

Bijlage 1. Bodemonderzoeken

1

BUREAU	OPDRACHTGEVER	RAPPORTNR	VER DAC HT_ M	VER DAC HT_ A	VER DAC HT_ P	VER DAC HT_ A	VER DAC HT_ G	VER DAC HT_ B	VER DAC HT_ O	VER DAC HT_ M
Wematech	Gemeente Bergen op Zoom	S 95/63	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Wematech	Gemeente Bergen op Zoom	S 95/63	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Wematech	Gemeente Bergen op Zoom	S 95/63	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Noteliers	Boz108.1	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Regionale Milieudienst West-Brabant	Gemeente Bergen op Zoom	96/55	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	5623-40439	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Streekgewest West. Noord-Brabant, Regionale Milieudienst	7895-97114	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Tauw	Samenwerkende Partners in Milieu-zorg (SPM)	R3389286.H01	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee
GP Milieudadviezen	Schetters Advies- en Installatiebureau	1094-01	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Terron	Miller B.V.	1068.001.1.R	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Ministerie van defensie	9470-72636	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Inpijn Blokpoel	Bergh Bouw CV	Ve-1171	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	8245-43653	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Inpijn Blokpoel	Bergh Bouw CV	MB-0239	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	MB-045-019	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Geofox B.V.	Ministerie van defensie	92920-2-NG-BH	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
De Straat Milieu-adviseurs	Mejo Holding		Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	5623-40439	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ascor analyse	Valco B.V	Bo 0439707	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Gebri international B.V.	7895-98107	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Gemeente Bergen op Zoom	Provincie Noord-Brabant	BoZ89/05	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee

Ingenieursbureau BKH	Provincie Noord-Brabant		Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Gebri international B.V.	7895-85004	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Gebri international B.V.	7895-85004	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	7895/47111	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Gemeente Bergen op Zoom	7895/74111	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Provincie Noord-Brabant		Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee
Baticon	Valco B.V		Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	5623-40439	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Rasenbergh Milieutechniek	ozcan		Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Streekgewest West. Noord-Brabant, Regionale Milieudienst		Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Streekgewest West. Noord-Brabant, Regionale Milieudienst		Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Geofox B.V.	Provincie Noord-Brabant		Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
	Provincie Noord-Brabant		Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Terron	Vriens	1640.93.01	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Gebri international B.V.	3509-97731	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Regionale Milieudienst West-Brabant	Gemeente Bergen op Zoom	98/41	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau DHV	Gemeente Bergen op Zoom	Joo64-02-001	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau DHV	Gemeente Bergen op Zoom	v-1370	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Heidemij	Noteliers	632/ZF96	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Noteliers	BoZ.108.4	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
			Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Wematech	Geers Transport B.V.	VBN-960719	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Wematech	Geers Transport B.V.	SAN-990340	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Terron	Vriens - De Schelde B.V.	0164-003-1R	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Terron	Vriens - De Schelde B.V.	0164.004.2RM	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Terron	Vriens - De Schelde B.V.	0164.004.1RM	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	8245-75818	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	5530-75818	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	8245-75818	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	8245-75818	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee

Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	8245-75818	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	nedalco B.V.	Zie NO 2	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Adriaan de Kok B.V.	Boz 111.1	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Heidemij	Noteliers	110504/zfo/oc6	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Geofox B.V.		92921/MG	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Rasenberg Milieutechniek	de heer G. Ozcan	8208	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
De Straat Milieu-adviseurs	Davri B.V.	B6718	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Grontmij	RMI Holland	91561	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	77-40103	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
EnviroPlan	Autobedrijf Guner BV	P-7917	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
EnviroPlan	Autobedrijf Guner BV	P-7917	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
EnviroPlan	Autobedrijf Guner BV	P7917	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Wematech	Van den Bergh Bouw	NB/940309	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Heidemij	Noteliers	ZF96/6449/36205	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Provincie Noord-Brabant	5623-40439	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Regionale Milieudienst West-Brabant	Provincie Noord-Brabant	NB/045/0118	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee
Gemeente Bergen op Zoom	Provincie Noord-Brabant	NB/045/0066	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Terron	Miller B.V.	1068.001.1R	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Regionale Milieudienst West-Brabant	Provincie Noord-Brabant	95000110	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Gemeente Bergen op Zoom	Gemeente Bergen op Zoom	97.116	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Oranjewoud	Gebri international B.V.	7895-97107	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
De Ruiter milieutechnologie	Gemeente Bergen op Zoom		Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Geofox B.V.	Ministerie van defensie	49B07	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Geofox B.V.	Ministerie van defensie	97441/BH	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Adriaan de Kok B.V.	Boz235.1	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Geofox B.V.	Provincie Noord-Brabant	95410/BH/mg	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Grontmij	Provincie Noord-Brabant	31.8467.1	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Grontmij	Provincie Noord-Brabant	31.8467.1/R003	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
De Ruiter milieutechnologie	Provincie Noord-Brabant	AK/IP/A890525	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
De Ruiter milieutechnologie	Provincie Noord-Brabant	BJE/KB/A891101	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Witteveen+Bos	Provincie Noord-Brabant	BOZ138.1	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee

Fugro milieuconsult	Regionale milieudienst	85000199	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Ascor analyse	Themacentrum Bergen op Zoom BV	Bo 2869904	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
De Straat Milieu-adviseurs	Mepavex Logistics B.V.	B3979	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Opifex	Davri B.V.	Birefrapport 97	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Opifex	Davri B.V.	Briefrapport 97	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
BLGG	de heer P.J. Verwijk	505952.a	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Ingenieursbureau Arcadis	nedalco B.V.	8245-51773	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja
Regionale Milieudienst West-Brabant	Gemeente Bergen op Zoom	97/59	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Witteveen & Bos	De Kok bouwgroep	Boz235.2	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Wematech	Geers Transport b.v.	VB8-50020243	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Tauw	Samenwerkende Partners in Milieu-zorg	R3389286.HO1/A N	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Ascor analyse	Brabant Lease	Bo 0369706	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee

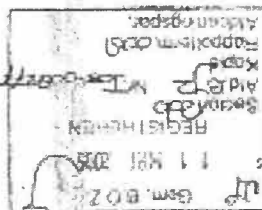
Bijlage 2. Brief Waterschap Brabantse Delta

Water doet leven

Waterschap
Brabantse Delta



Uit brief van
19 januari 2005
: 002-001141
: 09001609
: de heer V. Kuyntjes
: 0165 53 50 05
: 8 maart 2005
: 9 MRT 2005



Gemeente Bergen op Zoom
Postbus 25
4500 AA BERGEN OP ZOOM
t.a.v. mevrouw M. C. G. Jacobs

Onderwerp: Waterschapsbestemmingplan Bergen Haven

Tenachte mevrouw Jacobs,

Midst de brief heeft ik u akkoord te gaan met de waterparagraaf in het woonruw bestemmingsplan 'Bergen Haven op Zoom'. Bij de uitwerking van de waterhuishouding zal het rapport 'Aspecten studie Water en Bodem Bergen Haven' van Willemsen+Bos, projectnr. 2002/02-1 als volgt worden gehanteerd.

Deze brief kan worden opgevat als positief advies in het kader van de waterwet, zoals is verplicht in het besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 (Stukwet 2003/295).

De woonruw groep u hiermee voldoende te hebben bereikt.



Mevrouw Brabantse Delta
Postbus 2023, 4501 CA Eindhoven
T 0165 53 50 05 F 0165 53 50 10
E info@brabantse-delta.nl www.brantse-delta.nl

Bijlage 3. Cultuurhistorische en archeologische waarden

1

In het MER is uitvoerig aandacht besteed aan de cultuurhistorische en archeologische waarden. Mede gelet op het belang en de hieromtrent reeds gestelde vragen, zijn de relevante delen uit het MER in deze bijlage weergegeven. Het gaat allereerst om beschrijvingen van de ontwikkelingen en effecten. Afsluitend zijn een samenvatting en een waardering van de effecten opgenomen. Hiermee liggen de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vast.

3.1. Cultuurhistorie

Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Geschiedenis

Bergen op Zoom ontleent zijn ontwikkeling als handels- en vooral garnizoensstad aan de strategische ligging aan het water. De stad vormde de "Sleutel tot Zeeland" en moest Zeeland beschermen tegen invallende Spanjaarden en Fransen. De oorspronkelijke middeleeuwse vesting is verschillende malen heringericht, waarbij de oorspronkelijke omwalling uit de 13^e eeuw werd versterkt met schansen, bolwerken en vooruitgeschoven posten. Recent zijn ook onderaardse gangen aangetroffen in het terrein. De buitenhaven van Bergen op Zoom, van groot belang voor de aanvoer van troepen en voorraden, werd beschermd door de Zuidschans uit 1584 (de huidige Waterschans) en de Noordschans (gesloopt in 1651). De Waterschans was gebouwd op het schorrenlandschap dat na de overstromingen van 1570 was gevormd. Direct na de bouw werd in 1588 aan de oostzijde een nieuwe havengeul gegraven, parallel met het oorspronkelijke havenkanaal en verbonden met de grachten en de oude haven van de binnenstad. De nieuwe geul werd aan de zuidzijde door een dijk (de huidige Calandweg) afgeschermd tegen het getijdenlandschap daarachter. Het gebied tussen de geul en het kanaal werd de stadspolder genoemd. In 1591 werd rondom de waterschans een dijklichaam of "contrescarp" aangelegd, dat diende als eerste verdedigingslinie tegen de vijand en het water en maakte troepenverplaatsingen voor de vijand onzichtbaar.

Nadat de vestingwerken in 1570 door het stadsbestuur waren gemoderniseerd, werden vanaf 1698 de vestingwerken opnieuw ingericht volgens een plan van Menno van Coehoorn, de vestingbouwkundige van de Republiek der Verenigde Nederlanden.

Stadhouder Willem III gaf opdracht om de grensvestingen te moderniseren; Bergen op Zoom was de eerste in de rij. Er verschenen drie grote bastions (Unie, Deutz en Nassau) het glacis van deze werken lag bijna tegen de vloedlijn, ongeveer ter plaatse van de huidige Van Veenweg, Markiezaatsweg en Zeelandhaven.

De stad maakte later onderdeel uit van de (West-Brabantse) Waterlinie die liep tot aan Steenberg en bedoeld was op de republiek te beschermen. De stad doorstond verschillende belegeringen door de Spanjaarden. De Fransen konden de vesting in 1795 uiteindelijk innemen nadat de Nederlandse overheid tot capitulatie had bevolen. In 1814 is de vesting tevergeefs aangevallen door de Engelsen die de stad wilde veroveren op de Fransen. In de 19^e eeuw is de dijk na zware stormvloeden hersteld en zuidwaarts verlengd rond de nieuw aangelegde Geertruidapolder. In 1880 werd begonnen aan het slechten van de bastions van de vesting. De watermolen en de molenkommen werden in 1888 door de gemeente aangekocht en in 1895 werd gestart met de aanleg van de Oude Vissershaven. Met de aanleg van de Zeelandhaven veranderde het gebied in een industriële zone. Geleidelijk verschenen verschillende soorten bedrijvigheid waaronder suikerfabrieken en metaalgieterijen.

Historisch-stedenbouwkundige structuur

De militaire geschiedenis die zo bepalend is geweest voor de ontwikkeling van de stad en ook veel ondergrondse sporen heeft nagelaten, is in het terrein nauwelijks nog herkenbaar. Alleen de Waterschans vormt nog een samenhangend historisch element dat sinds de aanleg slechts beperkt door vergravingen of bebouwing is aangetast. Verder is de oorspronkelijke waterstructuur sterk versnipperd; de haven nabij het centrum ligt nu geïsoleerd en het havenkanaal is niet meer verbonden met de Binnenschelde. Historische kaarten laten ook de aanwezigheid van

een omvangrijk waterbekken zien dat bij vloed vol met zeewater liep waarna dit water bij eb gebruikt werd om een watermolen aan te drijven. Dit bekken is inmiddels geheel gedempt en onherkenbaar in de stedelijke structuur.

Het gebied rondom de Ham maakt deel uit van het beschermd stadsgezicht dat de middel-eeuwse stadskern en havenkwartier omvat. Bergen op Zoom wordt in de Nota Belvédère bovendien aangeduid als één van de cultuurhistorisch belangrijke steden; de Brabantse Wal is in deze nota aangeduid als Belvédèregebied.

Vestingwerken en gebouwen

Het belangrijkste in zijn context bewaarde historische complex in het plangebied is de Waterschans die sinds de aanleg slechts in beperkte mate door vergravingen of bebouwing is aangetaast. De Waterschans is aangewezen als rijksmonument wegens "de cultuurhistorische waarde in het bijzonder de geschiedenis van de Nederlandse fortificatiën". Ondanks deze status maakt het terrein een verrommelde indruk en is de bijzondere historische betekenis slechts voor een geoefend oog zichtbaar. De belevingswaarde van het complex is derhalve in de huidige situatie gering. Binnen de Waterschans komen geen waardevolle gebouwen voor. De Monumentenstatus heeft qua gebouwde elementen alleen betrekking op de kademuur (noordzijde, circa 80 m lang) met daarin de oude doorgang naar de kade langs de voormalige buitenhaven. Deze stenen muur, die de schans moest beschermen tegen de sterke getijdenstroming, is deels verdwenen onder de later aangelegde dijk. Onder deze dijk is de stenen muur naar verwachting echter nog aanwezig.

Het belangrijkste element is daarnaast de eigenlijke schans of buitendijk die echter niet meer goed als zodanig herkenbaar is. De oorspronkelijke gracht is in het verleden vergraven tot drie voormalige oesterputten.

Binnen en direct grenzend aan het plangebied komen verder de volgende cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en bouwwerken voor:

- de gebouwen Groot en Klein Arsenaal zijn Rijksmonumenten, gebouwd in de 18^e eeuw, en maakten onderdeel uit van een reeks militaire gebouwen;
- de Watermolen is een getijdenmolen aan de Houwer uit 1497 en wordt gerestaureerd (Rijksmonument);
- de directeurswoning van Nedalco bij het Smitsvest heeft de status van gemeentelijk monument;
- het gebouw De Zeeland is circa 80 jaar geleden gebouwd als suikerfabriek en is een goed voorbeeld van industriële bouw uit het begin van de 20^e eeuw; het gebouw heeft geen monumentenstatus;
- de muurwerken van de Ham en de Smitsvest.

Van cultuurhistorische betekenis kunnen daarnaast mogelijk zijn:

- de schoorsteen op het Nedalcoterrein;
- relictten van de stadspoorten aan de Rijtuigweg/Hamplein: de Sint-Nicolaaspoort en de Hampoort waren doorgangen in de middeleeuwse stadsmuur; de Sint-Jacobspoort was een groot stenen poortgebouw waarvan in 1998 een stuk is opgegraven.

Maatregelen en effecten basisalternatief

Stedenbouwkundige structuur

In het stedenbouwkundig plan is er voor gekozen om de 19^e-eeuwse singelstructuur rondom de binnenstad door te trekken in het plangebied. Met de aanleg van de lagune en het toegankelijk maken van de Oude Binnenhaven, krijgt de binnenstad en meer in het bijzonder het havenkwartier weer een relatie met het buitenwater. Zowel functioneel als visueel wordt daarmee één van de historische situaties hersteld. Deze relatie zal vanuit het plangebied ook vanaf veel plaatsen zichtbaar zijn en een belangrijke bijdrage aan de belevingswaarde van het woon-, werk- en recreatiemilieu. De grote hoeveelheid nieuw water in het plan vormt feitelijk ook een herstel van het waterrijke beeld dat aanwezig was voordat het gebied werd opgehoogd.

Het herstel van de historische waterstructuur beperkt zich in hoofdzaak tot de Binnenhavens. Het oorspronkelijke havenkanaal (de huidige Oude Buitenhaven), dat van de 13^e tot de 20^e eeuw de verbinding vormde tussen het buitenwater en de stad, wordt wel hersteld, maar blijft een geïsoleerd element. Andere in de loop van de historie ontstane structuren, zoals de nieuwe havengeul die in 1588 is gegraven van de schans naar het centrum en de vroegere molenkommen en stadsgrachten van rond 1600, zijn niet in het ontwerp terug te vinden.

Vestingwerken en gebouwen

De Waterschans zal door de herinrichting belangrijk winnen aan herkenbaarheid en beleefbaarheid. De wallen en 16^e-eeuwse gracht worden grotendeels hersteld evenals de verbinding met het havenkanaal (nu de Oude Buitenhaven). De rommelige verspreide bebouwing en opslag op het binnenterrein zal worden vervangen door geconcentreerde bebouwing die verwijst naar de bastionstructuur. Ook de oude kademuur binnen de Waterschans blijft behouden en in het ontwerp ingepast.

Afhankelijk van de gekozen architectuur, kleur- en materiaalgebruik, verlichting, parkeeroplossingen, etc., kan hier een overtuigende verwijzing naar de militaire historie van deze locatie worden gecreëerd.

De beoogde bebouwing van de buitendijk van de schans zal daarentegen afbreuk doen aan de belevingswaarde van dit element. Dergelijke wallen zijn nooit bebouwd geweest en de bebouwing zal het defensieve, introverte beeld dat dergelijke verdedigingswerken behoren op te roepen, ontkrachten.

De overige cultuurhistorisch waardevolle gebouwen blijven ongemoeid en worden in het plan ingepast.

Aanvullende maatregelen en effecten varianten en MMA

De varianten van het basisalternatief zijn niet van belang voor de cultuurhistorische kenmerken van het gebied.

Het MMA levert op een punt wel een relevant verschil op met het basisalternatief. In het MMA wordt de buitendijk van de Waterschans niet bebouwd. De herkenbaarheid van de typische stervormige schans wordt daardoor nog relevant versterkt.

Het MMA gaat er voorts vanuit dat het stedenbouwkundig plan zodanig wordt aangepast dat de resten van de stadspoorten weer zichtbaar kunnen worden gemaakt.

3.2. Archeologische waarden**Huidige situatie en autonome ontwikkelingen***Huidige situatie*

De lange geschiedenis van Bergen op Zoom als handels- en garnizoensstad heeft veel archeologische sporen nagelaten. Door voortdurende vergravingen en verbeteringen van de vestingwerken is echter ook veel verdwenen, waardoor archeologische sporen van voor de 17^e eeuw niet bewaard zijn gebleven.

De beschikbare kennis over de archeologische waarden in het gebied is vooral gebaseerd op geschreven bronnen en historisch kaartmateriaal. Concrete sporen zijn schaars aangezien grote delen dicht bebouwd en verhard zijn waardoor archeologisch veldonderzoek nauwelijks mogelijk is. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën.

1. Waterschans: omgrachting en buitendijk uit de 16^e en 17^e eeuw (zie ook onder cultuurhistorie). Het middenterrein bevat archeologische sporen van de voormalige militaire bebouwing. Binnen het plangebied is dit het meest samenhangende en minst verstoorde deelgebied, waar op grond van historische bronnen een hoge archeologische betekenis aan wordt toegekend. Vanwege deze betekenis dient dit gebied zoveel mogelijk ongemoeid te blijven.
2. Havenmonding (Nedalcoterrein); middeleeuwse en post-middeleeuwse havenkom, kades, randbebouwing en vestingwerken (13^e-18^e eeuw). Hier zijn wellicht interessante archeologische waarden aanwezig zoals de oorspronkelijke kades. De middeleeuwse stadswal ligt als een relict in de ondergrond; onbekend is echter of hiervan nog metselwerk aanwezig is. In het gebied van Nedalco zijn nog resten aanwezig van het hoornwerk Bekaff; een 17^e-eeuwse aanleg die ten tijde van Van Coehoorn versterkt werd. De kademuuren rondom De Ham zijn ten dele nog resten van dit hoornwerk; onder het terrein van Nedalco liggen waarschijnlijk nog meer resten. In 1997 werd op het terrein van Nedalco een deel van de Sint Jacobspoort opgegraven, een van de middeleeuwse havenpoorten. De funderingen van de Hampoort en de Houtpoort liggen gedeeltelijk onder het wegdek van de Rijtuigweg. Ondanks het brede spectrum aan archeologische sporen, is er geen sprake meer van een samenhangend complex. Zorgvuldige behandeling is vereist. Watermolenkom: voormalig waterbekken en beschoeiing (16^e eeuw); De vissershaven werd in de 15^e eeuw aangelegd doch deed sinds 1500 dienst als toevoer voor de "Houwer", een groot waterbekken dat bij

eb leegstroomde naar de Buitenhaven via de watermolen. Vanwege de vroegere vergravingen zijn archeologische sporen hier verdwenen; de beschoeiing is weliswaar bijzonder maar niet behoudenswaardig.

3. Brabantse Wal (omgeving dierenasiel): bewoningskern uit de middeleeuwen. Omdat de bodem hier nooit is vergraven, is deze locatie wellicht zeer waardevol; binnenkort wordt hier daarom archeologisch veldonderzoek verricht.
4. Vestinggordel (resten van 18^e-eeuwse vestingwerken van Menno van Coehoorn); ter plaatse zijn door vergraving geen archeologische sporen van voor 1700 meer aanwezig. Van de bastions zijn de onderste delen van de massieve keermuren (tussen wal en gracht) nog aanwezig. Deze vestingmuren zijn historisch interessant maar niet strikt behoudenswaardig.

Autonome ontwikkelingen

De voortgaande grondwaterstanddaling vormt een potentiële bedreiging voor archeologische sporen. Vestingmuren zijn hiervoor niet gevoelig doch op alle andere waardevolle locaties kan grondwaterstanddaling een bedreiging vormen.

Maatregelen en effecten basisalternatief

Voor alle archeologisch waardevolle locaties geldt dat de beoogde bouw- en/of graafwerkzaamheden kunnen leiden tot aantasting van het bodemarchief. Ter plaatse van de Waterschans weegt dit het zwaarst, aangezien hier nog sprake is van een samenhangend complex van historisch-geografische en archeologische waarden, hetgeen onder meer tot uitdrukking komt in de status van Rijksmonument. Juist hier kan bebouwing en herstel van de grachten echter ook leiden tot herstel van de typische militair-historische vormen. Hier zal dus sprake zijn van een afweging tussen verschillende cultuurhistorische waarden.

Op de andere locaties zal waarschijnlijk "slechts" sprake zijn van aantasting van fragmentarische sporen. Ook deze aantasting zal onomkeerbaar zijn.

Bij werkzaamheden op de waardevolle locaties zal tijdig en nauwgezet archeologisch veldonderzoek moeten worden verricht om de in de aanwezige sporen besloten informatie veilig te stellen. Een dergelijke maatregel is niet optioneel, maar verplicht op grond van de Monumentenwet en het Verdrag van Malta. In het basisalternatief wordt vanzelfsprekend uitgegaan van tijdig dergelijk onderzoek

Aanvullende maatregelen en effecten varianten en MMA

De varianten van het basisalternatief zijn voor dit aspect niet van belang. In het MMA zijn geen aanvullende maatregelen ter beperking van de aantasting van de archeologische waarden of verwachtingen opgenomen.

3.3. Samenvatting en waardering effecten

Cultuurhistorie

Het belangrijkste effect van de ontwikkeling is dat de historische relatie tussen de (binnen)stad en het buitenwater van de Binnenschelde wordt hersteld. Tevens de historische waterstructuur gedeeltelijk hersteld. De herkenbaarheid en beleefbaarheid van de Waterschans als historisch vestingwerk zal toenemen door de geconcentreerde bebouwing in het centrum en herstel van de gracht. De dijkwoningen doen echter enige afbreuk aan dit herstel. De cultuurhistorisch waardevolle gebouwen in het plangebied blijven ongemoeid. De effecten van het basisalternatief op de aspecten historische geografie en herkenbaarheid vestingwerken worden positief gewaardeerd.

Archeologische waarden

Voor alle archeologisch waardevolle locaties geldt dat de beoogde bouw- en/of graafwerkzaamheden kunnen leiden tot aantasting van het bodemarchief. Ter plaatse van (het binnenterrein van) de Waterschans weegt dit het zwaarst. Bij werkzaamheden op de waardevolle locaties zal tijdig en nauwgezet archeologisch veldonderzoek moeten worden verricht. De waardering van de effecten van het basisalternatief op de archeologische waarden valt negatief uit omdat de ontwikkeling het bodemarchief zal aantasten.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en voorkeursalternatief (VKA)

In het meest milieuvriendelijke alternatief wordt in beginsel afgezien van de bebouwing op de dijk van de Waterschans. Daarmee wordt extra bijgedragen aan een volwaardig herstel van de cultuurhistorische waarde van dit rijksmonument. Vanwege de belangrijke bijdrage van de woningen op de Waterschans aan de planexploitatie, worden deze in het voorkeursalternatief/het bestemmingsplan gehandhaafd. Wel wordt gekozen voor een aangepast woningtype dat zich naar buiten toe zo min mogelijk zal manifesteren. De waardering van de effecten van het VKA op de herkenbaarheid van de vestingwerken valt daarom tussen de waardering van het basisalternatief en het MMA in.

De effecten van het MMA en het VKA ten aanzien van de overige aspecten is gelijk aan het basisalternatief.

Waardering effecten landschap, cultuurhistorie en archeologie

aspect	toetsingscriteria	waardering effecten	
		basisalternatief	MMA
historische geografie	aantasting/herstel historisch-stedenbouwkundige structuur	+	+
vestingwerken	gevolgen voor herkenbaarheid vestingwerken	+	++
archeologie	aantasting archeologische waarden/historisch bodemarchief	-	-

Door zorgvuldig onderzoek en in situ of ex situ behouden van de waarden, waar nodig en mogelijk, is de aantasting van de archeologische waarden niet onoverkomelijk. Daarbij is van groot belang dat bekend is dat grote delen van de bodem reeds veelvuldig geroerd zijn.

In deze bijlage wordt verslag gedaan van het verrichte onderzoek inzake de luchtkwaliteit. Achtereenvolgens gaat deze bijlage in op:

- specifieke uitgangspunten van het Besluit luchtkwaliteit (paragraaf 4.1);
- de onderzoeksopzet en daarbij gehanteerde uitgangspunten (paragraaf 4.2);
- de gehanteerde invoergegevens voor het onderzoek (paragraaf 4.3);
- de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit (paragraaf 4.4);
- de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningbouwontwikkeling (paragraaf 4.5);
- de uit de resultaten te trekken conclusies (paragraaf 4.6).

4.1. Specifieke uitgangspunten besluit luchtkwaliteit

In paragraaf 4.9 zijn de hoofdpunten van de geldende wetgeving voor luchtkwaliteit beschreven. In deze bijlage worden enkele punten uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk) nader benoemd die relevant zijn voor het verrichte onderzoek.

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit het Blk veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uurgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentratie in grote delen van West- en Zuid-Nederland overschreden.

Andere stoffen uit het Blk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. Onder meer uit de gemeentelijke rapportages inzake luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties voor deze stoffen in Bergen op Zoom ruim onder de betreffende grenswaarden liggen.

Meetregeling luchtkwaliteit 2005

In het Blk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Meetregeling is in het verlengde hiervan bepaald dat de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Bergen op Zoom bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 4 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar.

4.2. Onderzoeksopzet

Algemeen

In het plangebied worden circa 2.700 woningen mogelijk gemaakt, deels via een directe bestemming (bestemmingen "Woondoeleinden" en "Uit te werken woongebied") en deels via een wijzigingsbevoegdheid (bestemming "Toekomstig woongebied"). De totale woningbouwontwikkeling zal in 2020/2025 afgerond zijn.

Onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit

Volgens het geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 dienen primair de gevolgen van de planontwikkeling te worden getoetst aan de grenswaarden uit het besluit. Relevante gevolgen kunnen daarbij ontstaan door het aantrekken van extra verkeer langs de belangrijke toevoerwegen naar het plangebied en door eventuele wijzigingen in de verkeersstructuur. Om inzicht te verkrijgen op de invloed van de ontwikkeling op de omgeving is onderzoek verricht naar de verwachte verkeersintensiteiten op alle relevante wegen in geheel Bergen op Zoom. Op basis van de hierna beschreven uitgangspunten zijn langs al deze wegen de concentraties voor de twee maatgevende stoffen (NO₂ en PM₁₀) onderzocht voor de jaren 2005, 2010, 2015 en 2025. Voor de periode 2010 tot 2025 zijn de concentraties van luchtverontreinigende stoffen vergeleken

met de situatie dat de woningbouwontwikkeling niet zou plaatsvinden (de autonome ontwikkeling). In deze autonome ontwikkeling zijn alle bekende ontwikkelingen in Bergen op Zoom betrokken.

Bijdrage door bedrijvigheid

Het verrichte onderzoek richt zich uitsluitend op de effecten van het lokale verkeer op de plaatselijke luchtkwaliteit. De beschikbare rekenmethodes bieden geen mogelijkheid om kwantitatief rekening te houden met (wijzigingen) in de immissie vanuit bedrijven. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de immissie vanuit industriële en agrarische bedrijven is verdisconteerd in de gegevens van de achtergrondconcentratie. Uit divers onderzoek blijkt ook dat de lokale invloed vanuit bedrijven op de luchtkwaliteit zeer gering is. Verwezen wordt onder andere naar de recente brief van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 27 april 2005 waarin wordt gesteld: *"Voor wat betreft de provinciale inrichtingen melden wij u het volgende. Wij hebben verspreidingsberekeningen uitgevoerd (gebaseerd op gegevens uit 2003) op locaties met de hoogste concentraties in de leefomgeving rondom de emissiebronnen met de hoogste emissies in Brabant. Uit deze berekeningen blijkt, dat de bijdrage van de betreffende bedrijven aan de achtergrondconcentraties zeer beperkt is ..."*.

Voor het plangebied Bergse Haven en omgeving mag worden verwacht dat de (lokaal geringe) effecten van toekomstige ontwikkelingen elkaar ongeveer in evenwicht houden. Tegenover het verdwijnen van de bedrijvigheid uit de Geertruidapolder (met als belangrijkste bedrijf Nedalco) staat de toegenomen bedrijvigheid op het terrein Noordland.

Onderzoek luchtkwaliteit ter plaatse van de woningbouwontwikkeling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient daarnaast ook te worden nagegaan wat de luchtkwaliteit is ter plaatse van nieuw te realiseren functies. De luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te realiseren functies langs de belangrijkste wegen is daarbij getoetst aan de geldende grenswaarden. Onderzocht is de luchtkwaliteit ten gevolge van verkeer op de Van Konijnenburgweg (tussen de Van Gorkumweg en de Markiezaatsweg) en de Markiezaatsweg (tussen de Van Konijnenburgweg en de Gertrudisboulevard).

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het programma Promill Spatial dat voor luchtkwaliteit gebaseerd is op het CAR II-programma²⁾. Het CAR programma is opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van Directoraat-Generaal Milieubeheer, Directie Lucht en Energie. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan berekeningen uitvoeren voor (onder meer) de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immissiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de wegas van minimaal 5 en maximaal 30 m (voor snelwegen tot 300 m). De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden. Het CAR II-programma kan niet voor de jaren 2005 en 2025 rekenen. Voor het berekenen van de luchtkwaliteit in 2005 worden de geschatte verkeersintensiteiten voor 2005 gebruikt met het scenario van 2004. Voor het berekenen van de luchtkwaliteit in 2025 worden de geschatte verkeersintensiteiten voor 2025 gebruikt met het scenario van 2020.

Uitgangspunten

Fasering woningbouw

In totaal wordt in het plan de realisatie van 2.680 woningen mogelijk gemaakt. Voor de berekeningen zijn – afgestemd op de bepalingen in de planvoorschriften – de volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling in Bergse Haven gehanteerd.

- In 2010 zijn in Bergse Haven 500 woningen gerealiseerd (het maximale aantal dat volgens de voorschriften tot dan mag worden gerealiseerd). Het industrieterrein Geertruidapolder is dan voor een vrij groot deel nog in gebruik (onder andere Nedalco).
- In 2015 zijn in Bergse Haven 1.050 woningen gebouwd (alle woningen die tot 2010 zijn gerealiseerd alsmede alle woningen die met gebruikmaking van de uitwerkingsbevoegdheid kunnen worden gebouwd op basis van het bestemmingsplan). De bedrijfsactiviteiten in de Geertruidapolder zijn (vrijwel) geheel beëindigd. Er is nog wel rekening gehouden met het in deze periode te verwachten bouwverkeer voor Bergse Haven.
- In 2020/2025 zullen alle 2.680 woningen naar verwachting gerealiseerd zijn.

²⁾ Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 4.0, maart 2005. Dit rekenmodel is integraal opgenomen in het gebruikte programma Promill Spatial waarin rechtstreeks de gegevens van het gemeentelijke verkeersmodel kunnen worden ingevoerd.

Autonome ontwikkeling

De bouw van de woningen in Bergse Haven komt in de plaats van de activiteiten op het industrieterrein Geertruidapolder. In de autonome ontwikkeling (dus zonder woningbouwontwikkeling) zou dit bedrijventerrein blijven voortbestaan. In de verkeersprognose is hierbij alleen rekening gehouden met een algemene autonome toename van het autoverkeer. Er is geen rekening gehouden met de (op zich realistische) mogelijkheid dat, indien de woningbouw in de Bergse Haven niet plaats zou vinden, op grond van de geldende planologische regeling gaandeweg weer een intensivering van het bedrijventerrein zou plaatsvinden³⁾.

Maatregelen gemeente Bergen op Zoom

Door het verdwijnen van de bedrijvenfunctie in de Geertruidapolder zijn, ook om andere redenen, verkeersmaatregelen mogelijk en wenselijk om het resterende bedrijvenverkeer naar de Theodorushaven en Noordland niet meer of in veel mindere mate door het plangebied – en in het verlengde daarvan de route via de ring rond de binnenstad en via de Markiezaatsweg – te leiden en zo veel mogelijk gebruik te laten maken van de route via de Randweg-Noord die voor dat doel meer geschikt is. Het betreft in de eerste plaats een nachtelijk rijverbod voor vrachtauto's op alle betrokken wegen met uitzondering van de Randweg-Noord en Randweg-West. Tevens is voorzien in een ingrijpende aanpassing van de aansluiting van de Van Konijnenburgweg noord op de Van Gorkumweg waardoor het doorrijden van vrachtauto's vanuit het industrieterrein naar de Van Konijnenburgweg zuid zeer onaantrekkelijk wordt gemaakt. Met het bedrijfsleven is over de verkeersmaatregelen overleg gevoerd. In de verkeersprognose is in verband hiermee voor de situatie met een ontwikkeling van Bergse Haven een wijziging in het aandeel van het vrachtverkeer voorspeld.

Effect van extra maatregelen van rijk en provincie

Het voor dit onderzoek gebruikte CAR-programma houdt nog geen rekening met de recent aangekondigde extra maatregelen van rijk en provincie. Het kabinet heeft zeer recent een pakket van maatregelen vastgesteld waarmee op nationaal niveau een sterke impuls wordt gegeven om in Nederland aan de Europese grenswaarden te kunnen voldoen. Voor wat betreft fijn stof vormt daarbij de versnelde invoering van roetfilters op dieselauto's en de versnelde invoering van schone typen vrachtauto's (Euro 4/5 en op termijn hoger) een belangrijk onderdeel. Uit recent onderzoek blijkt dat vooral langs stedelijke hoofdwegen alleen al door deze maatregel een relevante reductie van de bijdrage van het lokale verkeer aan de fijn stofconcentraties kan worden bereikt⁴⁾. Ten behoeve van dit plan is op grond van het genoemde onderzoek een betrouwbare raming opgesteld van het verwachte effect op de lokale immissie in het plangebied (zie paragraaf B4.4).

Uit ander recent in opdracht van het ministerie van VROM uitgevoerd onderzoek⁵⁾ blijkt dat de door het kabinet vastgestelde extra maatregelen van het rijk ook een zeker gunstig effect zullen hebben voor de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide en (in minder mate) fijn stof in Nederland. Kort samengevat kan uit dit onderzoek het volgende worden opgemaakt. In 2010 kan door rijksmaatregelen, uitgaande van een hoog ambitieniveau, een extra reductie van de achtergrondconcentraties in Bergen op Zoom worden bereikt van circa $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en van ca. $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} . Voor 2015 bedragen deze waarden circa $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (NO_2) respectievelijk circa $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (PM_{10}). Het door het kabinet vastgestelde pakket aan maatregelen kan als behoorlijk ambitieus worden betiteld, maar komt (nog) niet overeen met het in het onderzoek bedoelde hoge ambitieniveau. In het onderzoek in paragraaf B4.4 is daarom met een bescheiden bijdrage gerekend.

Zeer recent heeft ook de provincie Noord-Brabant aangekondigd binnen haar mogelijkheden eveneens nadere maatregelen te willen treffen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het meest van belang zijn de voorgestelde maatregelen om de fijn stofemissie van de intensieve landbouw in relevante mate te reduceren. Het betreffende maatregelenpakket is echter nog niet vastgesteld. Met de te verwachten gunstige effecten van deze maatregelen is in dit onderzoek daarom geen rekening gehouden.

³⁾ In het onderzoek ten behoeve van ontwerpplan was wel met deze mogelijkheid rekening gehouden. Omdat een dergelijke ontwikkeling niet zeker gesteld is, is hiermee in dit nieuwe onderzoek geen rekening meer gehouden.

⁴⁾ CE, Top tien voor een betere luchtkwaliteit, Delft mei 2005.

⁵⁾ DHV Ruimte en Mobiliteit/ TNO/ RIGO, Lucht voor ruimtelijke plannen, Amersfoort september 2005.

4.3 Invoergegevens

Verkeersintensiteiten en meetafstanden

Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten is het verkeersmodel voor de gemeente Bergen op Zoom zeer recent geactualiseerd (opgesteld door bureau Goudappel Coffeng). De resultaten van de verkeersprognose zijn voor de meest relevante wegvakken weergegeven in tabel 4.1. De tabel geeft per wegvak tevens inzicht in de minimale afstanden voor de mogelijke blootstelling van mensen aan luchtverontreiniging nabij deze wegen.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten relevante wegvakken (weekdaggemiddelde in mvt/etmaal)

weg(gedeelte)	minimale afstand blootstelling (m)	2005	2010		2015		2025	
			auto-noom	ontwikkeling Bergse Haven	auto-noom	ontwikkeling Bergse Haven	auto-noom	ontwikkeling Bergse Haven
Van Konijnenburgweg (twv Markiezaatsweg)	8*	12998	10574	12214	13511	16467	16140	21588
Markiezaatsweg (tzv Konijnenburgweg)	12,5**	10756	11242	12756	14860	17992	16987	22566
Markiezaatsweg (tzv. Augustapolder)	9,5**	9787	12974	13667	17900	19159	19870	21899
Auvergnestraat	5	6056	6742	6725	6640	7588	7412	9168
Rooseveltlaan (twv Churchillaan)	11 tot 13	12064	13787	13797	13643	13823	14821	15235
Van Gorkumweg (tov Van Konijnenburgweg)	7,5	10479	9823	11157	12820	15226	15804	19774
Boerenverdriet (tov Randweg west)	5	8000	10832	11293	11813	12511	13273	14506
Randweg West (tnv Lelyweg)	16	15129	15474	16225	16780	18263	19196	21735
Randweg Noord (twv Marconilaan)	16	22899	18230	18694	19441	20365	21778	23381

* in 2005: 6 m

** in 2005: 5 m

Voertuigverdeling

In tabel 4.2 zijn voor deze wegvakken de gehanteerde voertuigverdelingen vermeld. Voor de autonome situatie is aangesloten bij de voertuigverdeling die volgt uit de beschikbare verkeersstellingen; voor de toekomstige situaties inclusief de woningbouwontwikkeling is de voertuigverdeling geraamd, rekening houdend met het effect van de vervanging van het bedrijventerrein Geertruidapolder door een woongebied en met het effect van de vaststaande maatregelen voor vrachtverkeer van en naar de industrieterreinen Theodorushaven/Noordland.

Tabel 4.2 Voertuigverdelingen (percentage Lichte/ Middelzware/ Zware motorvoertuigen, dagperiode)

weg(gedeelte)	2005	2010		2015		2025	
		autonoom	ontwikkeling Bergse Haven	autonoom	ontwikkeling Bergse Haven	autonoom	ontwikkeling Bergse Haven
Van Konijnenburgweg (twv Markiezaatsweg)	89,3/5,7/4,0	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2
Markiezaatsweg (tzv Konijnenburgweg)	91,5/4,8/2,7	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2
Markiezaatsweg (tzv, Augustapolder)	91,5/4,8/2,7	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2	91,5/4,8/2,7	93,0/3,8/2,2
Auvernestraat	89,0/8,5/1,5	89,0/8,5/1,5	93,8/4,0/1,2	89,0/8,5/1,5	93,8/4,0/1,2	89,0/8,5/1,5	93,8/4,0/1,2
Rooseveltilaan (twv Churchillaan)	93,9/3,9/1,2	89,0/8,5/1,5	93,9/3,9/1,2	89,0/8,5/1,5	93,9/3,9/1,2	89,0/8,5/1,5	93,9/3,9/1,2
Van Gorkumweg (tov Van Konijnenburgweg)	89,3/5,7/4,0	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6
Boerenverdriet (tov Randweg west)	93,9/3,9/1,2	89,0/8,5/1,5	93,9/3,9/1,2	89,0/8,5/1,5	93,9/3,9/1,2	89,0/8,5/1,5	93,9/3,9/1,2
Randweg West (tnv Lelyweg)	89,3/5,7/4,0	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6
Randweg Noord (twv Marconilaan)	89,3/5,7/4,0	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6	89,3/5,7/4,0	87,6/6,8/4,6

Overige invoergegevens

Voor de berekening van de luchtkwaliteit is daarnaast nog een aantal basisgegevens relevant, zoals de gemiddelde snelheid op deze wegen en het wegprofiel (wel/niet veel bomen en/of gebouwen). Tabel 4.3 biedt een overzicht van deze invoergegevens voor de hiervoor genoemde meest relevante wegvakken.

Tabel 4.3 Overige invoergegevens (gelijk voor alle prognosejaren en varianten)

weg(gedeelte)	wegtype	bomenfactor	snelheidstype
Van Konijnenburgweg (twv Markiezaatsweg)	2 : basistype	1,25: niet aaneengesloten boomkronen	Ve: doorstromend stadsverkeer
Markiezaatsweg (tzv Konijnenburgweg)	2 : basistype	1 : vrijwel geen bomen	Ve: doorstromend stadsverkeer
Markiezaatsweg (tzv, Augustapolder)	2 : basistype ¹	1 : vrijwel geen bomen ¹	Ve: doorstromend stadsverkeer
Auvernestraat	3b: street canyon	1 : vrijwel geen bomen	Vc: normaal stadsverkeer
Rooseveltilaan (twv Churchillaan)	2 : basistype	1,25: niet aaneengesloten boomkronen	Ve: doorstromend stadsverkeer
Van Gorkumweg (tov Van Konijnenburgweg)	2 : basistype	1,25: niet aaneengesloten boomkronen	Ve: doorstromend stadsverkeer
Boerenverdriet (tov Randweg west)	2 : basistype	1 : vrijwel geen bomen	Ve: doorstromend stadsverkeer
Randweg West (tnv Lelyweg)	2 : basistype	1 : vrijwel geen bomen	Vd: stagnerend stadsverkeer
Randweg Noord (twv Marconilaan)	2 : basistype	1 : vrijwel geen bomen	Vc: normaal stadsverkeer

¹ In 2005 afwijkend wegtype en bomenfactor (situatie voor de beoogde verlegging van de weg)

4.4. Resultaten onderzoek naar gevolgen voor de luchtkwaliteit

Onderzoek CAR-model

Jaargemiddelde NO_2 en PM_{10}

Op basis van vorenstaande gegevens is allereerst met behulp van het CAR-model onderzoek uitgevoerd naar de huidige en te verwachten luchtkwaliteit langs de eerder genoemde wegen. Daaruit is gebleken dat de grenswaarden voor de jaargemiddelden van stikstofdioxide en van fijn stof ($40 \mu\text{m}^3$) noch in het plangebied noch langs de aansluitende wegen overschreden. In tabel 4.4 zijn de berekende waarden voor de meest drukke toevoerwegen weergegeven. Verwacht mag worden dat dit beeld, vooral wat betreft NO_2 , door de extra maatregelen van het rijk de komende jaren nog gunstiger zal worden. Omdat ook zonder deze maatregelen reeds aan de grenswaarden wordt voldaan, wordt hier niet verder op ingegaan.

Tabel 4.4 Concentraties $\text{NO}_2/\text{PM}_{10}$ * (jaargemiddelden in μm^3) bij ontwikkeling Bergse Haven

weg(gedeelte)	2005		2010		2015		2025	
	NO_2^{**}	PM_{10}	NO_2	PM_{10}	NO_2	PM_{10}	NO_2	PM_{10}
Van Konijnenburgweg (twv Markiezaatsweg)	37,8	25,3	25,4	27,9	25,4	28,1	26,1	28,3
Markiezaatsweg (tzv. Augustapolder)	37,6	25,9	28,8	29,1	28,8	29,7	29,1	29,8
Rooseveltlaan (twv Churchillaan)	32,9	24,3	25,2	27,8	23,8	27,3	23,6	27,2
Randweg Noord (twv Marconilaan)	39,5	26,4	28,9	28,4	26,9	27,9	26,8	27,9

* inclusief aftrek zeezout

** grenswaarde voor NO_2 in 2005 nog niet van toepassing

24-uurgemiddelde van fijn stof

De grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof (maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van $50 \mu\text{m}^3$) wordt op een beperkt aantal locaties nog wel overschreden. Deze locaties zijn weergegeven op de plots in bijlage 8. In deze bijlage zijn 7 plots opgenomen; deze hebben betrekking op:

- het jaar 2005 (huidige situatie);
- de jaren 2010, 2015 en 2025 (autonome ontwikkeling en ontwikkeling Bergse Haven).

In de plots is voor de gehele kern Bergen op Zoom het aantal overschrijdingen per jaar weergegeven van de grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof, voor zover deze de grenswaarde overschrijden. In verschillende kleuren is aangegeven hoe groot de overschrijding is en voor een aantal locaties is de waarde ter plaatse aangegeven. Opgemerkt wordt dat in de getallen van plots de aftrek van zeezout niet is toegepast. Er wordt in deze plots uitgegaan van een met deze aftrek opgehoogde grenswaarde (maximaal 41 overschrijdingen per jaar). Door de plots van de autonome situatie te vergelijken met de plots van de woningbouwontwikkeling, kan de bijdrage van de ontwikkeling worden bepaald. In tabel 4.5 worden de resultaten voor de belangrijkste wegvakken inclusief de aftrek van zeezout vermeld (grenswaarde maximaal 35 overschrijdingen per jaar).

Tabel 4.5 Aantal overschrijdingen grenswaarde PM₁₀ 24-uurgemiddelde (op grond van CAR-model, incl. aftrek zeezout)

weg(gedeelte)	2005	2010		2015		2025	
		autonoom	ontwikkeling Bergse Haven	autonoom	ontwikkeling Bergse Haven	autonoom	ontwikkeling Bergse Haven
Van Konijnenburgweg (twv Markiezaatsweg)	19	32	33	33	34	32	35
Markiezaatsweg (tzv Konijnenburgweg)	21	32	32	33	33	31	34
Markiezaatsweg (tzv. Augustapolder)	22	39	39	42	42	41	43
Auvergnestraat	24	38	37	35	35	34	36
Rooseveltlaan (twv Churchillaan)	14	34	32	30	29	30	29
Van Gorkumweg (tov Van Konijnenburgweg)	22	34	36	34	36	34	38
Boerenverdriet (tov Randweg west)	15	37	36	35	34	34	34
Randweg West (tnv Lelyweg)	21	36	37	34	35	33	35
Randweg Noord (twv Marconilaan)	25	35	36	32	33	32	33

vet = aantal overschrijdingen op grond van CAR-model boven grenswaarde van 35 maal

Conclusies 24 uurgemiddelde fijn stof

Uit deze gegevens en bijlage 8 kunnen op hoofdlijnen de volgende conclusies worden getrokken.

- In 2005 wordt de grenswaarde op geen van de relevante toevoerwegen naar Bergse Haven overschreden. Overschrijdingen zijn er alleen langs de toegang tot het industrieterrein Noordland, de Halsterseweg ten noorden van de randweg en op de Wouwseweg⁶⁾.
- In 2010 moet langs diverse hoofdverkeersroutes in Bergen op Zoom wel rekening worden gehouden met een (meestal geringe) overschrijding van deze grenswaarde. Binnen het plangebied treden echter ook dan geen dergelijke overschrijdingen meer op.
- Nabij de toevoerwegen buiten het plangebied zijn er in 2010 overschrijdingen van de grenswaarden langs het meest zuidelijke deel van de Markiezaatsweg, langs de route Van Gorkumweg - Randweg-Noord en langs het Boeren verdriet en de Auvergnestraat. In sommige toetsjaren verslechtert de luchtkwaliteit volgens dit rekenmodel als gevolg van de ontwikkeling langs een deel van deze wegen (Markiezaatsweg en route Van Gorkumstraat – Randweg-Noord). Opgemerkt wordt dat het hier uitsluitend locaties direct langs de weg betreft; ter plaatse van de woningen wordt de grenswaarde ook in de genoemde jaren niet overschreden.
- In 2015 en 2025 neemt het aantal wegvakken met overschrijdingen af. In 2025 resteren volgens deze berekeningen met het CAR-model alleen nog (extra) overschrijdingen nabij de Van Gorkumweg, het zuidelijke deel van de Markiezaatsweg en de Auvergnestraat.

Raming effecten extra rijksmaatregelen

Zoals hiervoor reeds is aangegeven is in de vorenstaande resultaten van het CAR-model nog geen rekening gehouden met het te verwachten gunstige effect van de recent vastgestelde rijksmaatregelen. De vastgestelde rijksmaatregelen zullen in zekere mate effect hebben op de

⁶⁾ Opgemerkt wordt dat het rekenmodel, dat is gebaseerd op in opdracht van het ministerie van VROM aangeleverde basisbestanden, rekent voor 2005 met de achtergrondconcentraties van het meteorologisch gunstige jaar 2004. Het gegeven beeld is daardoor vooral representatief voor het jaar 2004. De achtergrondconcentraties van de jaren 2001 tot en met 2003 lagen relevant hoger. Dit gegeven is echter voor de toetsing van de planontwikkeling niet verder relevant.

achtergrondconcentratie en vooral ook op de emissie, en dus ook de immissie, van het lokale verkeer. Hierna wordt op beide effecten nader ingegaan.

Effect op achtergrondconcentratie

In paragraaf 4.2 is reeds een recent in opdracht van het ministerie van VROM uitgevoerd onderzoek genoemd waaruit blijkt dat de door het kabinet vastgestelde extra maatregelen van het rijk ook een zeker gunstig effect zullen hebben voor de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide en (in minder mate) fijn stof in Nederland. Voor fijn stof kan in 2010, uitgaande van een hoog ambitieniveau, een extra reductie van de achtergrondconcentraties in Bergen op Zoom worden bereikt van circa $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor 2015 bedraagt deze reductie circa $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (PM_{10}). Het door het kabinet vastgestelde pakket aan maatregelen kan als behoorlijk ambitieus worden betiteld, maar komt (nog) niet overeen met dit hoge ambitieniveau. Verwacht mag worden dat met het vastgestelde pakket minimaal de helft van de voor een hoog ambitieniveau geraamde reducties kan worden bereikt. Vertaald naar het 24 uurgemiddelde⁷⁾ betekent dit dat in 2010 het aantal overschrijdingen met 1 zal afnemen en in 2015 met 3. Het onderzoek gaat niet in op de effecten voor het jaar 2025. In dit onderzoek wordt dit effect gelijkgesteld met het effect in 2015.

Effect op bijdrage lokaal verkeer

De versnelde invoering van roetfilters op dieselauto's en de versnelde invoering van schone typen vrachtauto's zal daarnaast ook een relevant effect hebben op de bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtverontreiniging. Het in paragraaf 2.4 al genoemde onderzoek laat zien dat, afhankelijk van de penetratiegraad (het aandeel van dieselveertuigen dat van een 'roetfilter' is voorzien), de lokale emissie van het verkeer en dus ook lokale immissie als volgt worden gereduceerd.

Tabel 4.6 Effect rijksmaatregelen op lokale emissie/ immissie van fijn stof

penetratiegraad roetfilters	20%	50%	80%
reductie lokale emissie PM_{10}	15%	40%	65%

bron: CE, Top tien voor een betere luchtkwaliteit, Delft mei 2005.

Op basis van het door het kabinet vastgestelde pakket van rijksmaatregelen mag worden verwacht dat in 2010 een penetratiegraad van deze maatregelen bij dieselveertuigen van circa 30% zal zijn bereikt, in 2015 van minimaal 50% en in 2025 van 80%. Op basis van het genoemde onderzoek kan daaruit worden afgeleid dat de lokale emissie van het verkeer, en dus ook lokale immissie, in 2010 met circa 22%, in 2015 met circa 40% en in 2025 met circa 65% zal worden gereduceerd. Deze raming komt redelijk overeen met de door het kabinet zelf aangegeven inschatting volgens welke in 2010 de totale Nederlandse fijn stofemissie met circa 15% zal zijn verminderd⁸⁾. Daarbij is van belang dat het vastgestelde pakket van rijksmaatregelen zich voor wat betreft fijn stof heel sterk richt op reductie van emissies door het verkeer, terwijl het verkeer slechts circa 50% van de Nederlandse emissie veroorzaakt; met andere woorden ook volgens de inschatting van het kabinet zal er in 2010 sprake zijn van een emissiereductie van het verkeer van meer dan 20%. De hier gehanteerde uitgangspunten voor de te verwachten reductie hebben bovendien uitsluitend betrekking op de lokale emissie/immissie langs bepaalde wegen, de inschatting van het kabinet heeft betrekking op de totale emissie van al het verkeer dat landelijk gezien in omvang nog aanzienlijk toeneemt.

Effecten in het plangebied

Op basis van deze uitgangspunten is nagegaan welke situatie langs betrokken wegen er zal ontstaan, indien ook rekening wordt gehouden met de extra rijksmaatregelen. Daarbij is enerzijds een algemene reductie van het achtergrondniveau toegepast zoals hiervoor genoemd. Voor het effect van het lokale verkeer is per weg berekend tot welke reductie de extra rijksmaatregelen zullen leiden. Tabel 4.6 geeft een overzicht van de resultaten voor het 24 uurgemiddelde van fijn stof.

⁷⁾ Hierbij is uitgegaan van de statistische relatie tussen het jaargemiddelde en het 24 uurgemiddelde die ook ten grondslag ligt aan de betreffende berekeningen in het CAR-programma. Volgens deze rekenmethode betekent $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ reductie in het jaargemiddelde circa 5,5 minder overschrijdingen van het 24 uurgemiddelde.

⁸⁾ zie de brief van de minister en staatssecretaris van VROM van 20 september 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30175, nr. 10)

4.5. Resultaten onderzoek luchtkwaliteit ter plaatse van woningbouwontwikkeling

In de voorgaande paragraaf zijn de effecten van de ontwikkeling in Bergse Haven getoetst voor de luchtkwaliteit in de open lucht direct langs de betrokken wegen. De betreffende gegevens hebben, zoals al eerder genoemd, géén betrekking op de luchtkwaliteit bij woningen.

De luchtkwaliteit bij woningen wordt hier nog wel in beeld gebracht voor het plangebied. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is nagegaan of de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe functies voldoet aan de geldende grenswaarden. Daarvoor is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit nabij de meest drukke wegen in het plangebied, zijnde de Van Konijnenburgweg (tussen de Van Gorkumweg en de Markiezaatsweg) en de Markiezaatsweg (tussen de Van Konijnenburgweg en de Gertrudisboulevard). Voor de Van Konijnenburgweg is gerekend op 12 m uit de as van deze weg en voor de Markiezaatsweg op 18 m uit de as van deze weg. Gerekend is vanaf 2010, het eerste tijdstip dat een relevant deel van het nieuwe woongebied in gebruik zal zijn.

Tabel 4.8 Berekeningsresultaten ter plaatse van de nieuwe functies in Bergse Haven (incl. de ontwikkeling van Bergse Haven en incl. aftrek zeezout)

weg	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (in µg/m ³)	fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (in µg/m ³)	Fijn stof (PM ₁₀) 24-uurgemiddelde (aantal overschrijdingen per jaar)
Grenswaarde	40	40	35
In 2010			
Van Konijnenburgweg	23	27	28
Markiezaatsweg	23	27	28
In 2015			
Van Konijnenburgweg	26	28	33
Markiezaatsweg	24	28	30
In 2025			
Van Konijnenburgweg	27	28	33
Markiezaatsweg VK-G	24	27	30

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ter plaatse van de woningbouwontwikkeling, in alle onderzochte jaren aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit wordt voldaan.

4.6. Conclusie

Samenvattend kunnen uit het verrichte onderzoek de volgende conclusies worden getrokken.

- De grenswaarden voor stikstofdioxide en voor het jaargemiddelde van fijn stof worden noch in het plangebied noch langs de aansluitende wegen overschreden.
- De grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof wordt op basis van berekeningen met het CAR-model/ Promill Spatial langs geen van de wegen binnen het plangebied maar wel langs sommige toevoerwegen in de omgeving in enige mate overschreden.
- Op sommigen van deze routes heeft de ontwikkeling geen verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Dit is volgens dit rekenmodel (in sommige toetsingsjaren) wel het geval langs de route Van Gorkumweg – Randweg-Noord, langs het zuidelijke deel van de Markiezaatsweg en langs de Auvergnestraat.
- Het gebruikte rekenmodel houdt echter nog geen rekening met de effecten van de vastgestelde extra rijksmaatregelen. In het verrichte onderzoek is daarom tevens een berekening van deze effecten uitgevoerd. Op grond daarvan blijkt dat in alle toetsingsjaren langs alle betrokken wegen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden uit het Besluit lucht-

kwiteit. Dit geldt ook voor de wegen waar met het rekenmodel een verslechtering van de luchtkwaliteit was geconstateerd.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het plan kan voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. In alle toetsjaren kan aan de grenswaarden respectievelijk de toetsingscriteria uit het Besluit luchtkwaliteit worden voldaan.

Bijlage 5. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten¹

Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Milieuзонering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuзонering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuзонering" (2001) een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden⁹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. "lichte horeca": Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.

In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

⁹⁾ Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
- 1b. overige lichte horeca: restaurants;
- 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives en dergelijke
2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur en dergelijke. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Ten slotte is het denkbaar dat in de planperiode het algemene beeld van de in de Staat genoemde horecabedrijven en activiteiten zich als gevolg van bepaalde ontwikkelingen wijzigt. Om hierop adequaat te kunnen reageren, zijn burgemeester en wethouders in dergelijke situaties bevoegd de Staat van Horeca-activiteiten te wijzigen.

Bijlage 6. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten

1

Inleiding

Een goede milieuhygiënische kwaliteit in gebieden kan worden gerealiseerd door een juiste afstemming van de situering van bedrijven en milieugevoelige functies (zoals woningen). Om dit te bereiken kunnen globaal gezien twee wegen worden bewandeld:

- beïnvloeding door middel van ruimtelijke ordening;
- het nemen van maatregelen op het milieuhygiënische vlak.

De ruimtelijke ordening fungeert daarbij als het beleidskader en vormt een "grove leer", waarbij gepoogd wordt de juiste functie op de juiste plaats te situeren. Bij de ruimtelijke ordening zijn het aanhouden van afstand tussen bron en gevoelig object (zonering) en functietoedeling de belangrijkste middelen. Milieuhygiënische maatregelen zorgen er vervolgens voor dat, zonodig, voor de inrichting maatregelen worden getroffen ter voorkoming of beperking van hinder in het omliggende gebied.

Bij de regeling in het bestemmingsplan wordt gebruikgemaakt van een "Staat van bedrijfsactiviteiten", gebaseerd op de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG, publicatie Nr. 9 uit 1999). Door het koppelen van soorten bedrijven aan zoneringsafstanden met betrekking tot aan te houden afstanden tussen bedrijven en milieugevoelige objecten biedt de staat een (aanvullend) instrument voor ruimtelijk-ordeningsbeleid bij bestemmingsplannen.

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de Staat van bedrijfsactiviteiten. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de eerdergenoemde publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG.

Staat van bedrijfsactiviteiten

De Staat van bedrijfsactiviteiten geeft slechts inzicht in milieuplanologische aspecten per bedrijfstype en een specifieke bedrijfssituatie. Voor de onderscheiden bedrijfstypen, gerangschikt volgens de Standaard Bedrijfs Indeling (SBI-lijst) van het CBS, zijn per bedrijfstype voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Daarbij wordt opgemerkt dat bij het opstellen van de lijst de volgende uitgangspunten zijn

gekozen:

- het betreft "gemiddelde" nieuwe bedrijven met voor nieuwe bedrijven gangbare voorzieningen binnen het gedefinieerde bedrijfstype;
- het referentiegebied betreft woningen in een rustige woonwijk met weinig
- verkeer;
- de opgenomen afstanden gelden in principe tussen enerzijds de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning.

Bij de onderscheiden bedrijfstypen is bij de beoordeling van de milieuplanologische aspecten uitgegaan van:

- in Nederland aanvaarde normen voor wat betreft de emissies van bedrijven;
- in Nederland voorgeschreven of aanvaarde normen voor wat betreft de toelaatbare emissies bij woningen;
- ervaringen/ waarnemingen voor wat betreft de omvang en schadelijkheid van emissies door bedrijven.

Doordat de bedrijfstypen zodanig gedefinieerd/geclusterd zijn dat voor wat betreft de milieubelastingen sprake is van een zekere uniformiteit kan, onder meer door verschillende installaties, processen, (grond)stoffen, producten, productieomvang, terreinindeling, voorzieningen en dergelijke, sprake zijn een zekere variatie. De in de lijst aangegeven afstanden zijn dan ook indicatief.

Voor wat betreft de milieucomponenten zijn "afstanden" bepaald ten aanzien van:

- geur;
- stof;
- geluid;
- gevaar.

Tevens zijn indices opgenomen voor verkeer en visuele hinder, waarbij voor:

- index 1 sprake is van potentieel geen of geringe emissie of hinder;
- index 2 sprake is van aanzienlijke emissie of hinder;
- index 3 sprake is van potentieel ernstige emissie of hinder.

Per bedrijfsactiviteit is voor elke milieucomponent een afstand aangegeven, die vanwege die milieucomponent tot een milieugevoelig object in beginsel moet worden aangehouden. De grootste daarvan vormt de indicatie voor de aan te houden afstand van de bedrijfsactiviteit tot een milieugevoelig object. Deze grootste afstand is daarom in de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen in de kolom "afstand". De in deze kolom gegeven afstandsmaten bepalen tezamen met de indices de milieucategorie van een bedrijfsactiviteit; dele categorieën staan vermeld in de kolom "cat". Er zijn zes milieucategorieën; per milieucategorie geldt en de volgende afstanden:

Milieucategorie	Aan te houden afstanden
1	0 – 10 m
2	30 m
3	50 – 100 m
4	200 – 300 m
5	500 – 1000 m
6	1500 m

Tot slot bevat de Staat van bedrijfsactiviteiten nog opmerkingen met betrekking tot enige bijzondere aspecten, zoals:

- het al dan niet continue karakter van de bedrijfsvoering (C);
- het al dan niet voorkomen van zware lawaaimakers die leiden tot geluidszonering van een bedrijventerrein (2);
- mogelijke bodemverontreiniging door de bedrijfsvoering welke van belang kan zijn bij het situeren van bedrijven indien sprake is van gevoelige gebieden, zoals bodembeschermingsgebieden (8);
- de diversiteit van inrichtingen voor individuele bedrijven binnen de groep, indien sprake is van grote onderlinge verschillen (0);
- luchtverontreiniging, indien sprake is van planologisch relevante uitstoot van schadelijke stoffen of de neerslag van geëmitteerde schadelijke stoffen op gevoelige bodems, gewassen en flora (L).

De Staat van bedrijfsactiviteiten uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG bevat twee tabellen.

Tabel 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten bevat de verschillende bedrijfstypen met de SBI-codes, alsmede de bij de bedrijfstypen behorende milieuplanologische kenmerken gerelateerd aan de afstand tot een rustige woonwijk; deze gegevens zijn verwerkt in de hierna volgende Staat van bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van de bedrijfsactiviteiten waarvan hiervan 66 is vermeld dat ze niet in de geselecteerde lijst zijn opgenomen.

De in **tabel 2** van de Staat van bedrijfsactiviteiten van de VNG opgenomen "Opslagen en installaties" zijn niet afzonderlijk in de hierna volgende versie van de Staat vermeld, omdat deze doorgaans reeds tot een andere bedrijfsvoering gerekend worden.

Correctiefactoren

De in de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen aan te houden afstanden zijn gerelateerd aan een situering ten opzichte van een "rustige woonwijk" voor wat betreft de huidige of gewenste milieukwaliteit.

In bepaalde situaties kan voor de bepaling van de in het plan aan te houden afstand rekening worden gehouden met een van de "rustige woonwijk" afwijkend omgevingstype, door een correctie toe te passen op de in de Staat van bedrijfsactiviteiten vermelde aan te houden afstand. De grootte van deze correctie is in principe beperkt tot een stap; dit wil zeggen dat qua aan te houden afstand een stap mag worden afgeweken van de in de Staat van bedrijfsactiviteiten bij de betrokken bedrijfsactiviteit aangegeven afstand. De te onderscheiden "stappen" zijn per milieucategorie en de daarbij normaliter aan te houden afstanden als volgt:

		Stappen met bijbehorende aan te houden afstanden	
Categorie	Afstand	Stappen	Grootste afstand
1.	0-10 m	Stap 1:	10 m
2.	30 m	Stap 2:	30 m
3.	50-100 m	Stap 3:	50 m
4.	200-300 m	Stap 4:	100 m
		Stap 5:	200 m
		Stap 6:	300 m
5.	500-1000 m	Stap 7:	500 m
		Stap 8:	700 m
		Stap 8:	1000 m
6.	1500 m	Stap 10:	1500 m

Zoals vermeld geldt als uitgangspunt dat bij het toepassen van de correctiemogelijkheid de normaliter aan te houden afstand met ten hoogste een afstandsstep wordt gecorrigeerd. Een grotere afwijking is alleen mogelijk indien dit op milieuplanologische gronden goed kan worden gemotiveerd.

Ten aanzien van de gebiedstypering zijn tien omgevingstypen onderscheiden. In onderstaand overzicht is een beschrijving van de voor de gebieden typerende gevoeligheden opgenomen, waarbij een (-) aangeeft dat een milieuaspect minder gevoelig kan liggen in relatie tot een gevoelige woonwijk en een (!) betekent dat het milieuaspect bijzonder gevoelig kan liggen.

Omgevingstype	Typerende gevoeligheden	Toelichting afwijking t.o.v. rustige woonwijk
Rustige woonwijk		Referentiekader voor de andere omgevingstypen
Drukke woonwijk	- geluid - verkeer - gevaar	Wellicht hoger referentieniveau aanwezig
Gemengd gebied	- geluid - verkeer - visueel	Wellicht hoger referentieniveau aanwezig Vaak al hogere verkeersintensiteit aanwezig Ruimtelijk beeld divers
Landelijk gebied zonder woningen	- geur - stof - geluid - gevaar - verkeer ! visueel	Geen geurgevoelige objecten aanwezig Geen voor stof gevoelige objecten aanwezig Geen geluidsgevoelige objecten aanwezig Geen kwetsbare objecten aanwezig Geen geluidsgevoelige objecten aanwezig, wel sprake van verkeersaantrek-kende werking en mogelijkheden verkeersafwikkeling Landschappelijke inpasbaarheid bedrijvigheid
Landelijk gebied met woningen	- geur - stof - gevaar - verkeer ! geluid ! visueel	Beperkt geurgevoelige objecten aanwezig Beperkt voor stof gevoelige objecten aanwezig Minder kwetsbare bestemmingen (boerderijen) Beperkt geluidsgevoelige objecten aanwezig, wel sprake van verkeersaantrek-kende werking en mogelijkheden verkeersafwikkeling Normering woningen in landelijk gebied stringenter afhankelijk van ligging ge-luidsgevoelige objecten Landschappelijke inpasbaarheid bedrijvigheid
Bedrijvigheid	- geur - stof - geluid - gevaar - verkeer - visueel	Notie: slankhinder van agrarische bedrijven kan ook belemmerend zijn voor de ontwikkeling van bedrijven. Over hele linie -behoudens bodem- minder-gevoelig gebied. Dit kan anders zijn wanneer bedrijfswoningen op het terrein gevestigd zijn/worden. Hiervoor kan grof gezegd een soepeler normstelling gelden, even-wel zonder deze woningen vogelvrij te verklaren. Maatwerk binnen geldende ka-ders via vergunningverlening biedt de oplossing.
Grondwater- en Bodembescher-minggebied	! bodem	Bijzonder beschermingsniveau Voor het overige afhankelijk van nadere typering gebied.
Stiltegebied	! geluid ! verkeer ! visueel	Bijzonder beschermingsniveau Idem landschappelijke inpasbaarheid bedrijvigheid Voor het overige afhankelijk van nadere typering gebied.
Natuurgebied	- geur - stof - gevaar ! geluid ! verkeer ! visueel	Beperkte geurgevoeligheid Beperkte stofgevoeligheid Minder kwetsbare bestemmingen Afhankelijk van andere voor verstoring gevoelige functies Idem Landschappelijke inpasbaarheid bedrijvigheid, gevoeligheid voor lichthinder

Verblijfsrecreatie	- gevaar ! visueel	Minder kwetsbare bestemming Notie: recreatieve voorzieningen, vakantiehuisjes die permanent door dezelfde mensen in gebruik zijn, zijn wel kwetsbaar Landschappelijke inpasbaarheid bedrijvigheid
--------------------	---------------------------	---

Lijst van afkortingen

-	niet van toe passing of niet relevant
<	kleiner dan
>=	groter dan of gelijk aan
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
.c.	verwerkingscapaciteit
t	ton
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
C	continuïteit
D	diversiteit
L	luchtverontreiniging
Z	zonering (geluid)

Ongewenste bedrijvigheid

In verband met het gemeentelijk beleid voor het voorliggende plangebied worden een aantal bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied of onderdelen hiervan niet gewenst geacht. De bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten die niet rechtens zijn toegestaan binnen het plangebied zijn opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen onderdeel "niet toegestane bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten". Overigens kunnen voor bepaalde bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten wel in de voorschriften vrijstellings- of wijzigingsbepalingen zijn opgenomen.

Daarnaast zijn in de bijgevoegde standaardlijst een aantal bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten genoemd waarbij vestiging afhankelijk is gesteld van een vrijstelling door burgemeester en wethouders, waardoor een nadere belangenafweging mogelijk wordt. De belangenafweging heeft daarbij veelal betrekking op het functionele aspect en niet op het milieuplanologisch aspect. De hier bedoelde functies betreffen onder meer:

- detailhandelsvestigingen (onder andere handel in auto's en motorfietsen, handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires (SBI-codes 501, 503, 504);
- detailhandel (SBI-code 52, met uitzondering van reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen) met SBI-code 527);
- niet bedrijfsgebonden kantoren
- benzineservicestations (SBI-code 505).
- expediteurs, cargadoors (kantoren) (SBI-code 634);
- financiële instellingen en verzekeringswezen en verhuur van en handel in onroerend goed (SBI-codes 65, 66, 67 en 70);
- maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek (SBI-code 732); overige zakelijke dienstverlening: kantoren (SBI-code 74);
- openbaar bestuur (kantoren en dergelijke) (SBI-code 75);
- onderwijs (SBI-code 80);
- gezondheids- en welzijnszorg (SBI-code 85).

Bijlage 7. Besprekingsverslag

1

Datum: 15 maart 2005

Bespreking te: Bergen op Zoom Stadhuis

Betreffende: Inspraak- en informatieavond voorontwerp bestemmingsplan "Bergse Haven" en MER Bergse Haven

Aanwezig: namens de gemeente Bergen op Zoom
de heer G. Janssen, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Verkeer
de heer J. van Beek, stedenbouwkundige
mevrouw N. Peers, juriste
de heer R. Louwes (RBOI)
overige aanwezigen staan vermeld op de presentielijst

Afwezig:

Kopie aan: Alle aanwezigen, de raadsleden

Aanleiding informatie- c.q. inspraakavond, toelichting door wethouder Janssen

Wethouder Janssen opent de avond en stelt de aanwezigen namens de gemeente voor. Vervolgens wordt het doel van de avond toegelicht: het informeren van de huidige bewoners, de omwonenden en geïnteresseerden over de voorgenomen ontwikkelingen in de "Bergse Haven", het voorontwerp bestemmingsplan dat daarvoor is opgesteld en de te volgen bestemmingsplanprocedure. Benadrukt wordt dat het een informatie- c.q. inspraakavond betreft.

Tevens geeft de wethouder aan dat sprake is van een inspraakavond over het opgestelde Milieueffectrapport dat door de gemeenteraad afgelopen januari is aanvaard.

Voordat de presentatie van het plan begint vertelt de wethouder kort de ontstaansgeschiedenis van de ontwikkelingen aan de "Bergse Haven". Hij geeft verder aan dat er sprake is van een voorontwerpbestemmingsplan waarop gereageerd kan worden. Ook eventuele fouten die in het bestemmingsplan staan kunnen worden aangegeven. In ieder geval is bekend dat de lijst met gevestigde bedrijven die is opgenomen als bijlage bij de toelichting niet correct is.

Toelichting door stedenbouwkundige Johan van Beek op de beoogde ontwikkelingen in de Bergse Haven

Aan de hand van sheets (de sheets zijn onderdeel van dit verslag) vertelt stedenbouwkundige Johan van Beek dat met het plan Bergse Haven de historie van Bergen aan Zee wordt hersteld. In samenwerking met marktpartijen is het Masterplan opgesteld dat de meest gewenste stedenbouwkundige invulling en beoogde ruimtelijke kwaliteit aangeeft. Naar aanleiding van het Masterplan is een Structuurplan opgesteld dat de samenhang brengt in alle ruimtelijke ontwikkelingen, die rondom de transformatie van de Geertruidapolder spelen. De ontwikkelingen in de Bergse Haven zullen ongeveer 20 jaar beslaan.

Gedurende het hele traject is de gemeente begeleid door een klankbordgroep bestaande uit raadsleden en een begeleidingsgroep met een afvaardiging van diverse belangengroepen.

Het voorontwerpbestemmingsplan "Bergse Haven" dat nu gereed is, bestaat uit een plankaart waar de bestemmingen op aangegeven zijn. Aan ieder bestemming hangt een voorschrift. Verder is het bestemmingsplan nog voorzien van een toelichting. Het grootste gedeelte van het plangebied heeft een globale bestemming "Uit te werken woongebied". Dit gebied is weer onderverdeeld in deelgebieden. In de voorschriften (artikel 24) is de globale opzet van ieder deelgebied terug te vinden, het Masterplan was de basis voor de op te stellen uitwerkingsregels. De bestemmingsregeling biedt extra ruimte voor nieuwe stedenbouwkundige en architectonische inzichten en het inspelen op marktontwikkelingen. Deze bestemming geeft geen rechtstreekse bouwmogelijkheid.

Het deelgebied Kijk in de Pot en de sluis op de Noordlandse Dam krijgen een directe bestemming, dat wil zeggen dat na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan het deelgebied Kijk in de Pot gelijk kan worden bebouwd en dat de sluis kan worden aangelegd.

In het bestemmingsplan zal het gebied van Nedalco een bedrijfsbestemming houden, wel is het mogelijk om deze bestemming te wijzigen via een bepaalde planologische procedure, met inachtneming van de bepalingen in de artikelen 24 en 27 van de voorschriften van het bestemmingsplan.

De hoofdontsluitingswegen van het plangebied zijn de Markiezaatsweg en de Van Konijnenburgweg.

Interruptie vanuit de zaal door aanwezigen:

Een aantal aanwezigen geeft aan dat de ontwikkelingen in de Bergse Haven allemaal al bekend zijn, maar dat zij willen weten wat er met hen gaat gebeuren...

Hoe kun je met een plan bezig zijn, als je nog geen oplossingen hebt voor de huidige bewoners van het gebied. Er zijn bewoners die gewoon niet weg willen. De planvorming Bergse Haven is voor de kermisexploitanten niet belangrijk. Er wordt wel met bedrijven gepraat, maar niet met de kermisexploitanten.

Wethouder Janssen geeft aan dat hij de reacties begrijpt en dat de gemeente bezig is met het zoeken van oplossingen en andere locaties. De Oude Molen is een locatie waar reeds met uitgifte van kavels aan kermisexploitanten is begonnen. In de Augustapolder worden 16 plaatsen rechtsreeks bestemd. Dit bestemmingsplan ligt op dit moment bij de provincie ter goedkeuring. Verder is de gemeente bezig om in de 6e fase van de Schans mogelijkheden te creëren.

Ook is de gemeente bezig met het opstellen van een verwervingsplan. Helaas gaat alles niet zo snel als de aanwezigen graag zouden willen.

Een van de nadelen is, dat we bij de locaties altijd toestemming nodig hebben van de provincie. Er zijn wel degelijk gespreken geweest met diverse exploitanten en met de Stichting BBG. Op donderdag 17 maart zal er een gesprek plaatsvinden met de SBBG.

Wanneer het verwervingsplan gereed is, zal met de inwoners van de Geertruidapolder worden gecommuniceerd. Ook dan is er nog tijd nodig voordat alle onderhandelingen zijn afgerond. De gemeente zal aandacht geven aan de belangen van de huidige bewoners van de Geertruidapolder. De wethouder geeft vervolgens aan door te gaan met de presentatie van het plan. Het betreft hier immers een inspraakavond voor het bestemmingsplan en de MER.

Johan van Beek pakt het verhaal terug op en geeft uitleg over de waterschans, de bastions, de wal die naast bebouwing tevens een ecologische waarde gaat vertegenwoordigen en het Havenkwartier.

Zoals eerder aangegeven heeft deelgebied Kijk in de Pot (KidP) een directe bouwtitel. In dit deel zal als eerste gebouwd gaan worden, daarna volgen in fases de andere deelgebieden. Op dit moment wordt hard gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor KidP. In het ontwerpbestemmingsplan zal de bestemmingsregeling aangepast worden aan het dan gereed zijnde stedenbouwkundige plan.

Toelichting door juriste Natascha Peers op de milieueffectrapport (MER)

Aan de hand van sheets vertelt Natascha Peers dat het voeren van een mer-procedure voor deze ontwikkeling gelet op de Wet milieubeheer niet verplicht was. Maar gelet op de complexiteit: denk hierbij aan: ontwikkelingen op Theodorushaven/Noordland, Fun City, wateraspecten, jachthaven en aanwezige bodemverontreiniging in de directe omgeving van het plangebied (met andere woorden veel milieucomponenten) vond het gemeentebestuur het wenselijk om een (vrijwillige) mer-procedure te doorlopen.

In een MER dienen minimaal de volgende alternatieven te worden beschreven:

- het nulalternatief (huidige situatie en de autonome ontwikkelingen);
- het basisalternatief = de voorgenomen ontwikkeling, hier: de ontwikkeling volgens het Masterplan en daarin nog openstaande varianten voor de inrichting;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (realistisch alternatief met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu). MMA
- het voorkeursalternatief (dit is het alternatief dat is opgenomen in de toelichting en in de voorschriften in het voorontwerpbestemmingsplan. VKA)

In het MER wordt aangegeven hoe bij de ontwikkeling van het plangebied op een verantwoorde wijze (vroegtijdig) rekening wordt gehouden met de milieubelangen en dat deze op een juiste wijze worden meegenomen in het bestemmingsplan.

Vervolgens worden de onderzochte elementen van het MER doorlopen.

Zoals eerder naar voren is gekomen is er een nauwe relatie tussen het MER en het bestemmingsplan. In het MER wordt ten behoeve van de besluitvorming over de inrichting ingegaan op de mogelijke alternatieven voor de inrichting en op de milieueffecten. Het bestemmingsplan richt zich op de planologisch-juridische regeling van de gekozen ontwikkeling. Het MER is daarom tegelijkertijd met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Het MER zal nog worden getoetst door de Commissie m.e.r.. Hierna is de m.e.r.-procedure afgerond. Wel blijft het MER in de vervolgproucedure van het bestemmingsplan een functie vervullen als onderbouwing (en bijlage) van het bestemmingsplan. In de toelichting van het bestemmingsplan staat in hoofdstuk 4 beschreven hoe per eerder beschreven element de vertaling naar het bestemmingsplan plaatsvindt.

Toelichting Natascha Peers op de bestemmingsplanprocedure

Natascha Peers geeft uitleg over de procedureloop van het bestemmingsplan. Zij geeft aan dat elke te nemen procedurestap zal worden gepubliceerd in de Bergen op Zoomse Bode/Staatscourant en dat in de publicatie staat aangegeven welke mogelijkheden er voor een ieder zijn om op het plan te reageren. Zie verder schema's in de sheets.

Pauze

Beantwoording van in de pauze ingediende schriftelijke vragen

Wethouder Janssen neemt de ingediende schriftelijke vragen door.

1. Waar blijft het bestemmingsplan voor de kermisexploitanten?
Beantwoording: Wethouder Janssen geeft aan dat het een goede vraag is, maar kan op dit moment niets anders meegeven dan dat de gemeente werkt aan het realiseren en ontwikkelen van andere locaties.
2. Verkeer geeft hinder bij de Zuid-Westsingel
Beantwoording: Het plangebied zal straks bij de verdere inrichting worden voorzien van wegen, deze wegen zullen worden ontsloten op de hoofdwegen de Markiezaatsweg en op de Van Konijnenburgweg. De hoeveelheid verkeerstoename door de ontwikkeling van de Bergse Haven is mogelijk op de bestaande wegen op basis van gedane onderzoeken in kader van het MER.
3. Geen raadsbesluit voor de vakantie in verband met reactie
Beantwoording: De planning van het bestemmingsplan Bergse Haven is zoals in de sheets is aangegeven als volgt: juni 2005: ontwerpbestemmingsplan voor vier weken ter inzage en in het najaar van 2005: de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.
Indien u weg bent dan is het aan te raden om ons op de hoogte te stellen van een postadres (mailadres) of vragen aan iemand om uw post bij te houden, zodat u op de hoogte blijft van de termijnen waarbinnen u moet reageren. U kunt tevens een andere persoon machtigen om namens u te reageren.
4. Kan de hoogbouw van Kijk in de Pot niet opschuiven naar het gebied van Fun City.
Beantwoording: De gemeente loopt niet vooruit op andere mogelijke ontwikkelingen in dit gebied.
5. Hoe zit het met de windbelasting van de woningen aan de Zuid-Westsingel?
Beantwoording: Dat is nog niet bekend. Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal dit worden meegenomen. De gemeente komt hier in een later stadium op terug.
6. Waar kunnen wij met ons bedrijf en onze woning heen van 2000 m². Kunnen we niet in Bergse Haven worden ingepast?
Beantwoording: Zoals eerder aangegeven is de gemeente druk bezig met het zoeken naar alternatieve locaties. U kunt met uw bedrijf in ieder geval niet blijven zitten, omdat het een volledig woongebied wordt.
7. Wat betekent Horeca categorie 1 en 2?
Beantwoording: Categorie 1 horeca is zogenaamde lichte horeca die slechts een beperkte hinder veroorzaken. Te denken valt aan broodjeszaak, cafetaria, lunchroom, bistro en hotel. Categorie 2 horeca betreft bedrijven die vaak ook delen van de nacht geopend zijn en daardoor meer hinder zouden kunnen veroorzaken. Denk hierbij aan bar, café, zalenverhuur en shoarmagrillroom.

8. Kunnen de kermisexploitanten niet naar het deelgebied van Kijk in de Pot worden geplaatst?
Beantwoording: Nee er zijn reeds plannen voor dit gebied gemaakt.
9. Wat betekent ontsluiting Markiezaatsweg/Van Konijnenburgweg?
Beantwoording: Dit betekent dat bijna alle wegen die in de Bergse Haven straks komen te liggen uitkomen op de hoofdwegen Markiezaatsweg en Van Konijnenburgweg.
10. Wat blijft er over van de groene long van de Bergse Plaat naar de Binnenstad zoals deze beloofd is? Op deze manier wordt het geld dat gestoken is in Kijk- in- de- Pot weggegooid.
Beantwoording: Het park Kijk- in- de- Pot blijft zoals het nu is ingericht. Dit is volgens het plan dat toen ook is ontwikkeld voor het Park.
11. Kunnen de kermisexploitanten niet op het terrein van Fun City worden geplaatst?
Beantwoording: Zie beantwoording vraag 4. Daarbij komt dat de vestiging van kermisexploitanten op dit moment niet rechtsreeks mogelijk op basis van het bestemmingsplan dat voor dit gebied geldt.
12. Er wordt veel geld besteed aan de ontwikkeling van Bergse Haven (onderzoeken, folders, en dergelijke) waarom zijn de kermisexploitanten slechts een bijlage in het bestemmingsplan die ook nog eens verouderd is. Zijn jullie nog niet bezig met taxeren?
Beantwoording: Zoals reeds in het begin van de bijeenkomst aangegeven is de lijst niet correct. Deze lijst is afkomstig van de Regionale Milieudienst en is aan de hand van verleende milieuvergunningen en meldingen opgesteld. De lijst zal worden geactualiseerd. De bijlage heeft geen symbolische waarde. De lijst is enkel toegevoegd om hetgeen in de toelichting van het bestemmingsplan is geschreven over bestaande bedrijvigheid te verduidelijken.
De gemeente is bezig met het opstellen van een verwervingsplan, wanneer dit gereed is zullen we verder gaan met taxeren en bekijken of we er met een ieder uit kunnen komen.
13. Hoe zit het met de subsidies als Fun City niet doorgaat?
Beantwoording: De subsidies voor de Bergse Haven staan los van de ontwikkelingen bij Fun City.

Mondelinge vragen

Wethouder Janssen stelt vervolgens de aanwezigen nog in de gelegenheid tot het stellen van mondelinge vragen en het maken van opmerkingen.

1. Waarom krijgen we geen stuk toegewezen op Noordland?
Beantwoording: Op basis van nieuwe regelgeving is het niet meer mogelijk om op een bedrijventerrein waar tevens categorie 3 en hoger zijn toegestaan woningen toe te laten. Op het gedeelte in Noordland liggen bepaalde milieucirkels van bedrijven waardoor wonen er niet mogelijk is.
2. Waarom kunnen we niet naar de eerder aangebrachte locaties zoals terrein Van Egeraat, Meeusterrein, Darvi?
Beantwoording: De gemeente is op zoek naar geschikte locaties en zal bekijken of met een van de terreinen inmiddels iets mogelijk is.
3. Zijn er ook mogelijkheden voor huurders, jonge gezinnen om grond te kopen en hoe zit het met waarderen? Vergeet nu de kermisexploitanten eens een keer niet.
Beantwoording: In het verwervingsplan wordt ook aandacht besteed aan de verplaatsing van huurders en minder kapitaalkrachtige ondernemers. Er wordt nu prioriteit gegeven aan verplaatsing van eigenaren. Over het waarderen kan op dit moment nog niet in worden gegaan. De gemeente zal de kermisexploitanten niet vergeten.
4. Hoe kun je nu woningen bouwen in Kijk in de Pot als er nu al klachten van overlast zijn door de daar te houden evenementen?
Beantwoording: De evenementen die gehouden worden in de Kijk in de Pot zijn gehouden aan de in hun vergunning vastgestelde decibellen. En staat verder los van de woningen die in het deelgebied Kijk in de Pot komen. De toekomstige bewoners van het deelgebied Kijk in de Pot weten (of zouden moeten weten) dat het park Kijk in de Pot tevens een evenemententerrein is.
5. De toegestane hoogten in deelgebied Kijk in de Pot zijn te hoog.
Beantwoording: Het plandeel Kijk in de Pot zal nog verder worden verfijnd in het stedenbouwkundig plan. In het stedenbouwkundig plan zal gezocht worden naar een goede inpassing van de hoek die dichtbij de Zuid-Westsingel ligt.

6. We willen niet in Lepelstraat terechtkomen

Beantwoording: Zoals eerder aangegeven is de gemeente bezig met locaties in de Oude Molen, Augustapolder en de Schans.

7. Wanneer moet ik reageren om bij de provincie mijn verhaal kwijt te kunnen?

Beantwoording: U kunt in de perioden dat het bestemmingsplan ter inzage ligt reageren. In de voorontwerpfase kunt u een inspraakreactie indienen. Dit kan tot 4 april. Wanneer het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt kunt u zienswijzen indienen. Dit is naar verwachting half juni 2005 voor vier weken. De ingediende zienswijzen kunt u dan nog mondeling toelichten tijdens een hoorzitting van de Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen.

Wanneer het plan in de gemeenteraad wordt vastgesteld (behandeling van het bestemmingsplan naar verwachting in najaar 2005) wordt het vastgestelde bestemmingsplan nogmaals ter inzage gelegd voor vier weken. Dit maal kunt u bedenkingen indienen bij Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant. Ook bij de provincie zult u worden uitgenodigd voor een hoorzitting. Indien het bestemmingsplan wordt goedgekeurd door de provincie staat er nog een beroepsmogelijkheid op en bij de Raad van State

Om uw rechtsmiddelen gedurende het bestemmingsplantraject te behouden zult u binnen de ter inzage termijnen van het ontwerpbestemmingsplan, het vastgestelde bestemmingsplan en het goedgekeurde bestemmingsplan dienen te reageren en in ieder deel van de procedure te reageren.

Iedere publicatie van een terinzage-termijn vindt plaats in de Bergen op Zoomse Bode en in de Staatscourant. De publicaties van de Staatscourant zijn tevens op de internetpagina: www.staatscourant.nl te vinden.

Wethouder Janssen geeft aan dat bij de ontwikkeling zo goed mogelijk trachten rekening te houden met alle belangen en dankt de aanwezigen voor hun komst en hun inbreng.

=====

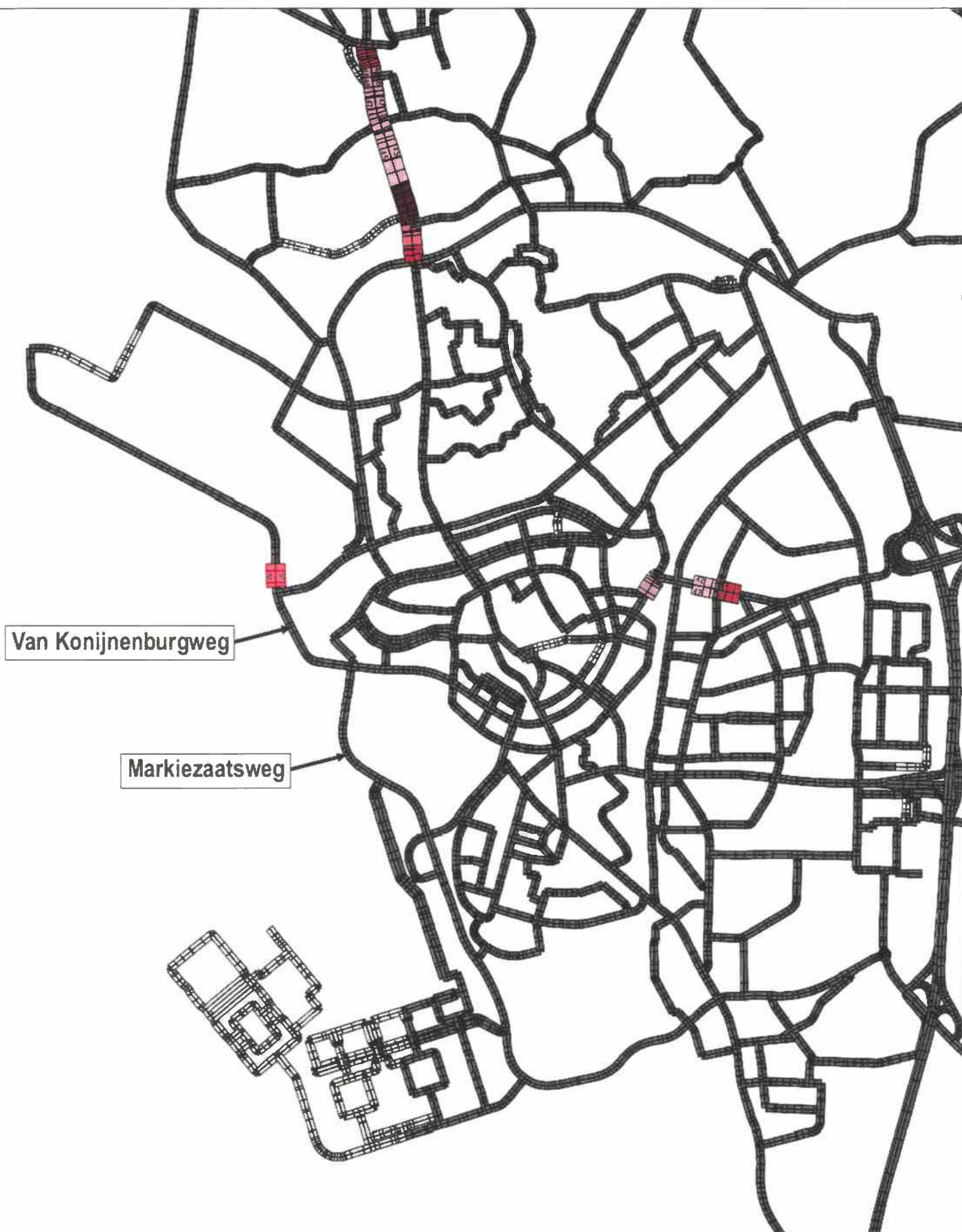
**Bijlage 8. Locaties met overschrijdingen van de
grenswaarde voor fijn stof (24 uurgemid-
delde)**

1

Legenda

Van 41,5 tot 46
Van 46 tot 51
Van 51 tot 56
Van 56 tot 61

Van 61 tot 66
Van 66 tot 71
Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2005

Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

Legenda

Van 41.5 tot 46
Van 46 tot 51
Van 51 tot 56
Van 56 tot 61

Van 61 tot 66
Van 66 tot 71
Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2010 autonome situatie

Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

Legenda

Van 41,5 tot 46
Van 46 tot 51
Van 51 tot 56
Van 56 tot 61

Van 61 tot 66
Van 66 tot 71
Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2010 ontwikkeling Bergse Haven
Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

Legenda

Van 41,5 tot 46
Van 46 tot 51
Van 51 tot 56
Van 56 tot 61

Van 61 tot 66
Van 66 tot 71
Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2015 autonome situatie

Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

Legenda

Van 41,5 tot 46
Van 46 tot 51
Van 51 tot 56
Van 56 tot 61

Van 61 tot 66
Van 66 tot 71
Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2015 ontwikkeling Bergse Haven
Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

Legenda

Van 41.5 tot 46
Van 46 tot 51
Van 51 tot 56
Van 56 tot 61

Van 61 tot 66
Van 66 tot 71
Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2025 autonome situatie

Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

Legenda

Van 41.5 tot 46

Van 46 tot 51

Van 51 tot 56

Van 56 tot 61

Van 61 tot 66

Van 66 tot 71

Van 71 tot 76



Luchtkwaliteit 2025 ontwikkeling Bergse Haven
Aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde fijn stof

