

**Rapport Zienswijzen
& ambtshalve wijzigingen**

**Ontwerp bestemmingsplan
Havengebied Breskens**

1. INLEIDING

Het havengebied van Breskens, begrensd door de Westhavendam, de Westerschelde, Port Scaldis en de Keerdam, wordt ontwikkeld tot een recreatieve hotspot met een zeezeilcentrum, herstructurering van de bestaande jachthaven en uitbreiding hiervan en een viscentrum. In het plan wordt ruimte geboden voor behoud van de visserij, geconcentreerd in de Handelshaven. Daarbij worden 460 appartementen gerealiseerd op een plint met commerciële functies en parkeerfuncties. Om hiervoor een juridisch planologisch kader te bieden is een ontwerp bestemmingsplan opgesteld.

2. ONTWERP

Op grond van artikel 3.8 Wro juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: "de Awb") heeft het college in het Zeeuwsch Vlaams Advertentieblad en in de Staatscourant van 28 februari 2018 (nr. 12228) openbaar bekend gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan, met ingang van 1 maart 2018 gedurende zes weken (tot en met 11 april 2018) voor iedereen tijdens openingstijden ter inzage is gelegd. Dit is tevens bekend gemaakt op de gemeentelijke website en op ruimtelijkeplannen.nl onder plannummer NL.IMRO.1714.jachthavenBreskens-ON01. Het ontwerpbestemmingsplan was en is nog steeds via www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website raadpleegbaar. Tevens is aangegeven dat eenieder tegen het ontwerpbestemmingsplan schriftelijk of mondeling een zienswijze kon indienen. De overlegpartners van de gemeente zijn hiervan op 28 februari 2018 per e-mailbericht van op de hoogte gebracht. Het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende stukken, waaronder het ontwerp MER, hebben gedurende de genoemde periode ter inzage gelegen in het gemeentehuis.

3. ZIENSWIJZEN

3.1 Overzicht ingekomen zienswijzen

Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan (van 1 maart 2018 tot en met 11 april 2018) zijn daartegen 17 zienswijzen ingediend. Deze zijn allemaal ingediend binnen de hiervoor genoemde termijn.

3.2 Indieners

De volgende partijen hebben tegen het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze ingediend. Voor zover het natuurlijke personen betreft zijn de gegevens geanonimiseerd en vertrouwelijk aan de gemeenteraad ter beschikking gesteld.

Nr. zienswijze	Indiener	Adres	Corsanummer
1	Afdeling GroenLinks Sluis	Brouwerijstraat 6 4503 BR	18.0005025
2	--	--	18.0004411
3	--	--	18.0004613
4	De Hoop Terneuzen B.V. en Logus De Hoop Terneuzen B.V.	Postbus 19 4530 AA Terneuzen	18.0004987
5	Stichting SRK Rechtsbijstand	Postbus 3020 2700 LA Zoetermeer	18.0004995
	namens Vereniging van Eigenaren (VVE) Remise		

	alsmede namens --		
6	Waterschap Scheldestromen	Postbus 1000 4330 ZW Middelburg	18.0004980
7	Transport Maatschappij Terneuzen B.V.	Postbus 221 4530 AE Terneuzen	18.0005029
8	Fietsersbond afdeling Zeeuws-Vlaanderen	Graafjansdijk A135 4554 AK Westdorpe	18.0005024
9	Zeeuwse Milieufederatie (ZMF)	Kousteensedijk 7 4331 JE Middelburg	18.0005591
10	--	--	18.0005190
11	--	--	18.0005908
12	--	--	18.0005430
13	--	--	18.0005431
14	Stichting SRK Rechtsbijstand	Postbus 3020 2700 LA Zoetermeer	18.0005423
	namens VVE Het wapen van Breskens		
	alsmede namens --	--	
15	--	--	18.0005422
16	--	--	18.0005590
17	Breskens Yacht Service	Middenhavendam 3 4511 AX Breskens	18.0005592

3.3 Bespreking zienswijzen

Hierna zal per indiener van een zienswijze een samenvatting van de zienswijze worden gegeven, met daarop onze reactie. Tevens zal daarbij worden aangegeven of de zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Nadere onderzoeken

Vooraf merken wij op dat enkele zienswijzen aanleiding hebben gegeven om nadere onderzoeken uit te voeren c.q. verrichte studies aan te scherpen. Dat geldt allereerst voor de behoeftestudies die zijn verricht naar de verschillende functies en de appartementen. Deze studies zijn aangevuld en (daardoor) meer toegespitst op de ladder voor duurzame verstedelijking, als bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De nadere studie is uitgewerkt in de "Oplegnotitie Ladder Havengebied Breskens". Hieruit blijkt dat, voor zover functies zijn aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, daaraan een (kwantitatieve en kwalitatieve) behoefte bestaat en dat de planontwikkeling geen onaanvaardbare leegstand elders teweeg zal brengen. In de reactie op de zienswijzen zal, waar dat relevant is, naar deze oplegnotitie worden verwezen.

Daarnaast is er, in aanvulling op de reeds verrichte geluidsonderzoeken, een nadere studie verricht naar de geluiduitstraling van de nieuwe locatie van de vismijn als onderdeel van het Viscentrum. De geluidbelasting is berekend ter plaatse van de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied en bij de nieuw te bouwen appartementen op de Middenhavendam en Westhavendam. Tevens is onderzocht of de planontwikkeling leidt tot een relevante toename van de gecumuleerde geluidbelasting van verschillende geluidsbronnen. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de bestaande woningen geen onaanvaardbare geluidshinder zal optreden als gevolg van de

planontwikkeling. In de reactie op de zienswijzen zal, waar dat relevant is, naar het geluidsonderzoek worden verwezen.

De oplegnotitie en het geluidsonderzoek zijn als bijlage bijgevoegd en maken integraal onderdeel uit van het vaststellingsbesluit.

3.3.1 Zienswijze 1

GroenLinks, Afdeling Sluis (hierna: "GroenLinks") heeft op 9 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Volgens GroenLinks zijn het nut en de noodzaak voor de planontwikkeling niet goed onderbouwd. De verwijzing in dit kader naar Cadzand-Bad gaat mank. Voor Breskens gelden andere uitgangspunten dan voor Cadzand-Bad. In Breskens zou meer ingezet moeten worden op consolideren en kwalitatief verbeteren van wat er al is. Er wordt onvoldoende inzicht gegeven in de behoefte aan 360 recreatie-appartementen. De ontwikkeling daarvan strookt niet met het beleidsuitgangspunt in het Visiedocument Krachtig Verbonden 2016-2020, op grond waarvan niet zou worden ingezet op capaciteitsuitbreiding maar op kwaliteitsverbetering. Ook de behoefte aan de 100 woonappartementen is onzeker en druist in tegen het beleid van de gemeente. Er is een woningoverschot in Zeeuws-Vlaanderen en in Breskens is al een redelijk aanbod aan duurdere appartementen. Belgen – de belangrijkste doelgroep – hebben meer behoefte aan woningen met een tuin in plaats van appartementen en ook met het oog op de vergrijzing is de bouw van appartementen in een hoge toren niet gewenst. GroenLinks vindt voorts de behoefte-onderbouwing van de jachthaven en het zeilcentrum niet overtuigen, gezien de terugloop van de watersport. Ook de financiële haalbaarheid trekt GroenLinks in twijfel. Dat laatste geldt eveneens voor het Visicentrum. In algemene zin bestrijdt GroenLinks tot slot de economische uitvoerbaarheid van het plan. De anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer biedt onvoldoende waarborgen.

Reactie

Volgens ons is de noodzaak om het havengebied *integraal* te herontwikkelen evident. Er is al jaren sprake van een terugloop van de handels- en bedrijfsactiviteiten in de haven, mede omdat de indeling van de haven niet meer geschikt is voor de moderne handels- en visserij-activiteiten. Daarnaast is er sprake van leegstand en verpaupering. Hiervan gaat een negatieve uitstraling uit op de hele omgeving, waaronder de kern van Breskens. Om deze teloorgang te stoppen bestaat bestuurlijk en politiek al enige jaren de wens het havengebied aantrekkelijk en leefbaar te maken als verblijfsgebied, voor zowel bewoners van Breskens als voor toeristen. Dit is concreet uitgewerkt in het "Masterplan Havengebied Breskens", dat de gemeenteraad op 25 juni 2015 heeft vastgesteld. Het bestemmingsplan strekt tot uitvoering van de grondgedachte en principes van dit Masterplan. Ingezet wordt op de verbetering van de algehele kwaliteit van het gebied en – waar mogelijk – de consolidering van geschikte bestaande functies, zoals de vismijn, het visserijmuseum en de jachthaven. De jachthaven wordt daarbij uitgebreid. Daarnaast voorziet het plan in de ontwikkeling van nieuwe functies, zoals appartementen en recreatie- en verblijfsfuncties, horeca en detailhandel. Dit zorgt voor de noodzakelijke kwaliteitsverbetering, mede doordat met het havengebied een betere onderlinge samenhang wordt bewerkstelligd tussen het bestaande centrumgebied en de woongebieden. Door de beoogde invulling wordt dit havengebied een levendig gebied dat integraal deel gaat uitmaken van het centrumgebied van Breskens. Dit staat los van de ontwikkelingen in Cadzand-Bad. Het nut en de noodzaak van de planontwikkeling is hiermee naar ons oordeel voldoende onderbouwd.

Naar aanleiding van (o.a.) de zienswijze van GroenLinks, hebben wij nader onderzoek laten doen naar de behoefte aan de verschillende functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, daaronder begrepen de 360 recreatie-appartementen, de 100 woonappartementen, de jachthaven en het zeezeilcentrum. De nadere studie is – zoals in de inleiding van paragraaf 3.3 van dit document is toegelicht – uitgewerkt in de “Oplegnotitie Ladder Havengebied Breskens” van Rho. Wij volstaan op deze plaats met te verwijzen naar deze oplegnotitie. Hoofdstuk 1 van de oplegnotitie bevat een verantwoording van de behoefte aan de jachthaven. Daarbij benadrukken wij dat alleen de uitbreiding van de ligplaatsen hoeft te worden verantwoord, omdat de bestaande ligplaatsen niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro zijn aan te merken. De behoefte aan het zeezeilcentrum is verantwoord in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 van de oplegnotitie bevat de verantwoording van de behoefte aan de 360 recreatieappartementen. In hoofdstuk 7 is ingegaan op de behoefte aan de 100 appartementen voor permante bewoning. Uit de oplegnotitie volgt dat sprake is van een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan de nieuw te realiseren functies en dat er geen grond is voor de vrees dat de planontwikkeling elders zal leiden tot een, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare leegstand.

Tot slot merken wij over de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op dat er met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst is gesloten. Daarin is vastgelegd dat de kosten van de gehele planontwikkeling, de voorbereiding en de uitvoering daarvan – daaronder begrepen de planschadetekosten – door de initiatiefnemer worden gedragen. Daarin verschilt dit plan van het eerdere bestemmingsplan, dat alleen voorzag in de ontwikkeling van het Viscentrum¹, en waarvan de Afdeling in de uitspraak van 17 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:412 (waarop GroenLinks heeft gewezen), heeft geoordeeld dat de uitvoerbaarheid onvoldoende verzekerd was. Anders dan destijds het geval was, zijn alle – ook economisch met elkaar samenhangende – ontwikkelingen uit het Masterplan in het bestemmingsplan opgenomen en worden deze ontwikkelingen door de initiatiefnemer uitgevoerd en bekostigd. Dat geldt in het bijzonder voor de eventuele planschadetekosten. Wij hebben kunnen vaststellen dat de initiatiefnemer in staat is deze kosten te dragen. Dat is volgens vaste rechtspraak voldoende om te mogen uitgaan van de economische uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan (Vgl. ABRvS 13 september 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2475). Alleen indien wij op voorhand in redelijkheid moeten inzien dat het plan economisch niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van in beginsel tien jaar, mogen wij een bestemmingsplan niet vaststellen. Wij zien daartoe geen aanleiding. Temeer niet, omdat ons – gelet op het vorenstaande – de behoefte aan dit plan voldoende is gebleken. Wij gaan er daarom vanuit dat, ook als deze initiatiefnemer uiteindelijk niet de kosten van het plan zou kunnen dragen, aannemelijk is dat één of meer andere marktpartijen de realisering van het bestemmingsplan zullen kunnen uitvoeren.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Wel heeft deze zienswijze aanleiding gegeven een verbeterde laddertoets uit te voeren. Daartoe is de “Oplegnotitie Ladder Havengebied Breskens” opgesteld.

¹ Het Viscentrum dat in het eerdere bestemmingsplan was opgenomen, voorzag in hetzelfde programma dat in het voorliggende bestemmingsplan in het Viscentrum is opgenomen, met uitzondering van de KNRM en extra detailhandel.

3.3.2 Zienswijze 2

Op 20 maart 2018 is, tijdig, deze zienswijze ingediend. In de zienswijze heeft betrokkene aangegeven zich niet te kunnen vinden in de hoeveelheid woningen die worden gerealiseerd in het plangebied, omdat dit de authenticiteit van met name de vissershaven aantast. Zij pleit ervoor de bestaande gebouwen te benutten in plaats van deze te vervangen door hoogbouw, die de entree van Breskens vanaf het water aantast. Betrokkene zou graag een eenvoudiger plan zien.

Reactie

Het is waar dat het havengebied een transformatie ondergaat. Dit is volgens ons nodig om van het havengebied een aantrekkelijke en levendige recreatieve trekpleister te maken met daarbij passende functies. Dit betreft zowel recreatieve en permanente verblijfsfuncties en ondersteunende voorzieningen, maar ook het behoud van de visserijhaven en de verdere ontwikkeling van de jachthaven. Zoals ook uiteengezet in paragraaf 3.3.1 van dit document, moet de herontwikkeling zoveel mogelijk integraal gebeuren met de handels- en visserij-activiteiten, die ook nu al in het havengebied actief zijn. Op deze manier wordt ten opzichte van de bestaande situatie een verbeterde samenhang bereikt tussen het havengebied en het bestaande stedelijk gebied. Het *"Masterplan Havengebied Breskens"*, dat al in de raadsvergadering van 25 juni 2015 is vastgesteld, vormt hiervan de ruimtelijke onderlegger. De esthetische en stedenbouwkundige visie is verder uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan. De stedenbouwkundige opzet van het plan draagt bij aan een aantrekkelijk en afwisselend verblijfsklimaat. De vormgeving en stijl van de bebouwing verwijzen deels naar de herkenbare industriële stijl die van oudsher in het havengebied aanwezig is en die gevormd wordt door silo's, pakhuizen, hallen, etc. Zo wordt met het hoogteaccent op de kop van de Middenhavendam, aan de noordzijde van het plangebied, verwezen naar de graansilo. Deze landmark geeft het havengebied een duidelijke markering. Aan de Westhavendam wordt juist door de gekozen bebouwingsopzet contact met het achterliggende duingebied gemaakt. Het hele havengebied verbetert de verbinding van de haven met de dorpskern van Breskens. De opzet van de bebouwing draagt hieraan bij. De huidige bebouwing staat daarentegen de gewenste groei en verbetering in de weg. Voor nieuwe activiteiten bestaat nauwelijks ruimte meer en de esthetische en bouwkundige kwaliteiten van de gebouwen zijn niet geschikt voor de benodigde transformatie. Zeker niet met het oog op de gewenste integraliteit. Wij hebben er begrip voor dat betrokkene graag een eenvoudiger plan had gezien, met behoud van de bestaande bebouwing. Wij menen echter, gezien het hiervoor genoemde, in redelijkheid te hebben kunnen kiezen voor de huidige planopzet met het oog op de toekomstbestendigheid van het havengebied. Aan een geldend bestemmingsplan kunnen ook geen blijvende rechten worden ontleend. Overigens ligt Port Scaldis op een afstand van circa 150 meter van de eerste bebouwing in het plangebied (op de Kaai). De hogere bebouwing is op een afstand van circa 450 respectievelijk 600 meter van Port Scaldis voorzien. Het woon- en leefklimaat van betrokkene wordt daarom naar ons oordeel niet onaanvaardbaar nadelig beïnvloed.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.3 Zienswijze 3

Betrokkenen hebben op 26 maart 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Zij hebben aangevoerd dat zij vrezen als gevolg van de planontwikkeling hun uitzicht te verliezen, vooral vanwege het hoge appartement op de Middenhavendam. Dit lijdt tot planschade. Betrokkenen zouden graag zien dat de bestaande bouwhoogten gehandhaafd blijven. Daarnaast vrezen zij voor een aanslag op de beschikbare parkeerplaatsen. Tot slot vragen betrokkenen zich af of de planontwikkeling, met het oog op een goede sociale woonomgeving, voldoet aan de wensen van de bevolking.

Reactie

Wij realiseren ons dat de planontwikkeling leidt tot een verandering van het uitzicht vanuit het appartement van betrokkenen, dat zich bevindt op de oostelijke kop van appartementencomplex De Remise. De dichtstbijzijnde afstand tussen de woning van betrokkenen en de nieuw te realiseren bebouwing, bedraagt circa 85 meter. Ten opzichte van de geplande toren op de Kaai is deze afstand 125 meter. Ter plaatse mag de bebouwing op grond van het voorliggende bestemmingsplan een hoogte hebben van maximaal 9 meter +NAP. Dat is 6 meter hoger dan de Kaai. Het vigerende bestemmingsplan staat ter plaatse een maximale bouwhoogte van 8 meter toe ten opzichte van (het maaiveld van) de Kaai, die op 3 meter +NAP ligt. De toegestane bebouwingshoogte op grond van het vigerende bestemmingsplan bedraagt dus 11 meter +NAP. De toekomstige bebouwing wordt dus lager dan thans maximaal mogelijk is. De afstand tot het hoogste appartementencomplex op de Middenhavendam bedraagt circa 334 meter. Ter plaatse zijn nu al bouwhoogten tot 12 meter toegestaan.² Op de Middenhavendam bevindt zich een silo met een (maximaal toegestane) hoogte van 32 meter en een hoogtea^ccent van 38 meter ten opzichte van het maaiveld (42 meter +NAP), die ook nu al het uitzicht beperken. Gelet op de afstand tussen de woning van betrokkenen en de in het plan mogelijk gemaakte bebouwing, de reeds bestaande bebouwing en bebouwingsmogelijkheden en de omstandigheid dat sprake is van een stedelijke omgeving, zijn wij van oordeel dat het uitzicht door de mogelijk gemaakte bebouwing niet onaanvaardbaar wordt aangetast. Ook betrekken wij daarbij dat er volgens vaste rechtspraak geen blijvend recht op uitzicht bestaat (ABRvS 3 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1172). Er is in ieder geval geen sprake van een zodanige aantasting dat wij hieraan in het kader van een goede ruimtelijke ordening doorslaggevende betekenis hadden moeten toekennen. Evenmin achten wij aannemelijk – zeker nu dit niet met cijfers wordt gestaafd – dat een eventuele waardevermindering van de woning van betrokkenen zodanig zal zijn dat wij hieraan bij de afweging van de belangen doorslaggevend gewicht hadden moeten toekennen, ten koste van de planontwikkeling. Hierbij merken wij op dat voor eventuele tegemoetkoming in planschade een afzonderlijk verzoek kan worden gedaan. Daarbij wijzen wij er wel op dat betrokkenen hun woning in februari 2017 hebben gekocht, toen de plannen om het havengebied te herontwikkelen al in een vergevorderd stadium, en daarmee voorzienbaar, waren. Wat hiervan zij, er is een planschaderisico-analyse uitgevoerd en de initiatiefnemers hebben zich door een anterieure overeenkomst met de gemeente, verplicht tot het betalen van eventuele planschade.

² Hierbij moet als kanttekening worden gemaakt dat in het vigerende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf het maaiveld. In het voorliggende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf NAP (zie artikel 2 van de planregels). De hoogte van het maaiveld, waarvan in het vigerende bestemmingsplan wordt uitgegaan, ligt op circa 3 meter + NAP. Dat betekent, als wordt gesproken van de bouwhoogte krachtens het voorliggende bestemmingsplan, circa 3 meter in mindering moet worden gebracht als wordt vergeleken met de bestaande bebouwing dan wel de planologische toegestane bebouwing op grond van het vigerende bestemmingsplan.

Er is evenmin grond voor het oordeel dat er onvoldoende parkeerplaatsen voor de woning van betrokkenen zullen overblijven. De Remise beschikt immers over eigen parkeerplaatsen onder het gebouw. Voor de planontwikkeling zullen nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte langs de nieuwbouw en de kades worden gerealiseerd. Voor de gebruikers en bezoekers van de appartementen en het personeel van de voorzieningen in het plangebied worden daarnaast inpandige parkeerplaatsen gerealiseerd in de sokkels die onder de gebouwen worden aangelegd. De parkeerbehoefte is berekend overeenkomstig de alleszins gangbare en toegestane kengetallen uit de CROW-publicatie. Wij verwijzen naar de uitgebreide toelichting hierop in paragraaf 9.4.5. van de (ontwerp)milieueffectrapportage en de daarin opgenomen tabel 9.25, waarin de berekening van de parkeerbehoefte per functie staat. Daarbij is rekening gehouden met combinatiebezoeken. Dat wil zeggen dat in de berekening van de parkeerbehoefte rekening is gehouden met een aandeel van bezoekers aan Breskens in algemene zin, die reeds elders in Breskens hebben geparkeerd en tijdens hun bezoek de jachthaven “meepikken/combineren”. Dit maakt dat niet voor iedere bezoeker een extra parkeerplaats nodig is in het plangebied zelf. In totaal bedraagt de parkeerbehoefte 917 parkeerplaatsen. Het havengebied heeft voldoende ruimte om deze benodigde extra parkeerplaatsen te realiseren, waarbij het bestaande aantal parkeerplaatsen in het gebied behouden blijft. Het bestemmingsplan bevat regels met betrekking tot parkeren, waaraan de omgevingsvergunningen voor het bouwen van de verschillende gebouwen in het plangebied worden getoetst. Daarmee wordt gewaarborgd dat er daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. De formulering van de parkeerregels scherpen wij aan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Voor de vrees van betrokkenen voor onvoldoende parkeerplaatsen, zien wij geen grond. In dit kader wijzen wij er voor de volledigheid nog op dat wij volgens vaste rechtspraak bij de beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid alleen rekening hoeven te houden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de te realiseren planontwikkeling. Een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen kan buiten beschouwing worden gelaten (ABRvS 11 oktober 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2755).

Tot slot merken wij op dat de planontwikkeling weldegelijk draagvlak heeft in de kern Breskens. De grote meerderheid van de inwoners van Breskens ziet de noodzaak van de transformatie van het havengebied. Dat er ook tegenstanders zijn van het plan maakt dat niet anders. Wij vinden de planontwikkeling van groot belang met het oog op de toekomstbestendigheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Breskens en daarnaast om een integraal en op elkaar afgestemd gebied te ontwikkelen waarin verschillende functies elkaar versterken. De stedenbouwkundige opzet van het plan, met inbegrip van de hoogteaccenten en afwisselende bebouwing, draagt daaraan bij. Het behoud van de huidige bebouwing en bebouwingshoogte achten wij vanuit die optiek niet passend.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.4 Zienswijze 4 De Hoop Terneuzen

De Hoop Terneuzen B.V. en Logus De Hoop B.V. (hierna gezamenlijk: “De Hoop”) hebben op 5 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. De Hoop kan zich niet vinden in de bestemde appartementen op de Westhavendam. Op deze locatie is nu haar bedrijf gevestigd. De erfpachtovereenkomsten met het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) kunnen niet worden beëindigd omdat deze lopen tot en met 31 oktober 2041 en 31 december 2043. De gesprekken die met de gemeente zijn gevoerd over verplaatsingen hebben tot op heden niks opgeleverd. Het is onduidelijk wat de gemeente in de inspraakreactie heeft beoogd met de opmerking dat een deel van de in erfpacht aan De Hoop uitgegeven grond aan derden wordt verhuurd. De huurovereenkomsten tussen de gemeente en De Hoop kunnen niet worden opgezegd, zonder eerst een geschikte relocatie te realiseren. Het bestemmingsplan moet tot die tijd zodanig worden aangepast, dat De Hoop ter plaatse gevestigd kan blijven.

Reactie

Een erfpachtovereenkomst of huurovereenkomst kunnen naar vaste rechtspraak alleen dan aan een bestemmingsplan in de weg staan, als op voorhand duidelijk is dat deze overeenkomsten aan de verwezenlijking van de in het plan geschapen mogelijkheden in de weg staan. Wij achten aannemelijk dat de erfpachtovereenkomsten en huurovereenkomsten binnen de planperiode worden beëindigd. Met het RVB is een overeenkomst gesloten, waarin is vastgelegd dat de gronden in het plangebied die nu door het RVB in erfpacht aan De Hoop zijn uitgegeven, zullen worden overgedragen aan de gemeente, zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is. Op haar beurt zal de gemeente daaropvolgend de gronden overdragen aan de initiatiefnemer. Daarmee is de verwachting gerechtvaardigd dat het gebruik door De Hoop van de in erfpacht uitgegeven gronden binnen de planperiode zullen worden beëindigd. In het uiterste geval kunnen wij, nadat wij de gronden van RVB hebben verkregen en indien op dat moment met De Hoop geen overeenstemming is bereikt over de overdracht van de gronden, het erfpachtrecht afzonderlijk onteigenen op grond van artikel 4 lid 1 van de Onteigeningswet. Ook op die manier is verzekerd dat binnen de planperiode vrij over de gronden kan worden beschikt ten behoeve van de planontwikkeling. Overigens worden de desbetreffende gronden al in geen jaren meer door De Hoop zelf gebruikt. De gronden zijn niet relevant voor de eigen bedrijfsactiviteiten van De Hoop. Gelet op de terugloop van bedrijfsactiviteiten in het gehele havengebied is het niet reëel dat De Hoop de betreffende gronden weer (volledig) zal gaan gebruiken voor haar eigen bedrijfsvoering. Bij ons zijn geen concrete plannen daartoe bekend en De Hoop verklaart in zijn zienswijze ook niet hoe de betreffende gronden (altijd) door haar in gebruik zijn gebleven.

Voor de gronden, voor het gebruik waarvan huurovereenkomsten zijn gesloten, geldt dat deze huurovereenkomsten jaarlijks opzegbaar zijn. Deze overeenkomsten kunnen dan ook worden beëindigd. Een grond voor beëindiging van de huurovereenkomsten bestaat nu al concreet, omdat de gronden deels niet overeenkomstig de huurbestemming worden gebruikt. Een ander deel van de gehuurde gronden wordt door De Hoop gebruikt ten behoeve van op- en overslagactiviteiten, alsmede voor de betoncentrale. Gesprekken met De Hoop over bedrijfsverplaatsing zijn nog steeds gaande. Wij hebben er vertrouwen in dat tijdig overeenstemming zal worden bereikt.

De verwezenlijking van het plandeel op de huidige locatie van De Hoop is daarmee volgens ons voldoende verzekerd. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan loopt dan ook geen gevaar. Het behouden van de bedrijfsbestemming van De Hoop is voor ons geen optie, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, gelet op de te ontwikkelen woningbouw en verblijfsrecreatieve functies in de directe nabijheid en met het oog op de nagestreefde transformatie van het havengebied als geheel. Anders dan de blijvende bedrijfsactiviteiten op het gebied scheepsbouw- en reparatie, hebben de bedrijfsactiviteiten van De Hoop (betoncentrale) geen duidelijke raakvlakken met de haven c.q. passen deze niet bij het nautisch karakter van het gebied.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.5 Zienswijze 5 VVE Remise

Namens Vereniging van Eigenaren (VVE) Remise te Breskens en betrokkene namens VVE de Remise (hierna: "VVE De Remise") is op 5 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. VVE De Remise geeft een toelichting op de redenen waarom haar leden appartementen hebben gekocht, vanwege het uitzicht. Dit uitzicht zal als gevolg van de planontwikkeling verdwijnen. De omvorming van het havengebied naar watersport-, woon- en recreatieverblijfsgebied heeft impact op het woon- en leefklimaat. VVE De Remise vindt het vreemd dat het aantrekken van werkgelegenheid een rol heeft gespeeld bij de planontwikkeling nu enkele bedrijven uit de haven zullen verdwijnen, ten koste van werkgelegenheid. Bepaalde, voor VVE De Remise minder ingrijpende, alternatieven zijn ten onrechte niet onderzocht. Dat geldt in het bijzonder voor bebouwing op de Oosthavendam en de terugplaatsing met 10 meter van de bebouwing op De Kaai. Ook is volgens VVE De Remise in het havengebied zelf de veiligheid niet voldoende verzekerd, hetgeen met name geldt bij hoge waterstanden. VVE De Remise vraagt zich af hoe veilig de sokkels zijn waarop de bebouwing wordt gerealiseerd. De op de plaats van de huidige vismijn geplande bebouwing is te hoog en ontnemt het uitzicht van VVE De Remise op de vissershaven en de jachthaven. De bestaande hoogte van 4,5 meter tot 5 meter zou moeten worden aangehouden. VVE De Remise plaatst voorts vraagtekens bij het nut en de noodzaak van de ontwikkeling en de behoefte aan de verschillende functies, waaronder de uitbreiding van het aantal ligplaatsen, het zeezeilcentrum en het Viscentrum. Het is onduidelijk waarop de prognoses van de groei van toeristen is gebaseerd. Ook de economische uitvoerbaarheid is niet verzekerd, omdat onduidelijk is hoe de overdracht van de haven van het Rijk naar de gemeente is geregeld en met het oog op de te verwachten planschadeclaims.

Reactie

Wij realiseren ons dat de planontwikkeling leidt tot een verandering van het uitzicht vanuit De Remise. De dichtstbijzijnde afstand tussen het appartementencomplex en de bebouwing die het voorliggende bestemmingsplan toestaat, bedraagt 56 meter. Ter plaatse heeft de bebouwing – zoals ook nu al het geval is – een hoogte van maximaal circa 8 meter. Dit betreft de huidige viswinkel. Vanuit het appartementencomplex van De Remise beschouwd, links van de viswinkel, voorziet het bestemmingsplan in een sokkel met een hoogte van 9 meter +NAP. Dit is weliswaar nieuw, maar ook in de huidige situatie is reeds bebouwing aanwezig met uitsteeksels die hoger zijn dan de in het voorliggende plan toegestane 9 meter +NAP. Het is ons dan ook niet duidelijk op welke bestaande bebouwing VVE De Remise doelt, waar in de zienswijze wordt gesproken van

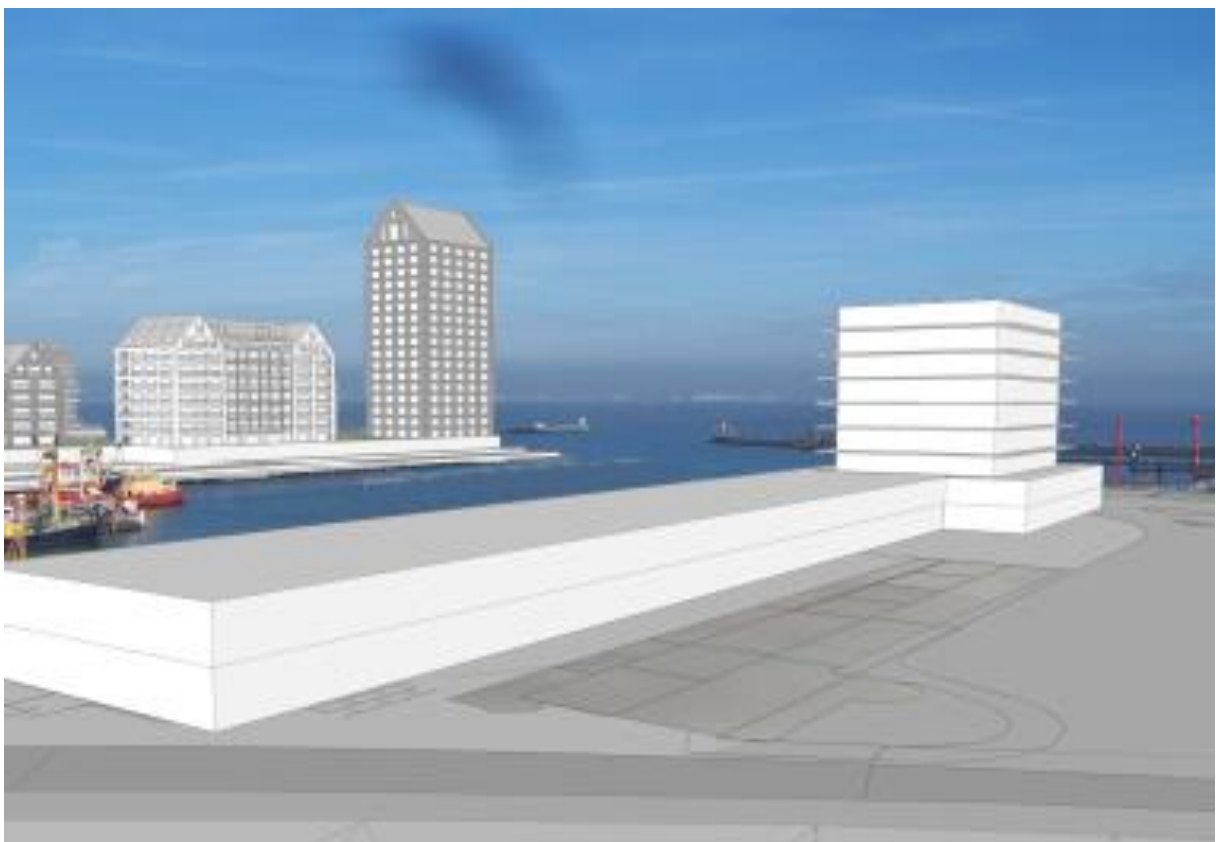
de bestaande hoogte van 4,5 meter tot 5 meter, die zou moeten worden aangehouden. In het vigerende bestemmingsplan bedraagt de maximale goot- en bouwhoogte van de bebouwing 4 en 8 meter (7 en 11 meter +NAP) respectievelijk 8 en 12 meter (11 en 15 meter +NAP). In dat opzicht neemt de toelaatbare bouwhoogte af. De afstand tot de meest nabijgelegen hoogbouw bedraagt circa 130 meter. Tussen appartementencomplex De Remise en het havengebied bevindt zich tevens een dijk, die het zicht op het havengebied belemmert, in ieder geval voor de onderste twee etages (d.w.z. de begane grond en de 1^e woonverdieping) (ABRvS 17 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:412). Het is ons niet duidelijk welke bebouwing VVE De Remise bedoelt als zij spreekt van de 13 meter hoge bebouwing. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daar niet in. Gelet op de afstand tussen het appartementencomplex van VVE De Remise en de in het plan mogelijk gemaakte bebouwing en de omstandigheid dat sprake is van een stedelijke omgeving, zijn wij van oordeel dat het uitzicht door de mogelijk gemaakte bebouwing niet onaanvaardbaar wordt aangetast.

Hierbij betrekken wij ook dat het plangebied is gesitueerd in een havengebied waar nu reeds bouwhoogten tot 12 meter zijn toegestaan, er feitelijk ook gebouwen tot 10 meter hoogte aanwezig zijn en zich op de Middenhavendam een silo bevindt met een hoogte van 42 meter, waarmee het vrije uitzicht vanuit de op de hogere etages gelegen woningen reeds nu wordt belemmerd. Tot slot betrekken wij in dit kader, dat er volgens vaste rechtspraak geen blijvend recht op uitzicht bestaat (ABRvS 3 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1172). Er is in ieder geval geen sprake van een zodanige aantasting dat wij hieraan in het kader van een goede ruimtelijke ordening doorslaggevende betekenis hadden moeten toekennen. Overigens is de bebouwingsopzet (en bouwhoogte) op de Kaai juist al aangepast ten behoeve van VVE De Remise, zoals ook erkend wordt in de zienswijze.

Onderstaand hebben wij ter vergelijking een visualisatie opgenomen van het huidige uitzicht vanuit de Remise en een visualisatie van het toekomstige uitzicht. Tevens hebben wij beide visualisaties op elkaar gelegd.



Zichtpunt 2^e woonverdieping Remise in de huidige situatie



Zichtpunt 2^e woonverdieping Remise op basis van het voorliggende bestemmingsplan (bron sketchup model Arcas)



Visualisatie vanaf 2^e woonverdieping Remise, vergelijking huidige en toekomstige bebouwing (bron sketchup model Arcas)

Hoewel het aspect werkgelegenheid geen doorslaggevende rol heeft gespeeld bij de planontwikkeling, is de verwachting wel dat de ontwikkeling mede zorgt voor (met name) *nieuwe* werkgelegenheid. VVE De Remise kan niet ontkennen dat de huidige bedrijvigheid in de haven al jaren terugloopt. Dit heeft er onder meer mee te maken dat in de Handelshaven, mede door de nabije ligging van de haven ten opzichte van de dorpskern van Breskens, een verdere groei van bedrijven niet mogelijk is. Mede hierdoor is in het havengebied leegstand en verpaupering opgetreden. Om deze teneur te doorbreken is een integrale transformatie van het havengebied noodzakelijk. Het plan maakt een diversiteit aan functies, waaronder wonen en recreatie, in het havengebied mogelijk, waarmee weer een levendig geheel met een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig verblijfsklimaat ontstaat. Het behoud van de door VVE De Remise genoemde bedrijven verdraagt zich niet met deze functies.

Over de alternatieven die VVE De Remise aandraagt, merken wij het volgende op. Voorop staat dat er vanwege de beperkte fysieke ruimte op de verschillende havendammen, zoals De Kaai, niet veel mogelijkheden zijn om de positionering van gebouwen binnen de kaders van het Masterplan, te verschuiven. Veel ruimte voor een andere invulling van het havengebied is er niet. Toch hebben wij samen met de initiatiefnemer bij de planvoorbereiding, binnen de beperkte ruimte zoveel mogelijk getracht rekening te houden met voorstellen van VVE De Remise. Aan de hand van deze voorstellen zijn aan VVE De Remise, ook rekening houdend met de belangen van de initiatiefnemer, enkele alternatieven voorgehouden ten aanzien van de opzet en positionering van de bebouwing op De Kaai. Uiteindelijk hebben bewoners van De Remise aangegeven de in het plan gehanteerde opzet het minst bezwarend te vinden. De inrichting van de bebouwing op De Kaai, zoals in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, is vervolgens ten behoeve van De Remise aangepast ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.

Wij betreuren dat wij hiermee klaarblijkelijk niet alle bewoners van De Remise tevreden hebben kunnen stellen.

Over de verwijzing door De Remise naar de mogelijkheid om ook de Oosthavendam te betrekken bij de planontwikkeling merken wij het volgende op. Overeenkomstig het Masterplan zijn wij uitgegaan van de gebiedstransformatie, direct nabij het centrumgebied, om meer verbinding tussen het havengebied en het centrum van Breskens tot stand te brengen. De Oosthavendam ligt verder van het centrum af, zodat reeds daarom de ontwikkeling van de Oosthavendam niet bij de herontwikkeling is betrokken. Daarnaast is de transformatie vooral van de Midden- en Westhavendam wenselijk, omdat juist daar de leegstandsproblematiek en verpaupering het meest dreigend is. Het oostelijke gebied van de haven functioneert op dit moment goed; er zijn sterke ondernemingen gevestigd, de gebouwen zijn relatief nieuw en de functies voorzien in een behoefte. De situatie is hier dan ook aanzienlijk beter dan de situatie met verouderde bedrijfsgebouwen in het westelijk deel van het havengebied waar sprake is van relevante leegstand en achteruitgang. Tot slot zouden met het aanwerven en herontwikkeling van (ook) de Oosthavendam zodanige kosten gemoeid zijn, dat een schaaftalans zou optreden ten opzichte van de opbrengsten. Dit zou gevolgen hebben gehad voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Al met al zijn wij van mening dat met de in het bestemmingsplan gekozen bebouwingsopzet, de belangen van VVE De Remise niet onevenredig worden geschaad. Voor nadere aanpassingen van het plan, zoals VVE De Remise voorstelt, zien wij dan ook geen aanleiding. Dat geldt ook voor de voorgestelde aanpassingen van de bebouwingshoogten.

De veiligheid in het havengebied en de aldaar te realiseren functies is voldoende gewaarborgd. Bewust worden de in het plangebied te realiseren appartementen op sokkels gerealiseerd, die met een hoogte van 8,80 meter +NAP, voldoen aan de eisen inzake hoogwaterveiligheid. Wij verwijzen voor een uitgebreidere toelichting hierop naar paragraaf 3.3.6 van dit document. De bebouwing is voorts bestand tegen zware stormen.

Het nut en de noodzaak van het plan hebben wij reeds toegelicht bij de behandeling van de zienswijze in paragraaf 3.3.1. Wij volstaan met daarnaar te verwijzen.

Over de behoefte aan het aantal ligplaatsen, het zeezeilcentrum en het Viscentrum, merken wij op dat mede naar aanleiding van deze zienswijze een nader onderzoek is uitgevoerd naar de behoefte aan de verschillende functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Deze nadere studie is – zoals in de inleiding van paragraaf 3.3 van dit document toegelicht – uitgewerkt in de "Oplegnotitie Ladder Havengebied Breskens" van Rho. Wij volstaan op deze plaats met te verwijzen naar deze oplegnotitie. Hoofdstuk 1 van de oplegnotitie bevat een verantwoording van de behoefte aan de jachthaven. De behoefte aan het Viscentrum komt in hoofdstuk 3 aan bod en de behoefte aan het zeezeilcentrum is verantwoord in hoofdstuk 5. Uit de oplegnotitie volgt dat sprake is van een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan deze functies en dat er geen grond is voor de vrees dat de planontwikkeling elders zal leiden tot een, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare leegstand.

Op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zijn wij al ingegaan bij de behandeling van de zienswijze in paragraaf 3.3.1. Wij volstaan met daarnaar te verwijzen. Over de overdracht van de eigendom van de haven merken wij op, dat die eigendom eerst van het RVB naar de gemeente overgaat en daarna door de gemeente aan de initiatiefnemers wordt overgedragen. De overeenkomsten hiervoor zijn gesloten.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Wel heeft deze zienswijze aanleiding gegeven een verbeterde laddertoets uit te voeren. Daartoe is de "Oplegnotie Ladder Havengebied Breskens" opgesteld.

3.3.6 Zienswijze 6 Waterschap Scheldestromen

Waterschap Scheldestromen (hierna: "*het waterschap*") heeft op 5 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Het waterschap heeft aangegeven dat de planontwikkeling in de invloedssfeer ligt van een primaire waterkering. Hiervoor is een watervergunning nodig. Het bouwen buiten een primaire waterkering is op eigen risico, omdat het waterschap ter zake geen verantwoordelijkheid heeft voor de waterveiligheid en de eventuele (financiële) gevolgen van hoogwatersituaties.

Reactie

Zoals in zowel de milieueffectrapportage (hoofdstuk 4 en 5) als in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is gemotiveerd, hebben wij rekening gehouden met het feit dat het plan deels voorziet in nieuwe bebouwing, buitendijks. De desbetreffende bebouwing zal daarom op sokkels worden gerealiseerd van 8,80 meter +NAP. Dit niveau komt overeen met de dijkhoogte van het dijkvak ter hoogte van de Keerdam in Breskens en is in overleg met het waterschap bepaald. De gehanteerde hoogte van 8,80 meter +NAP voldoet aan de vigerende eisen inzake hoogwaterveiligheid. Concreet is de maatvoering ontleend aan de planbeschrijving van Project Bureau Zeeweringen (Breskens Kom, 7 december 2011, 075826716:C – Definitief), dat onderdeel is van het Deltaprogramma Waterveiligheid, dat is gericht op de waarborging van veiligheid en klimaatbestendigheid van landelijke waterkeringen. In het project is ten aanzien van de benodigde kruinhoogte van dijken bepaald dat deze 8,80 meter +NAP moeten bedragen. Daarbij is 50 jaar vooruitgekeken en rekening gehouden met de verwachte zeespiegelstijging in de komende 50 jaar van 35 cm. Voor de komende 100 jaar wordt gerekend met 60 cm zeespiegelstijging. Een dijkhoogte van 8,80 meter +NAP biedt voldoende bescherming bij deze zeespiegelstijgingen. Hierop is ook de hoogte van de sokkels onder de bebouwing in het plangebied afgestemd. Het is ook niet nodig om voor deze sokkels een hogere hoogte aan te houden dan het dijkniveau, omdat dan een hoger beschermingsniveau zou worden geboden dan aan de rest van Breskens. Immers, bij een hogere waterstand dan 8,80 meter +NAP zou de dijk overstromen.

In de sokkel bevinden zich uitsluitend bergingen en parkeergelegenheden. De commerciële verblijfsfuncties in de sokkels zijn in samenspraak met de Veiligheidsregio Zeeland voorzien van een plint, die zich bevindt op circa 4,25 meter +NAP, om te voorkomen dat bij een hoogwaterstand deze ruimten onderlopen. Om te voorkomen dat de parkeergelegenheden in de sokkels onderlopen, is de ingang daarvan voorzien op circa 6 meter +NAP. Via de VVE's van de appartementen wordt het beheer en onderhoud van de voorzieningen in de sokkels bekostigd. Wij menen hiermee voldoende rekening te hebben gehouden met de risico's die verbonden zijn aan bouwen buiten een primaire

waterkering. Vanwege de getroffen voorzieningen verwachten wij geen, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare risico's ingeval van hoogwater. Ook zien wij op voorhand geen beletsel in het kader van de verlening van de watervergunning.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.7 Zienswijze 7 Transport Maatschappij Terneuzen

Transport Maatschappij Terneuzen (hierna: "*Trama*") heeft op 5 april 2018, tijdig een zienswijze ingediend. Trama vreest dat als gevolg van de planontwikkeling – met name door de realisatie van sokkels onder de te realiseren bebouwing en kleinschalige bedrijvigheid – er geen ruimte meer zal zijn in de haven voor het afmeren van haar (grotere) schepen aan de kade. Dit brengt de continuïteit van Trama in gevaar. Voor het afmeren van haar schepen zijn in de omgeving geen alternatieven voor handen.

Reactie

Vooropgesteld zij dat Trama op dit moment gebruik maakt van de mogelijkheid om haar schepen in de haven aan te leggen, maar dat hieraan geen overeenkomst(en) of andere afspraken ten grondslag liggen waaraan zij rechten kan ontlenen. Ook is Trama voor de aanleg van haar schepen niet aangewezen op het havengebied in Breskens. Dat Trama voor haar bedrijfsvoering afhankelijk is van het aanleggen van haar schepen in deze specifieke haven is, daargelaten dat zulks niet is aangetoond, daarom volgens niet aannemelijk. In ieder geval is niet aannemelijk dat de planontwikkeling zodanige gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering van Trama, dat daaraan in redelijkheid een doorslaggevend belang moet worden toegekend. Het enkele feit dat Trama al langere tijd gebruikmaakt van de openbare kade om haar schepen aan te leggen, betekent op zichzelf niet dat daaraan een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend (ABRvS 10 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4482).

Daarnaast en los van het vorenstaande, bestaat er geen grond voor de vrees dat Trama, als gevolg van de planontwikkeling, haar schepen niet meer in de haven kan aanleggen. Het gebied waar Trama nu haar schepen aanlegt, heeft in het bestemmingsplan de bestemming "*Water – Haven*" gekregen. Volgens artikel 9.1 onder a van de planregels, zijn de met deze bestemming aangewezen gronden bestemd voor "*ligplaatsen en bevoorrading ten dienste van de beroepsvaart*". Daarmee is er in de haven nog steeds ruimte om de grotere schepen (voor de beroepsvaart) van Trama aan te meren. Wel bevatten de planregels beperkingen met betrekking tot de activiteiten die in de haven mogen plaatsvinden. Zo mogen op grond van artikel 9.1 van de van de planregels enkel laad- en losactiviteiten plaatsvinden, ter plaatse van de aanduiding "*laad- en losplaats*". Gedeeltes van de kade nabij de vismijn zijn door deze aanduiding gereserveerd voor het laden en lossen ten behoeve van de vismijn. Op grond van de specifieke gebruiksregels in artikel 9.3 van de planregels, zijn ter plaatse van de haven *zonder* de aanduiding "*laad- en losplaats*" uitsluitend activiteiten ten behoeve van de beroepsvaart toegestaan, in de vorm van bevoorrading en kleinschalige reparatie- en onderhoudswerkzaamheden, niet zijnde reguliere reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan een schip. Volgens ons is hiermee grotendeels voorzien in het feitelijk gebruik dat (de schepen van) Trama maakt van de haven. Enkele activiteiten zullen echter niet meer mogelijk zijn. In ieder geval niet op de schaal zoals dat thans plaatsvindt. Dit betreffen de grootschalige

reparatiewerkzaamheden aan de schepen, alsmede de op- en overslagactiviteiten. Dit was in het ontwerpplan reeds beschreven in de toelichting. Wij achten het opportuun, mede als gevolg van het uitgevoerde geluidsonderzoek, dit voor een ieder kenbaar vast te leggen in de planregels. Hierin wordt de geluidsbelasting begrensd en ook de tijdstippen waarop deze activiteiten mogen plaatsvinden zijn beperkt. Deze beperkingen zijn noodzakelijk vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, met het oog op de diverse (nieuwe) functies in het havengebied, waaronder in het bijzonder de te realiseren woningen en recreatieve verblijfsfuncties. Voor deze functies moet een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gewaarborgd. Trama wordt door deze beperkingen niet zodanig onevenredig wordt gehinderd, dat daaraan doorslaggevend gewicht zou moeten worden toegekend.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot een aanscherping en verduidelijking van de planregels ten aanzien van (kort gezegd) laden en lossen.

3.3.8 Zienswijze 8 Fietzersbond

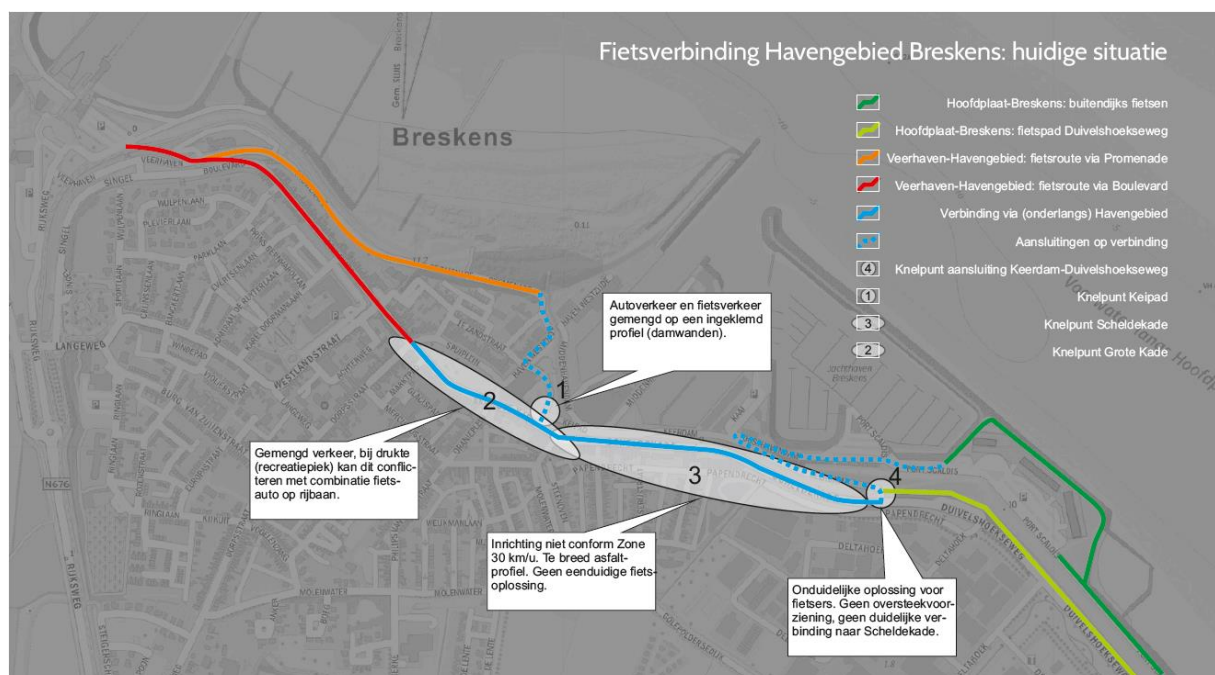
De Fietzersbond, afdeling Zeeuws-Vlaanderen (hierna: "*de Fietzersbond*") heeft op 5 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Volgens de Fietzersbond strookt de geraamde toename van gemotoriseerd verkeer als gevolg van het plan van 1%, niet met de werkelijke verkeersgroei. Uit het verkeersonderzoek ten behoeve van het plan volgt al dat een groei van 2 á 3% op de wegen in West Zeeuws-Vlaanderen is te verwachten. Mede door de verbeterde infrastructuur in de regio, acht de fietzersbond een verkeersgroei van 10% realistisch. Daarmee is, met het oog op de veiligheid van fietsverkeer langs de kust, geen rekening gehouden. Er kan niet zonder meer vanuit gegaan worden dat fietsers op de rijbaan, zorgen voor lagere snelheden. Daarnaast is onvoldoende rekening gehouden met de gewijzigde aard van fietsen, zoals de e-bike, bakfietsen en fietsen met aanhangers. Hierdoor zijn er meer en ruimere inhaalbewegingen. Die ruimte is er op de wegen nu onvoldoende. Het initiatief is gelegen op de "draaischijf" van het West-Zeeuws-Vlaams recreatiefietsnetwerk. Het komt het plan ten goede als er afzonderlijke fietspaden worden aangelegd en er een eigen fietsoversteek wordt gemaakt op het kruispunt Scheldekade/Keerdam. Voorts zijn vanwege de verwachte verkeersgroei, aanvullende maatregelen nodig, zoals op het punt Dorpsstraat/Langestraat. Hier zou de Scheldekade doorgetrokken moeten worden. Ook over de Promenade moet een fietspad worden aangelegd die aansluit op het fietspad in het havengebied. Tot slot zijn er maatregelen nodig om een betere doorgang door het centrum van Breskens te realiseren.

Reactie

Wij stellen voorop dat wij het standpunt van de Fietzersbond, dat de geprognostiseerde autonome verkeersgroei met 1% per jaar niet zou kloppen, niet kunnen volgen. Wij kunnen niet terugvinden waaraan de fietzersbond ontleent dat verkeersonderzoek zou uitwijzen dat de daadwerkelijke autonome verkeersgroei 2 á 3% zijn. Ook de stelling dat de totale verkeersgroei feitelijk 10% zal zijn kunnen wij nergens aan ontleenen. Dit getal wordt ook niet verklaard door de Fietzersbond. De verkeersprognose berust op cijfers van de provincie Zeeland uit 2016 (verkeersstromenkaart 2016), op verkeerstellingen (Bijlage 15 milieueffectrapportage) en op kengetallen van het CROW, zoals toegelicht in de milieueffectrapportage. De prognose bestaat concreet uit de optelsom van de huidige situatie, de autonome groei en de verkeersgeneratie van de planontwikkeling. Uit een vergelijking van de verkeersto- en afname op de diverse wegen rondom

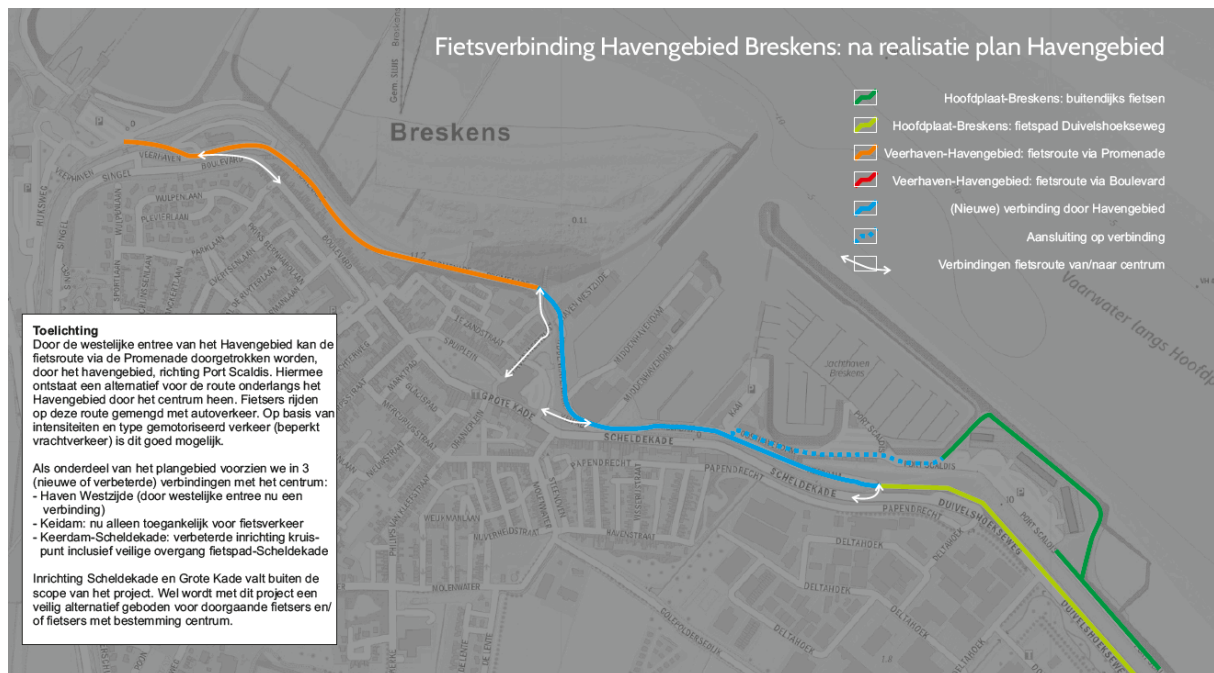
Breskens in 2013 en 2016 is gebleken dat de toename gemiddeld 1% bedraagt. Deze gegevens staan op verkeersstromenkaarten die de provincie Zeeland jaarlijks publiceert. Deze vergelijking zal aan het verkeersonderzoek in het MER worden toegevoegd (hoofdstuk 9). Het bestemmingsplan is niet bij de bepaling van de autonome groei betrokken. Daarom hebben wij specifiek rekening gehouden met de verkeersgeneratie vanwege de planontwikkeling en de (fiets)verkeersveiligheid. Dit levert het volgende beeld op.

In de huidige situatie wordt doorgaand fietsverkeer om het havengebied heen geleid. Komend vanuit de richting van de Veerhaven wordt het fietsverkeer via de Promenade van het havengebied afgeleid, via het fietspad dat thans ligt tussen Promenade en Boulevard. Via de Boulevard komen fietsers uiteindelijk uit op de Grote Kade. Mochten fietsers op de Promenade blijven, dan buigen zij om het havengebied heen en komen zij uiteindelijk op het Spuiplein of op de Weegbrugweg uit. Vanaf hier kunnen fietsers het havengebied inrijden, via het Keipad (de weg tussen de parkeerplaats van het winkelcentrum en het havengebied die over de dijk loopt). Dit is een gemengd profiel dat is ingeklemd tussen damwanden, hetgeen in combinatie met de aanwezige hoogteverschillen onoverzichtelijk is. Dat komt de veiligheid niet ten goede. Vanaf de andere zijde (d.w.z. vanuit de oostelijke zijde van het havengebied) ter hoogte van de Duivelshoek – richting Hoofdplaat – eindigt het buitendijks fietspad op het parkeerterrein bij Port Scaldis. Het fietspad langs de Duivelshoekseweg eindigt ter hoogte van de aansluiting met de Keerdam. Het betreft een "koude" aansluiting, zonder maatregelen voor bijvoorbeeld overstekende fietsers. Onderstaand zijn de huidige knelpunten weergegeven.



Met de herstructurering van het havengebied verbetert de situatie voor de fietser ten opzichte van de huidige situatie, ook zonder dat er een vrijliggend fietspad zal worden gerealiseerd. Zo wordt in de eerste plaats het huidige Keipad, die op dit moment zowel door motorvoertuigen als door fietsers wordt gebruikt, omgevormd tot een doorgang die uitsluitend voor voetgangers en fietsers toegankelijk is. Daarnaast wordt aan de zijde van de Promenade een nieuwe entree van het havengebied gemaakt, waardoor ook

fietzers het havengebied kunnen in- en uitrijden. Hiermee ontstaat een alternatief voor de route door het centrum van Breskens en wordt het mogelijk – anders dan nu het geval is – om aan de zeezijde te blijven rijden, in plaats van om het havengebied heen. De hier genoemde aanpassingen zijn onderstaand gevisualiseerd.



Aan de oostzijde van het havengebied worden plannen uitgewerkt om het kruispunt Keerdam-Duivelshoekseweg her in ter richten. Daarbij wordt bekeken of er speciaal voor fietsers een veilige fietsoptlossing kan worden gerealiseerd. Hiermee wordt beoogd dat fietsers vlot en veilig van en naar het havengebied kunnen gaan én van en naar het centrum van Breskens (Scheldekade).

In het havengebied zelf kunnen fietsers gebruik maken van de Keerdam. Deze wordt ingericht als verblijfsgebied waarbij fietsers mengen met het overige verkeer. Naast een verbeterde inrichting draagt ook de gebiedsontwikkeling als geheel bij aan een betere en veiligere fietsbeleving. Bedrijvigheid verdwijnt grotendeels uit het havengebied, waardoor minder vrachtverkeer in het gebied zal rijden. Daarnaast komen er diverse functies zoals horeca en detailhandel, waardoor een toeristisch verblijfsgebied ontstaat. Dit heeft tot gevolg dat de verkeerssnelheid automatisch wordt verlaagd, wat ten goede komt aan de veiligheid.

Op de Promenade worden verkeersmaatregelen genomen om de (fiets)veiligheid te vergroten.

Gelet op het vorenstaande en blijkens de verkeersstudie uit hoofdstuk 9 van de milieueffectrapportage bestaat – zeker na het treffen van de genoemde maatregelen – niet de verwachting dat als gevolg van het plan (zeer) ernstige verkeerskundige knelpunten zullen ontstaan en is er volgens ons geen sprake van een vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare situatie.

De aanbevelingen en suggesties van de Fietzersbond waarderen wij, maar nu deze grotendeels betrekking hebben op de fietsverkeersveiligheid in het algemeen – zoals de bredere fietspaden en de ontwikkeling van e-bikes e.d. – en niet op de concrete situatie in het plangebied, is onderhavig bestemmingsplan niet de context waarbinnen deze bredere visie vorm kan worden gegeven.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.9 Zienswijze 9 Zeeuwse Milieufederatie (ZMF)

De Zeeuwse Milieufederatie (hierna: “ZMF”) heeft op 10 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. De ZMF onderschrijft de doelstelling van het bestemmingsplan, maar vindt de huidige planopzet te groot en te hoog. Vooral de landmark schaadt volgens de ZMF het authentieke karakter van de jachthaven. Er is geen rekening gehouden met de zichtlijnen vanuit de omliggende polders. De hoogbouw tast die zichtlijnen aan. Tot slot vreest de ZMF voor de aantasting van de leefbaarheid van het achterland omdat de woningcontingenten worden opgesoupeerd door de gemeente Sluis, zodat krimp in de overige kernen de facto wordt gefaciliteerd.

Reactie

Voor onze reactie verwijzen wij in de eerste plaats naar hetgeen al is aangevoerd in paragraaf 3.3.2. Wij delen niet de opvatting dat de zichtlijnen vanuit de rondom Breskens liggende polders onaanvaardbaar worden aangetast. Ook nu al is het havengebied en de omgeving ervan bebouwd, waaronder met hoge bebouwing. De ZMF wijst in haar zienswijze in dit verband zelf al op de bebouwing van Port Scaldis. Het is op zichzelf juist dat het bestemmingsplan hogere bebouwing mogelijk maakt, die vanuit het omliggende landschap meer zichtbaar is dan de bestaande bebouwing. Zoals in de plantoelichting en in de milieueffectrapportage is onderbouwd, draagt de bebouwingsopzet van het plan echter bij aan een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van het havengebied, doordat mede hierdoor meer samenhang ontstaat tussen het havengebied en de dorpskern, maar ook tussen het havengebied en het omliggende duinlandschap. Het hoogteaccent fungeert als een landmark, om het havengebied duidelijk te markeren vanaf zowel het water als vanuit het omliggende polderlandschap. Hiermee ontstaat juist een duidelijker onderscheid tussen het vlakke en open polderlandschap en het bebouwde, stedelijke gebied. Dit kan worden gezien als een versterking van de kernkwaliteiten van de beide gebieden. Daarbij speelt mee dat de gekozen bebouwingsopzet in het havengebied voortbouwt op de reeds van oudsher aanwezige bebouwing, zij het gemoderniseerd en duidelijker gemarkeerd. De bebouwing is dan ook niet gebiedsvreemd of uit een oogpunt van maat en schaal niet passend. De kernkwaliteiten van het polderlandschap worden bij uitvoering van het plan dan ook behouden en naar ons oordeel zelfs versterkt. Over het beroep op de woningcontingenten merken wij het volgende op. Er bestaat geen aanleiding voor de conclusie dat het bestemmingsplan de ontwikkelruimte van woning- en recreatiebouw in naburige kernen schaadt. De provincie Zeeland en de drie Zeeuws-

Vlaamse gemeenten hebben inmiddels nieuwe regionale woningmarktafspraken gemaakt. Deze planontwikkeling maakt hiervan onderdeel uit en past binnen de uitgangspunten, mede met het oog op het hoogwaardige woonmilieu dat wordt gerealiseerd. Gelet op de provinciale prognose en de forse instroom van Belgen is er ook in andere kernen nog voldoende ontwikkelpotentieel. Van het faciliteren van krimp is geen sprake. Dat is tevens beoordeeld in de, mede naar aanleiding van deze zienswijze, opgestelde "Oplegnotie Ladder Havengebied Breskens". Wij verwijzen daar op deze plek naar.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Wel heeft deze zienswijze aanleiding gegeven een verbeterde laddertoets uit te voeren. Daartoe is de "Oplegnotie Ladder Havengebied Breskens" opgesteld.

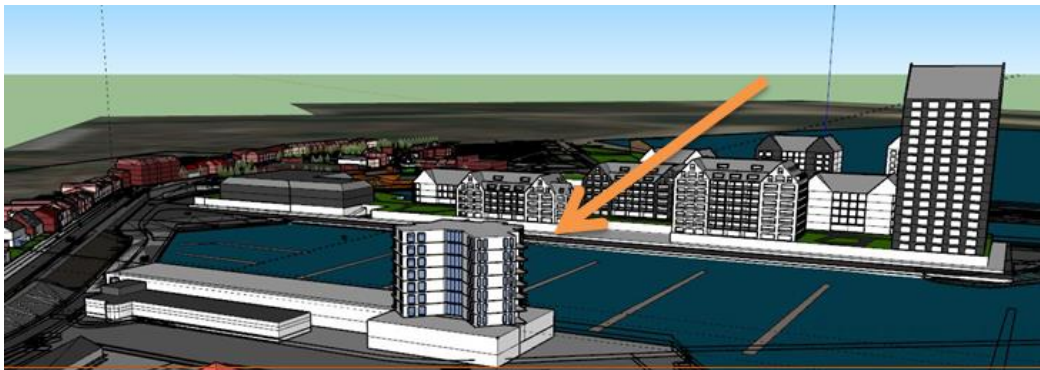
3.3.10 Zienswijze 10

Betrokkene heeft op 9 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Hij is het niet eens met de geplande bebouwing op de plaats van de huidige vismijn. De hoge bebouwing enerzijds en de afwezigheid van bebouwing op het bestaande basement acht betrokkene, gezien vanuit de haven niet aantrekkelijk. De hoge woontoren is te massaal en moet kleiner van opzet. Bij de aanvankelijke plannen zouden er serres komen tussen de bebouwing die de openheid ten goede kwam. Dit zou ook tot duurzamer wonen kunnen leiden. Het bouwen op het bestaande basement kan prima worden ingepast binnen de globale kaders van de huidige bebouwing.

Reactie

De vismijn, die op dit moment gevestigd is op de Kaai, is aan het einde van zijn levensduur. Het bestaande gebouw is niet meer geschikt voor zijn doel en de kosten om het gebouw aan te passen, staan niet in verhouding tot het daarmee te dienen doel. Een nieuw gebouw is daarom ook door de vismijn zelf noodzakelijk gevonden, ook met het oog op hygiëne- en voedselveiligheid. Doordat de beoogde uitbreiding van de jachthaven alleen in de huidige visserijhaven gerealiseerd kan worden, is de verplaatsing van de vissersschepen naar de Handelshaven beoogd. De functie van de vismijn volgt, nu een nieuw gebouw noodzakelijk is, de verplaatsing van de vissersschepen, teneinde in het te herontwikkelen gebied het aantal voertuigbewegingen niet onnodig te vergroten. Een nieuwe locatie van de vismijn aan de zuidpunt van de Handelshaven is daarmee het meest logisch geworden, zeker gezien vanuit het ontwikkelde concept om het traject van 'catch to plate' voor bezoekers inzichtelijk te maken. Aan de locatie is dan ook de "Enkelbestemming Gemengd – 3" toegekend, waarin voorzien is in de ontwikkeling van de vismijn. De bestaande locatie van de vismijn komt daarmee vrij en wordt vervangen door nieuwe bebouwing, die ook bijdraagt zowel functioneel – qua voorzieningen – als ruimtelijk, aan de algehele kwaliteitsverbetering van de haven. De gekozen bebouwingsopzet is de uitkomst van een overleg tussen de initiatiefnemer, ons en bewoners van appartementencomplex De Remise, die tegenover De Kaai woonachtig zijn aan de Scheldekade 31. De bewoners wensten een aanpassing van de bouwhoogte, massa en vormgeving van de bebouwing die aanvankelijk – bij het voorontwerp – op de Kaai gerealiseerd zou worden, zodat zij minder uitzicht zouden verliezen. Eerst zou een hoogteaccent worden aangebracht aan de landzijde van de Kaai, waarna een lagere, afwisselende bebouwing zou volgen. Aan de hand van diverse schetsontwerpen, is uiteindelijk gekozen voor een opzet, waarbij het bouwdeel over de eerste 98 meter vanaf het begin van het bouwvlak – ter hoogte van het begin van het huidige gebouw – een

bouwhoogte krijgt tot 9 meter +NAP. Op de kop van de Kaai, aan de noordzijde, komt een appartementengebouw tot 30 meter +NAP. Het bouwvolume is daarmee in noordelijke richting verschoven. Dit ziet er als volgt uit:



Overview bebouwing Kaai (bron sketchup model Arcas)

Het is juist dat als gevolg van deze planaanpassing op het te ontwikkelen basement geen appartementen (meer) worden gebouwd. Er is echter in de sokkel van 9 meter +NAP wel voorzien in – naast parkeervoorzieningen – het zeezeilcentrum, kleinschalige horeca, kleinschalige havengerelateerde bedrijven en detailhandel en jachthavenvoorzieningen, zoals sanitaire voorzieningen. Op de Kaai blijven daarnaast de bestaande visactiviteiten (zoals Viswinkel Erasmus, de bestaande restaurants en de visboxen, direct ten noorden van Erasmus) naast de vismijn gehandhaafd. De stedenbouwkundige uitstraling van het nieuwe appartementengebouw op de Kaai zal de beoogde industriële architectuur krijgen. Daarmee onderscheidt de Kaai zich tevens van de bebouwingsstijl op de Westhavendam en Middenhavendam. Dit alleen al draagt bij aan de gewenste variatie en levendigheid in het havengebied. Daarnaast zorgen de in het basement gevestigde gemengde functies voor de gewenste dynamiek en beweging op de Kaai. Hierdoor heeft de Kaai volgens ons ook vanuit de jachthaven een aantrekkelijke uitstraling. Daaraan draagt tot slot ook juist de hoogbouw bij. Hiervoor is bewust gekozen om het havengebied een karakteristiek, robuust en afwisselend karakter te geven en Breskens ook vanaf het water duidelijk te markeren. Ook is hierdoor het contact met het havengebied en de kern van Breskens meer voelbaar vanuit de haven.

Over de eerdere plannen waarin onder meer serres voorkwamen merken wij op dat er meer plannen en bebouwingsvormen de revue zijn gepasseerd, maar dat uiteindelijk – mede in overleg met de bewoners van De Remise – voor dit plan is gekozen, omdat wij denken dat hiermee de gewenste kwaliteitsverbetering van het havengebied mogelijk wordt gemaakt. Bij de daadwerkelijke bouwontwikkeling zullen de duurzaamheidsregels uit het Bouwbesluit (en de EPC) in acht worden genomen, zoals ook is toegelicht in paragraaf 5.11 van de plantoelichting. In verband met deze duurzaamheid merken wij nog expliciet op dat – zoals ook in een eerdere zienswijze terecht is opgemerkt – het parkeren van motorvoertuigen zoveel mogelijk in de plint/sokkel van de te realiseren bebouwing plaatsvindt. Dit levert een aanzienlijke ruimtebesparing op en creëert daarmee eveneens de gewenste openheid.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.11 Zienswijze 11

Betrokkene heeft op 16 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Volgens betrokkene heeft de planontwikkeling negatieve invloed op haar woon- en leefomgeving. Het uitzicht zal veranderen, zeker vanuit de raam van de woonkamer en het balkon, door de geplande hoogbouw. Hierdoor is er minder zicht op de zee en de haven. Daarnaast vreest betrokkene voor meer verkeers- en parkeerhinder. Dat geldt ook voor laad- en losverkeer. Er is nu al te weinig parkeerruimte. De aard en uitstraling van de bebouwing past niet in het "open zee- en havenlandschap". Tot slot zal als gevolg van geluids- stank- en stofhinder vanwege de planontwikkeling, de woon- en leefkwaliteit in negatieve zin veranderen.

Reactie

Wij realiseren ons dat de planontwikkeling leidt tot een verandering van het uitzicht vanuit het appartement van betrokkene. De dichtstbijzijnde afstand tot de nieuw te realiseren appartementen waarover betrokkene het in haar zienswijze heeft, op de Westhavendam, bedraagt circa 170 meter. Ter plaatse heeft de bebouwing een maximaal toegestane bouwhoogte van 30 meter +NAP. Gelet op de afstand tot de nieuwe bebouwing en de omstandigheid dat sprake is van een stedelijke omgeving, zijn wij van oordeel dat het uitzicht door de mogelijk gemaakte bebouwing niet onaanvaardbaar wordt aangetast. Hierbij betrekken wij ook dat het plangebied is gesitueerd in een havengebied waar nu reeds bouwhoogten tot 42 meter zijn toegestaan.³ Feitelijk zijn op de Westhavendam ook nu al hogere gebouwen aanwezig, zoals de betoncentrale. Deze heeft een hoogte van 15 meter en belemmert nu al het uitzicht. Dat geldt eveneens voor de tussen de woning van betrokkene en het havengebied gelegen dijk en – in oostelijke richting – overige bebouwing. Daarnaast is de bestaande graansilo op de Middenhavendam, met een hoogte van 38 meter maaiveld (42 meter + NAP) bepalend voor het uitzicht. Voorts betrekken wij hierbij dat er volgens vaste rechtspraak geen blijvend recht op uitzicht bestaat (ABRvS 3 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1172). Er is in ieder geval geen sprake van een zodanige aantasting dat wij hieraan in het kader van een goede ruimtelijke ordening doorslaggevende betekenis hadden moeten toekennen. Voor de eventuele nadelige gevolgen van het bestemmingsplan, kan betrokkene verzoeken om planschade. Hierbij merken wij op dat uit de ons ter beschikking staande gegevens kan worden afgeleid dat zij de woning recent heeft gekocht, toen de plannen om het havengebied te herontwikkeling al in een vergevorderd stadium en daarmee voorzienbaar waren.

De parkeer- en verkeersaspecten van de planontwikkeling hebben wij onderzocht. Hieruit volgt dat de planontwikkeling weliswaar zal leiden tot meer verkeer, maar dat de bestaande wegen voldoende capaciteit hebben om deze verkeerstoename op te vangen. Wij verwijzen naar paragraaf 3.3.8 van dit document. Het parkeren wordt opgelost in het plangebied zelf. Onder de te bouwen appartementen en voorzieningen worden parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit gebeurt inpandig, in de sokkels waarop de bebouwing komt te staan. Daarnaast zullen in de openbare ruimte voldoende extra parkeerplaatsen

³ Hierbij moet als kanttekening worden gemaakt dat in het vigerende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf het maaiveld. In het voorliggende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf NAP (zie artikel 2 van de planregels). De hoogte van het maaiveld, waarvan in het vigerende bestemmingsplan wordt uitgegaan, ligt op circa 3 meter + NAP. Dat betekent, als wordt gesproken van de bouwhoogte krachtens het voorliggende bestemmingsplan, circa 3 meter in mindering moet worden gebracht als wordt vergeleken met de bestaande bebouwing dan wel de planologische toegestane bebouwing op grond van het vigerende bestemmingsplan.

worden gerealiseerd. Het plangebied biedt daarvoor voldoende ruimte. Het bestemmingsplan bevat regels met betrekking tot parkeren, waaraan de omgevingsvergunningen voor het bouwen van de verschillende gebouwen in het plangebied worden getoetst. Daarmee wordt gewaarborgd dat er daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. De formulering van de parkeerregels scherpen wij aan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. In het plangebied wordt dus voorzien in de parkeerbehoefte die door de planontwikkeling wordt gegenereerd. Er hoeft daarom niet te worden gevreesd voor een toenemende verkeers- en parkeerdruk in de omgeving. Niet kan van ons worden gevergd dat wij bestaande parkeerproblemen in de omgeving – voor zover hiervan al sprake zou zijn – oplossen (ABRvS 14 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:486). Overigens beschikt betrokkene over een eigen, vlakbij haar woning gelegen parkeerplaats/garagebox.

In reactie op de niet onderbouwde stelling van betrokkene ter zake stank-, stof- en geluidhinder merken wij het volgende op. Voor een, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare toename van deze hinderaspecten bestaat geen grond. Uit de verrichte studies in het kader van de milieueffectrapportage is gebleken dat zich geen relevante geurhinder voordoet en dat de luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Wij hebben wel nader onderzoek verricht naar de geluiduitstraling en mogelijke geurhinder van de nieuwe locatie van de vismijn, als onderdeel van het Viscentrum. Daarbij is tevens onderzocht of de planontwikkeling leidt tot een relevante toename van de gecumuleerde geluidbelasting van verschillende geluidsbronnen. Hieruit is gebleken dat als gevolg van de planontwikkeling geen onaanvaardbare geluidshinder zal optreden op bestaande milieugevoelige objecten, waaronder de woning van betrokkene. Voor een uitvoerigere bespreking verwijzen wij naar paragraaf 3.3.14 van dit document. Ten aanzien van het voorkomen van mogelijke geurhinder worden de planregels aangescherpt.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot een aanscherping en verduidelijking van de planregels ten aanzien van (kort gezegd) het parkeren, laden en lossen en geur.

3.3.12 Zienswijze 12

Betrokkene heeft op 6 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Hij kan zich niet vinden in het verloop van de procedure. Vooral vindt hij de zienswijzetermijn te kort. Betrokkene vindt het onduidelijk of de hoeveelheid te realiseren appartementen de kosten dekt en of hiervoor wel een markt bestaat. Ten onrechte is er volgens hem geen deugdelijk alternatievenonderzoek verricht in de milieueffectrapportage. Er is niet gekeken naar kleinere alternatieven en ook niet naar de mogelijkheden op de Oosthavendam. De bouw van appartementen op de Westhavendam tast de privacy van strandgangers aan. Er vindt geen natuurcompensatie plaats. Dat het omliggende Natura 2000-gebied niet wordt aangetast is niet deugdelijk onderbouwd. Bij de schaduwstudie wordt uitgegaan van een ander gebouw op de Westhavendam, dan waarin het plan voorziet. De gemeente krijgt meer verantwoordelijkheden als gevolg van het plan bij overstromingen. De sociale cohesie van Breskens neemt af, omdat wordt ingezet op rijke, niet-lokale bewoners. De geprognostiseerde verkeersgroei is niet juist en de maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn mager.

Reactie

Het verloop van de procedure is wettelijk bepaald. In artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is op de voorbereiding van een bestemmingsplan. In artikel 3:16 van de Awb is bepaald dat de zienswijzetermijn zes weken bedraagt. Wij menen voorts dat wij voldoende het draagvlak hebben getoetst, via onder meer informatiebijeenkomsten. In het bijzonder wijzen wij op de inspraakmogelijkheid die wij hebben geboden door eerst een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Over de opbrengsten uit de appartementen merken wij in algemene zin op dat de gehele planontwikkeling een sluitende exploitatie heeft. Met de initiatiefnemer van het bestemmingsplan is een anterieure exploitatieovereenkomst gesloten. De initiatiefnemer beschikt over voldoende financiële draagkracht om de voorziene ontwikkeling uit te voeren.

Op basis van de verrichte marktstudies en de aanvullende behoefteonderbouwing van Rho in de "Oplegnotie Ladder Havengebied Breskens" die naar aanleiding van de zienswijzen is opgesteld, achten wij voorts voldoende aannemelijk dat er vraag is naar de appartementen en dat deze daadwerkelijk zullen worden verkocht. Wij verwijzen hiervoor naar de hoofdstukken 6 en 7 van deze oplegnotitie.

Dat er niet voldoende alternatieven zouden zijn onderzocht in het kader van de milieueffectrapportage delen wij niet. Volgens vaste rechtspraak is de vraag of en welke alternatieven in een milieueffectrapportage redelijkerwijs in beschouwing moeten worden genomen, afhankelijk van de omstandigheden van het geval (ABRvS 17 januari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:141; ABRvS 24 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:497). Als referentiesituatie is de bestaande situatie genomen. Gelet op de beleidsdoelstellingen met betrekking tot het havengebied en de uitgewerkte transformatie-opgave in het "Masterplan Havengebied Breskens", is het voorliggende plan als enig geschikt alternatief onderzocht. Immers, alleen in dit havengebied is de transformatieopgave mogelijk vanwege de bestaande leegstand en verpaupering, in relatie tot de gunstige ligging tot het centrumgebied van Breskens. Andere alternatieven zijn daarnaast niet reëel vanwege het vaste gegeven van de locatie van de jachthaven en de ligging en vormgeving van de havendammen. Wezenlijk onderscheidende inrichtingsalternatieven, waarbij de beleidsdoelstelling eveneens kunnen worden gehaald, zijn niet voorhanden. Door de fysieke omstandigheden liggen de locaties voor de nieuwe gebouwen op voorhand vast. Ook het kostenaspect speelt hierbij een rol. Binnen de beperkte fysieke kaders is er weinig ruimte om ook kosten/baten-technisch tot alternatieve bebouwing te komen, met een sluitende en aanvaardbare exploitatie. Een kleinere planopzet behoort daarom niet tot de mogelijkheden. Dat geldt ook voor bebouwing op de Oosthavendam, zoals toegelicht in paragraaf 3.3.5 van dit document. Er is binnen de beperkt beschikbare ruimte wel gekeken naar inrichtingsalternatieven, zoals onder meer besproken in paragraaf 3.3.5 van dit document. Dit heeft geleid tot enkele verschuivingen van en aanpassingen aan de vormgeving van gebouwen. Deze alternatieven zijn in het licht van de milieueffecten niet als relevant aan te merken.

Dat de privacy van strandgangers wordt aangetast vanwege de hoge bebouwing op de Westhavendam zijn wij niet met betrokkene eens. De kortste afstand tussen de appartementen op de Westhavendam en het strand bedraagt 20 meter. Nog daargelaten dat de betreffende strandplek niet direct geschikt is voor strandgangers, zijn strandgangers niet aangewezen op uitsluitend die plek. Het strand is groot genoeg om elders, verder uit het zicht van de appartementen te verblijven. Daarbij is op dit moment

ook al bebouwing toegestaan en ook feitelijk aanwezig, die – voor zover daarvan al sprake zou zijn – de privacy van strandgasten aantast. Wij kunnen het beroep op natuurcompensatie niet plaatsen. Hiervoor bestaat geen reden. De planontwikkeling leidt niet tot verlies van natuurwaarden die zouden moeten worden gecompenseerd. In het bijzonder vindt er geen aantasting plaats van de natuurlijke kenmerken van het omliggende Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe en zijn significant negatieve effecten op kwalificerende habitats en soorten uitgesloten. Dit is onderzocht door Arcadis in het kader van de passende beoordeling. Waarom dit niet deugdelijk zou zijn onderbouwd volgen wij niet, temeer niet omdat de passende beoordeling (en overigens de andere natuurstudies) niet inhoudelijk worden bestreden. Hierbij is verwijzen wij ook naar de beoordeling van het MER door de commissie voor de m.e.r., die als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan wordt gevoegd.

Dat bij de schaduwstudie is uitgegaan van een ander gebouw op de Westhavendam, dan waarin het voorliggende plan voorziet, is juist. Er zijn inmiddels nieuwe schaduwstudies verricht. Daaruit blijkt echter niet van andere, nadeligere gevolgen ten opzichten van de schaduwstudies die eerder zijn verricht, omdat de bebouwingsvolumes gelijk zijn gebleven en overigens de schaduw van de diverse bebouwing in de haven zelf valt. Overigens ondervindt betrokkene zelf geen schaduw van de te ontwikkelen bebouwing.

Of de sociale cohesie al dan niet verandert, betreft niet een in het kader van de goede ruimtelijke ordening te betrekken aspect. Wij kunnen in een bestemmingsplan niet regelen welke mensen wel of geen appartement mogen betrekken. Wat wij in algemene zin met het plan beogen te realiseren, is meer variatie en levendigheid in het havengebied, om van Breskens een aantrekkelijke plaats maken om te wonen en te recreëren. Wij zijn van oordeel dat die ambitie op basis van het voorliggende plan en de daarin vervatte variatie aan functies kan worden bereikt. Het bestemmingsplan draagt daarmee volgens ons juist in positieve zin bij aan de sociale cohesie van Breskens. Voor hetgeen betrokkene opmerkt over de verkeersgroei en verkeersmaatregelen volstaan wij met te verwijzen naar paragraaf 3.3.8.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.13 Zienswijze 13

Betrokkenen hebben op 9 april tijdig een zienswijze ingediend. De zienswijze richt zich tegen de drie appartementencomplexen op de Westhavendam en de locatie van het nieuwe Viscentrum. De appartementencomplexen en het Viscentrum ontnemen het vrije uitzicht vanuit de woning van betrokkenen op de zee en de haven. Zij vrezen voor een waardedaling van hun woning.

Reactie

Wij realiseren ons dat de planontwikkeling leidt tot een verandering in de omgeving van de woning van betrokkenen. Er is echter vanuit hun woning aan de Haven Westzijde, geen rechtstreeks uitzicht op het plangebied/havengebied. De afstand tussen de woning en het plangebied bedraagt circa 70 meter. Bovendien bevindt zich tussen de woning en het plangebied een dijk. De afstand tot de te bouwen appartementen op de Westhavendam is circa 125 meter. Tot het Viscentrum bedraagt deze afstand (hemelsbreed) circa 75 meter. Tussen de woning en het Viscentrum bevindt zich ook de genoemde dijk. Op de in het plangebied te bouwen appartementen en op het Viscentrum,

bestaat vanuit de woning van betrokkenen geen zicht. Wel zal in de toekomst de bovenkant van het Viscentrum zichtbaar zijn, maar gelet op het voorgaande, de afstanden tot de nieuwe bebouwing en de omstandigheid dat sprake is van een stedelijke omgeving, zijn wij van oordeel dat het uitzicht van betrokkenen als gevolg van de mogelijk gemaakte bebouwing niet – zeker niet onaanvaardbaar – wordt aangetast. Wij verwijzen ter illustratie naar de onderstaande verbeelding, waarop het bestaande uitzicht vanuit de woning van betrokkenen is te zien.



Zicht op plangebied vanuit de betrokken woning aan de Haven Westzijde

Hierbij betrekken wij ook dat het plangebied is gesitueerd in een havengebied waar nu al hogere bebouwing aanwezig is. Op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn ter plaatse van de Middenhavendam bouwhoogten tot 14 meter toegestaan.⁴ Feitelijk zijn er gebouwen tot 10 meter hoogte aanwezig en op de kop van de Middenhavendam bevinden zich de graansilo met een hoogte van 38 meter vanaf het maaiveld (42 meter +NAP). Tot slot nemen wij hierbij in aanmerkingen dat er volgens vaste rechtspraak geen blijvend recht op uitzicht bestaat (ABRvS 3 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1172). In het uitzicht van betrokkenen menen wij redelijkerwijs geen aanleiding te hoeven zien om het plan aan te passen.

⁴ Hierbij moet als kanttekening worden gemaakt dat in het vigerende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf het maaiveld. In het voorliggende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf NAP (zie artikel 2 van de planregels). De hoogte van het maaiveld, waarvan in het vigerende bestemmingsplan wordt uitgegaan, ligt op circa 3 meter + NAP. Dat betekent, als wordt gesproken van de bouwhoogte krachtens het voorliggende bestemmingsplan, circa 3 meter in mindering moet worden gebracht als wordt vergeleken met de bestaande bebouwing dan wel de planologische toegestane bebouwing op grond van het vigerende bestemmingsplan.

Gelet op het vorenstaande achten wij niet aannemelijk – zeker nu dit niet met cijfers wordt gestaafd – dat sprake zal zijn van een waardevermindering van hun woning. De kwaliteitsverbetering van het havengebied kan zelfs een positief effect hebben op de waarde van de woning. In ieder geval achten wij niet aannemelijk dat de waardevermindering zodanig zal zijn dat wij hieraan bij de afweging van de belangen doorslaggevend gewicht hadden moeten toekennen, ten koste van de planontwikkeling. Hierbij merken wij op dat voor eventuele tegemoetkoming in planschade een afzonderlijk verzoek kan worden gedaan bij het college van burgemeester en wethouders na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.14 Zienswijze 14 VVE Het Wapen van Breskens

Namens VVE Het wapen van Breskens en betrokkene (hierna gezamenlijk: “*Het Wapen van Breskens*”) is op 6 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. Daarin zijn vragen gesteld bij de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Daarnaast is de behoefte aan het aantal ligplaatsen onvoldoende onderbouwd. Dat geldt ook voor de te realiseren appartementen. Voorts wordt volgens Het Wapen van Breskens niet voorzien in voldoende parkeergelegenheid en is er geen onderzoek verricht naar de milieuhinder van de te verplaatsen vismijn. Dat laatste geldt in het bijzonder voor geluid. De afstand tussen het Viscentrum en de woonbebouwing is te kort. Daarnaast is er volgens Het Wapen van Breskens sprake van ongeoorloofde staatssteun. Tot slot is de bebouwing, met name ter zake het Viscentrum en de daarop geprojecteerde Kotter, te hoog. Dit belemmert het uitzicht vanuit het appartementencomplex.

Reactie

Het plan is economisch uitvoerbaar. Hierop zijn wij uitgebreid ingegaan bij de bespreking van de zienswijze in paragraaf 3.3.1. Wij verwijzen naar onze reactie aldaar. In aanvulling daarop merken wij op, ter zake het betoog van de beweerdelijke staatssteun, dat van ongeoorloofde staatssteun geen sprake is. Wij bestrijden dat het plan niet zou kunnen worden uitgevoerd binnen de planperiode, op een wijze zonder dat staatssteun wordt verleend, al dan niet door een ander dan de initiatiefnemer met wie wij een anterieure overeenkomst hebben gesloten.

Over de behoefteonderbouwing van het aantal ligplaatsen en de appartementen, merken wij het volgende op. Naar aanleiding van (o.a.) de zienswijze van Het Wapen van Breskens, hebben wij nader onderzoek laten doen naar de behoefte aan de verschillende functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, daaronder begrepen de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de jachthaven en de te realiseren appartementen. De nadere studie is – zoals in de inleiding van paragraaf 3.3 van dit document toegelicht – uitgewerkt in de “Oplegnotitie Ladder Havengebied Breskens” van Rho. Wij volstaan op deze plaats met te verwijzen naar deze oplegnotitie. Hoofdstuk 1 van de oplegnotitie bevat een verantwoording van de behoefte aan de jachthaven. Daarbij benadrukken wij dat alleen de uitbreiding van de ligplaatsen hoeft te worden verantwoord, omdat de bestaande ligplaatsen niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro zijn aan te merken. Hoofdstuk 6 van de oplegnotitie bevat de verantwoording van de behoefte aan de 360 recreatieappartementen. In hoofdstuk 7 is ingegaan op de behoefte aan de 100 appartementen voor permante bewoning. Uit de

oplegnotie volgt dat sprake is van een kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan de nieuw te realiseren functies en dat geen grond bestaat voor de vrees dat de planontwikkeling elders zal leiden tot een, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare leegstand.

Het standpunt dat niet in voldoende parkeergelegenheid zou worden voorzien wordt door Het Wapen van Breskens niet onderbouwd. Ook de verwijzing naar de Oesterputten – de kleinschalige bebouwing tussen het Spuiplein en de Promenade – kunnen wij niet plaatsen. Het Wapen van Breskens beschikt op eigen terrein over parkeerplaatsen voor de bewoners van het appartementencomplex. Voor de planontwikkeling hebben wij de parkeerbehoefte berekend overeenkomstig de alleszins gangbare en toegestane kengetallen uit de CROW-publicatie. Wij verwijzen naar de uitgebreide toelichting hierop in paragraaf 9.4.5. van de milieueffectrapportage en de daarin opgenomen tabel 9.25, waarin de berekening van de parkeerbehoefte per functie staat, alsmede naar hetgeen wij hierover in paragraaf 3.3.3 van dit document hebben opgemerkt. Berekend is dat de parkeerbehoefte 917 extra parkeerplaatsen bedraagt. Deze behoefte kan in het plangebied worden opgelost. Deels gebeurt dat in pandig in de te realiseren sokkels onder de bebouwing en deels in de openbare ruimte, die daarvoor voldoende ruimte biedt. Het bestemmingsplan bevat regels met betrekking tot parkeren, waaraan de omgevingsvergunningen voor het bouwen van de verschillende gebouwen in het plangebied worden getoetst. Daarmee wordt gewaarborgd dat er ook daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. De formulering van de parkeerregels scherpen wij aan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Voor onaanvaardbare milieuhinder ten gevolge van het Viscentrum bestaat evenmin grond. Mede op basis van de zienswijze van Het Wapen van Breskens hebben wij nader onderzoek laten doen naar de geluiduitstraling van de nieuwe locatie van de vismijn, als onderdeel van het Viscentrum, met inbegrip van de boten die in verband daarmee de handelshaven in- en uitvaren en die ter plaatse laden en lossen. Tevens is onderzocht of de planontwikkeling leidt tot een relevante toename van de gecumuleerde geluidbelasting van verschillende geluidsbronnen. Uit het onderzoek volgt dat weliswaar de hoogste geluidswaarden zullen optreden bij het Wapen van Breskens, maar dat die waarden – zowel voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als het maximale geluidsniveau – de geldende richtwaarden uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering niet overschrijden. Voor een uitvoerigere toelichting hierop verwijzen wij naar het betreffende geluidsonderzoek. Van een, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, onaanvaardbare geluidsoverlast is ons niet gebleken.

In verband met de geur, afkomstig van het Viscentrum merken wij het volgende op. Dit aspect is nader onderzocht. De activiteiten van de vismijn, als onderdeel van het Viscentrum, bestaan uit het lossen van schepen en het vervolgens het sorteren en verkopen van vis en garnalen. De garnalen omvatten 90% van de omzet van het assortiment. Deze vissoort wordt op een zeefinstallatie gesorteerd. Bij de resterende vissoorten (10% van de omzet) gebeurt dat handmatig. Alle activiteiten, behalve het lossen van de schepen, vinden in pandig plaats. Uitgegaan wordt van het verwerken van 1,5 miljoen kilo garnalen per jaar en 0,5 miljoen kilo Noordzeevis per jaar. Alle vis wordt direct na het vangen op zee, op het visserschip, met ijs bedekt. De met ijs bedekte vis wordt vervolgens opgeslagen in kratten. Deze kratten worden ter plaatse van het Viscentrum van het schip getakeld en vervolgens met een heftruck in de nieuwe vismijn gereden. Het lossen en het verwerken van vis heeft geen geurhinder tot gevolg, omdat

de vis direct met ijs is bedekt. Er vindt in de vismijn ook geen bewerkingsproces plaats, zoals roken, waarbij alsnog geur kan vrijkomen. In de bestemming "Gemengd-3" is in de planregels (artikel 6) een bepaling opgenomen voor de vismijn. Hieraan wordt een eis toegevoegd, waarmee wordt gegarandeerd dat geen onaanvaardbare geurhinder optreedt. Aan artikel 6.3.1 sub g wordt het volgende toegevoegd: *"g. de geurimmissie als gevolg van het lossen van vis en bij verwerking hiervan in het Viscentrum mag de waarde van 0,5 ouE/m³, bepaald als uurgemiddelde concentratie ter plaatse van woningen en/of andere geurgevoelige objecten, niet meer dan 2 procent van de tijd (98-percentiel) overschrijden"*. Gelet hierop zijn wij van oordeel dat voor wat betreft het aspect geur, afkomstig van het Viscentrum, ter plaatse van het appartementencomplex van Het Wapen van Breskens sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Over de bouwhoogte van het Viscentrum en de gestelde aantasting daardoor van het woon- en leefklimaat, merken wij onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 17 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2016:412 op, dat gelet op het feit dat de afstand van het appartementencomplex van Het Wapen van Breskens tot het bouwvlak van het Viscentrum ongeveer 75 meter bedraagt (het gebouw zal feitelijk op 110 meter komen te staan), de omstandigheid dat het plangebied is gesitueerd in een havengebied waar nu al bouwhoogten tot 14 meter zijn toegestaan, gebouwen tot 10 meter hoogte en op de Middenhavendam silo's met een hoogte van 42 meter⁵ aanwezig zijn, van een onaanvaardbare beperking van het uitzicht geen sprake is. Dat geldt om dezelfde reden ook voor de overige bebouwing die het bestemmingsplan in het plangebied mogelijk maakt. Wij verwijzen op dit punt voor het overige naar onze reactie in paragraaf 3.3.15. Wellicht ten overvloede merken wij op dat mede naar aanleiding van de ingediende inspraakreactie, de mogelijkheden voor de plaatsing voor een kotter op het gebouw zijn beperkt, i.c. dat volstaan wordt met de plaatsing van een kleinere kotter om aan de wensen van Het Wapen van Breskens tegemoet te komen.

Conclusie

Deze zienswijze heeft aanleiding gegeven een verbeterde laddertoets uit te voeren. Daartoe is de "Oplegnotie Ladder Havengebied Breskens" opgesteld. Daarnaast is naar aanleiding van deze zienswijze een nader geluidsonderzoek gedaan en vindt een aanscherping en verduidelijking van de planregels ten aanzien van (kort gezegd) laden en lossen plaats. Tevens heeft aanvullend geuronderzoek plaatsgevonden en wordt de planregel ter zake aangescherpt.

⁵ Hierbij moet als kanttekening worden gemaakt dat in het vigerende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf het maaiveld. In het voorliggende bestemmingsplan wordt gemeten vanaf NAP (zie artikel 2 van de planregels). De hoogte van het maaiveld, waarvan in het vigerende bestemmingsplan wordt uitgegaan, ligt op circa 3 meter + NAP. Dat betekent, als wordt gesproken van de bouwhoogte krachtens het voorliggende bestemmingsplan, circa 3 meter in mindering moet worden gebracht als wordt vergeleken met de bestaande bebouwing dan wel de planologische toegestane bebouwing op grond van het vigerende bestemmingsplan.

3.3.15 Zienswijze 15

Betrokkene heeft op 8 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze richt zich allereerst tegen de bouwhoogte van het Viscentrum en het scheepsreparatiebedrijf. Dat belemmert het uitzicht vanuit het appartement en balkon van betrokkene en tast tevens haar privacy en woongenot aan. Daarnaast staat het Viscentrum op te korte afstand van de omliggende woonfuncties, gelet op de VNG-Brochure Bedrijven en Milieuzonering (hierna: "de VNG-Brochure"). Gelet op het gemengde gebied ter plaatse zou een afstand van 100 meter tot gevoelige functies moeten worden aangehouden. De afstand tot het appartement van betrokkene bedraagt slechts 75 meter. Voor geur wordt een richtafstand van 200 meter aanbevolen. Betrokkene vreest daarnaast voor geluidhinder, waaronder laagfrequent geluid, door boten, hulpmotoren, aggregaten e.d. in de haven en daarnaast vanwege vrachtverkeer, laden en lossen. Geluidsoverlast wordt ook gevreesd vanwege de verplaatsing van de ontsluitingsweg voor appartementen en parkeerplaatsen van de Middenhavendam. Tot slot wijst zij op de cumulatie van de verschillende geluidsbronnen in het havengebied.

Reactie

Betrokkene heeft een appartement in het appartementencomplex van Het Wapen van Breskens. Hetgeen wij in onze reactie op de zienswijze van Het Wapen van Breskens hebben opgemerkt is dan ook mede van toepassing op deze zienswijze. Wij verwijzen hiervoor naar paragraaf 3.3.14 van dit document.

Wij realiseren ons dat de planontwikkeling leidt tot een verandering van het uitzicht vanuit haar woning. Het uitzicht op de haven verandert. Daarvoor in de plaats komt een levendig havengebied. De dichtstbijzijnde afstand tot de nieuw te realiseren bebouwing – het Viscentrum – ten opzichte van het appartement van betrokkene bedraagt circa 110 meter. Ter plaatse heeft de bebouwing die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt, een maximale bouwhoogte van maximaal 15,5 meter +NAP, zonder het hoogteaccent van de viskotter. Gelet op deze afstanden tot de nieuwe bebouwing en de omstandigheid dat sprake is van een stedelijke omgeving, zijn wij van oordeel dat het uitzicht door de mogelijk gemaakte bebouwing niet onaanvaardbaar wordt aangetast. Hierbij betrekken wij ook dat het plangebied is gesitueerd in een havengebied waar nu reeds bouwhoogten tot 14 meter zijn toegestaan, er feitelijk ook gebouwen tot 10 meter hoogte aanwezig zijn en zich op de kop van de Middenhavendam de graansilo bevindt met een hoogte van 38 meter vanaf het maaiveld (42 meter +NAP). Voorts betrekken wij hierbij dat er volgens vaste rechtspraak geen blijvend recht op uitzicht bestaat (ABRvS 3 mei 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1172). Er is in ieder geval geen sprake van een zodanige aantasting van het uitzicht dat wij hieraan in het kader van een goede ruimtelijke ordening doorslaggevende betekenis hadden moeten toekennen. Er blijft uitzicht op de haven en de zee bestaan, zij het beperkter dan in de bestaande situatie. Wij verwijzen ter illustratie naar de onderstaande visualisaties van het bestaande en toekomstige uitzicht.



Zichtpunt 4^e verdieping Wapen van Breskens



Zichtpunt 4^e verdieping Wapen van Breskens (bron sketchup model Arcas)

Voor wat betreft de aspecten geur en geluid volstaan wij met te verwijzen naar hetgeen wij hierover hebben opgemerkt in paragraaf 3.3.14 van dit document, alsmede naar het nadere geluidsonderzoek dat mede naar aanleiding van deze zienswijze is uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek stellen wij vast dat ter plaatse van de woning van betrokkene voldaan wordt aan de van toepassing zijnde richtwaarden uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Hierbij benadrukken wij op dat ook nu al schepen in de handelshaven- en jachthaven varen en ter plaatse ook nu laad- en losactiviteiten plaatsvinden die geluid veroorzaken. Van een, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening,

onaanvaardbare geur- en geluidshinder is ons al met al niet gebleken.

Conclusie

Deze zienswijze heeft aanleiding gegeven een nader geluidsonderzoek uit te voeren en vindt een aanscherping en verduidelijking van de planregels ten aanzien van (kort gezegd) laden en lossen plaats. Tevens heeft aanvullend geuronderzoek plaatsgevonden en wordt de planregel ter zake aangescherpt.

3.3.16 Zienswijze 16

Betrokkene heeft op 9 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze richt zich tegen de drie appartementencomplexen op de Westhavendam en de locatie van het nieuwe Viscentrum. De appartementencomplexen en het Viscentrum ontnemen het vrije uitzicht vanuit de woning op de zee en de haven. Betrokkene vreest voor een waardedaling van zijn woning.

Reactie

Wij constateren dat de zienswijze identiek is aan de zienswijze, die wij hebben behandeld in paragraaf 3.3.13. Voor ons antwoord op de zienswijze van betrokkene, volstaan wij daarom met te verwijzen naar onze aldaar gegeven reactie. Hierbij merken wij volledigheidshalve op dat de afstand van de woning van betrokkene tot de appartementen op de Westhavendam circa 90 meter bedraagt. Tot het Viscentrum is die afstand 50 meter. Hoewel deze afstanden korter zijn dan ten opzichte van de woning de eerder genoemde zienswijze, gelden – mede vanwege de aanwezige dijk en de stedelijke omgeving – onze argumenten in de reactie op die zienswijze onverkort voor betrokkene. Onderstaand hebben wij ter illustratie een verbeelding opgenomen van het bestaande uitzicht vanuit de woning van betrokkene.



Zicht op plangebied vanuit de betrokken woning aan de Haven Westzijde

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3.17 Zienswijze 17 Breskens Yacht Service

Breskens Yacht Service (hierna: "BYS") heeft op 9 april 2018 tijdig een zienswijze ingediend. BYS juicht de planontwikkeling toe, maar heeft moeite met de esthetiek van het te realiseren rechthoekige bouwblok, met aan het einde een hoogteaccent, op de locatie aan de Kaai. Hierdoor ontstaat een betonnen wand van 130 meter lang, die niet de gewenste uitstraling heeft.

Reactie

Voor onze reactie verwijzen wij naar de toelichting die wij hebben gegeven op de gekozen bebouwingsopzet op de Kaai, in paragraaf 3.3.10.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4. BIJ VASTSTELLING BESTEMMINGSPLAN AAN TE BRENGEN WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE OVERWEGINGEN

4.1 Aanpassingen in de toelichting

Delen uit de beantwoording van de zienswijzen en passages met een toelichting op de aanpassingen in de bestemmingsregeling worden aan de plantoelichting toegevoegd. Dit betreft met name de passages inzake:

- beroepsvaart, pleziervaart en dienstvaartuigen
- evenementen
- parkeren
- bestaande bedrijvigheid
- coördinatieregeling
- geluid voor de bestaande woningen en nieuwe appartementen
- geur
- laad- en losactiviteiten en voorzieningen
- landschappelijke inpassing
- ligplaatsen
- onderbouwing van de behoefte aan appartementen, voorzieningen en uitbreiding van de jachthaven
- opzet van de transformatie
- reparatiewerkzaamheden schepen
- situering en hoogte van gebouwen
- uitzicht
- verkeersstructuur en verkeersveiligheid
- viscentrum
- walstroom
- wijzigingsbevoegdheid artikel 4.5.1 Additioneel programma

4.2 Wijzigingen in de regels

4.2.1 Parkeren

Het is gewenst de planregel inzake parkeren aan te scherpen, teneinde duidelijker te waarborgen dat voor de planontwikkeling daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Ter toelichting strekt het navolgende. In de sokkels van de appartementengebouwen wordt voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd voor de gebruikers van de appartementen. Op het maaiveld rondom de nieuwe gebouwen komt ruime parkeergelegenheid. Daarvoor is voldoende fysieke ruimte aanwezig. De parkeerruimte wordt op de Westhavendam en Middenhavendam in stroken langs de appartementengebouwen aangelegd. Hiermee wordt een gunstige spreiding van parkeergelegenheid bereikt. Op de Kaai is ruimte beschikbaar voor optimalisering van het parkeeraanbod. De situering van parkeerplaatsen is zo verspreid en de afstanden tot functies in gebouwen zijn relatief beperkt, zodat in een toereikend aanbod van parkeerplaatsen wordt voorzien, aanvullend op de reeds bestaande plaatsen in het gebied. Gelet op het combinatiebezoek met het centrumgebied is het verantwoord dat het totale parkeeraanbod 10% minder bedraagt dan de becijferde vraag. Immers, in de praktijk zal combinatiebezoek van het centrumgebied en het havengebied plaatsvinden. In het MER is hier nader op ingegaan. De planregeling wordt op dit onderdeel aangescherpt.

De artikelen 3.2.4, 4.2.4, 5.2.4, 6.2.6, 7.2.4 en 9.2.3. worden als volgt vastgesteld.

- a. *Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat, gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw, in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort of in ieder geval binnen het bestemmingsplangebied als bedoeld in artikel 1.2 van deze regels;*
- b. *De onder a. bedoelde ruimte voor het parkeren van personenauto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's;*
- c. *Aan het bepaalde onder a. wordt geacht te zijn voldaan indien de ruimte voor parkeren of stallen voldoet aan de parkeernormen, rekening houdend met het toepasselijke aanwezigheidspercentage, zoals opgenomen in bijlage 3 van deze regels;*

In bijlage 3 van de regels wordt de zinsnede onder de tabel 'De maatgevende periode is zaterdagavond' niet vastgesteld. Dit volgt namelijk uit de normen die zijn opgenomen en de parkeernormen zoals in de bijlage weergegeven.

4.2.2 Evenementen

De gemeente Sluis beschikt over een evenementenbeleid. Daarin staan waarborgen die ervoor zorgen dat evenementen worden gehouden, die passen in en zijn afgestemd op de omgeving. Aan de toelichting van het bestemmingsplan wordt toegevoegd dat aan de evenementen voorwaarden worden gesteld ten aanzien van bijvoorbeeld beheer en toezicht, openbare orde, openbare veiligheid, volksgezondheid en het milieu evenals geluid en parkeren. Die voorwaarden zijn in de bestemmingsregeling opgenomen (artikel 5.2).

Het MER bevat het benodigde onderzoek ten aanzien van de verkeersafwikkeling, parkeren en geluid behorende bij evenementen (paragrafen 9.5.2 en 10.3.3). Uit de actuele evenementenkalenders voor Breskens blijkt dat het periodiek organiseren van evenementen past bij de kern Breskens, dat het verkeer op een goede wijze kan worden verwerkt, dat voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en geluidshinder op adequate wijze kan worden voorkomen. De bestemmingsregeling biedt voldoende waarborgen dat tijdig adequate plannen beschikbaar zijn, gericht op een goed verloop van evenementen en ter voorkoming van overlast.

De Visserijfeesten vinden ieder jaar, al vanaf 1953, in één van de eerste weekenden van augustus plaats. Hierbij is het gehele dorp betrokken. Uit de praktijk blijkt dat de samenleving deze feesten ondersteunt en waardeert, ook de opzet en uitvoering hiervan. Toch is het gewenst enige beperking aan geluidsniveaus op te nemen, teneinde ook tijdens evenementen een aanvaardbaar woon- en leefmilieu te kunnen garanderen. De gehanteerde normen komen overeen met de veel gebruikte normering die is opgenomen in de 'Nota evenementen met een luidruchtig karakter'. Zoals als ook wordt bevestigd op Infomil, kunnen met de hantering van deze normen gedurende evenementen, acceptabele geluidsniveaus worden gegarandeerd. Het is verder wenselijk de eindtijden los te laten, dit sluit aan bij de reeds lange tijd gangbare praktijk die gelet op het eenmaligheid per jaar van het feest ook passend is. Artikel 15.2 onder b.5 wordt als volgt gewijzigd 'evenementen zijn toegestaan tussen 0.7.00 uur en 01.00 uur met dien verstande dat dit niet geldt voor de jaarlijkse Visserijfeesten, gedurende drie dagen achtereenvolgend in één van de eerste weekenden van augustus'. Voorts wordt ervoor gekozen de categorie middelgrote evenementen beter op het MER-onderzoek te laten aansluiten. Het maximale aantal bezoekers dat tijdens een middelgroot evenement gelijktijdig aanwezig is, wordt veranderd van 2.500 bezoekers in 1.000 bezoekers. In artikel 1.57

wordt '2.500' veranderd in '1.000'. Het aantal kleine evenementen in de winterperiode bedraagt maximaal twee per maand, waarbij wordt overwogen dat het om relatief kleine evenementen gaat. Aanvullend wordt bepaald dat het aantal concerten maandelijks niet meer dan 1 mag bedragen. Deze begrenzing is gunstig voor het woon- en leefklimaat in en rondom het havengebied, aangezien concerten met versterkt geluid de evenementvorm zijn met de grootste effecten voor de omgeving. In artikel 15.2 wordt aan sublid b toegevoegd '6. naast de Visserijfeesten mag per maand maximaal 1 concert met versterkt geluid plaatsvinden'. Tijdens de Visserijfeesten worden meerdere concerten op verschillende momenten en locaties gehouden. Vandaar dat de bepaling niet van toepassing is op Visserijfeesten. Die concerten maken immers een belangrijk deel uit van de opzet van de Visserijfeesten. Dit jaarlijkse feest is als passend beschouwend in Breskens.

Het aantal evenementen dat in de bestemmingsregeling is toegestaan en vanuit realistisch oogpunt in de praktijk kan worden georganiseerd, sluit aan op het aantal evenementen zoals in het MER onderzocht (tabel 9.31). Tevens past dit in het maritieme karakter van het gebied, waarbij het de bedoeling is dat met name bootshows en zeilwedstrijden worden gehouden.

In de bestemmingsregeling worden de volgende aanpassingen aangebracht.

- *In artikel 1.57 wordt '2.500' veranderd in '1.000'.*
- *In artikel 15.2 onder b.1 wordt na 'evenementen categorie klein' toegevoegd met een maximum van twee evenementen per maand'.*
- *Artikel 15.2 onder b.5 wordt als volgt gewijzigd vastgesteld 'evenementen zijn toegestaan tussen 0.7.00 uur en 01.00 uur met dien verstande dat dit niet geldt voor de jaarlijkse Visserijfeesten, gedurende drie dagen in één van de eerste weekenden van augustus'.*
- *In artikel 15.2 wordt aan sublid b toegevoegd '6. naast de Visserijfeesten mag per maand maximaal 1 concert met versterkt geluid plaatsvinden'.*

4.2.3. Laad- en losactiviteiten

In de bestemmingsregeling zijn laad- en losvoorzieningen toegestaan. Hierbij zijn voorbeelden genoemd zoals mobiele kranen. Echter, in de haven zijn kranen voor het in- en uittakelen van boten aanwezig, ter plaatse van de bestemming Bedrijf. Incidenteel kunnen mobiele kranen worden gebruikt. Dat hoeft echter niet als zodanig te worden geregeld, aangezien het om incidentele, veelal kortdurende, situaties gaat en naast mobiele kranen ook andere laad- en losvoorzieningen mogelijk zijn binnen de planregels, die passen bij de havenactiviteiten die in het plan zijn voorzien

Voor de ruimte nabij het Viscentrum is bepaald dat in de directe omgeving laden en lossen van vissersschepen voor het Viscentrum is toegestaan. Daarvoor zijn in het plangebied gedeelten van de kades gereserveerd. Het betreft hier een plaatsbepaling en heeft geen betrekking op laad- en losvoorzieningen zoals hiervoor bedoeld. Ter plaatse kunnen vissersschepen ook aangemeerd blijven. Voor andere schepen is elders in de haven ruimte. Dat geldt ook voor de grotere kotters. Het laden en lossen hiervan is eveneens toegestaan. Voor andere schepen is alleen bevoorrading van (niet het lossen) en kleinschalige onderhouds- en reparatiewerkzaamheden aan het schip toelaatbaar gesteld. Dit wordt in de regels specifiek toelaatbaar gesteld in de bestemmingen rondom de Handelshaven (Gemengd-1, Gemengd-3 en Waterstaat).

Voor verduidelijking van de regeling worden de volgende wijzigingen aangebracht.

- *In artikel 3.1 onder d, artikel 4.1 onder q en artikel 10.1 onder f wordt 'waaronder mobiele kranen' niet vastgesteld.*
- *Artikel 4.1 onder m wordt als volgt vastgesteld: "ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats': het laden- en lossen uitsluitend ten behoeve van het Viscentrum;"*
- *Aan artikel 4.1 wordt een nieuw sublid n toegevoegd: n. 'bevoorrading ten dienste van de beroepsvaart. De overige subleden worden vernummerd.*
- *Artikel 6.1 onder b wordt als volgt vastgesteld: "ter plaatse van de aanduiding 'laad- en losplaats': tevens voor water, havenwerken en kustverdediging en uitsluitend voor laden en lossen ten behoeve van het Viscentrum en ligplaatsen van de beroepsvaart in de visserij".*
- *Aan artikel 9.3.1 wordt een nieuw sublid c toegevoegd, luidende 'c. laden en lossen is uitsluitend toegestaan door beroepsvaart in de visserij. De overige subleden worden vernummerd.*
- *Aan artikel 10.1 wordt een nieuw sublid b toegevoegd: 'b. bevoorrading ten dienste van de beroepsvaart;' De overige subleden worden vernummerd.*

4.2.4 Geur

Artikel 6.3.1 sub g wordt als volgt geformuleerd:

"g. de geurimmissie als gevolg van het lossen van vis en bij verwerking hiervan in het Viscentrum mag de waarde van $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$, bepaald als uurgemiddelde concentratie ter plaatse van woningen en/of andere geurgevoelige objecten, niet meer dan 2 procent van de tijd (98-percentiel) overschrijden".

Deze norm is afgeleid uit het Activiteitenbesluit, waarin de norm wordt gehanteerd voor de best beschikbare technieken. Met de hantering van deze geurnorm als maximaal toelaatbare geurbelasting is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de directe omgeving blijvend gegarandeerd.

4.2.5 Beroepsvaart en pleziervaart

Het is gewenst in de regeling eenduidig de begrippen te gebruiken van beroepsvaart en pleziervaart. De afwijkend gebruikte termen, zoals scheepvaart worden hiermee vervangen. Hiertoe worden de volgende begripsbepaling ingevoegd:

- ‘beroepsvaart: de scheepvaart van bedrijfsmatig gebruikte schepen’;
- ‘pleziervaart: de scheepvaart met pleziervaartuigen voor ontspanning’.

Om daarnaast onderscheid te maken tussen een beroeps- en een dienstvaartuig, wordt de begripsbepaling dienstvaartuig opgenomen.

In de bestemmingsregeling worden de volgende wijzigingen aangebracht.

- *In artikel 1 wordt na artikel 1.24, artikel 1.25 tussengevoegd '1.25 beroepsvaart: de scheepvaart van bedrijfsmatig gebruikte schepen'.*
- *In artikel 1 wordt na artikel 1.51 artikel 1.51 (na hernummering 1.53) tussengevoegd '1.54. dienstvaartuig: een vaartuig in gebruik bij de een overheids- of toezichthoudende dienst, zoals havendiensten, Rijkswaterstaat, douane en de politie, loodsdiensten, reddingsdiensten en sleepboten'.*
- *In artikel 1 wordt na artikel 1.86 (na vernummering 1.1.88) artikel 1.89 tussengevoegd 'pleziervaart: de scheepvaart met pleziervaartuigen voor ontspanning'.*

4.2.6. Reparatiwerkzaamheden schepen

De bedoeling is dat kleinschalige reparatiwerkzaamheden aan schepen ter plaatse kunnen worden uitgevoerd. Dit betreffen noodreparaties en kleine reparaties, niet zijnde werkzaamheden gericht op grotere reparaties, herstel van schade, aanpassing of verbetering van het schip. Deze termen komen overeen met gebruikelijke termen in havenreglementen. In de bestemmingsregeling worden deze termen ingevoerd. Vandaar dat op enkele onderdelen een wijziging nodig is.

Artikellid 9.3.2 onder c komt als volgt te luiden:

"noodreparaties en kleine reparatie- en onderhoudswerkzaamheden door kleinschalige havengerelateerde bedrijven, niet zijnde kleinschalige reparatie- en onderhoudswerkzaamheden door kleinschalige havengerelateerde bedrijven, niet zijnde reguliere reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan een schip;"

In de specifieke gebruiksregels wordt aanvullend bepaald

"kleinschalige reparatiwerkzaamheden vinden uitsluitend in de dagperiode (7.00 – 19.00 uur) plaats, waartoe ook metaalbewerking in de vorm van ijzerwerk, slijpen en lassen behoort, voor zover die metaalbewerking gebeurt ten hoogste gedurende vier uur per schip en de bedrijfsduur van de genoemde metaalbewerking maximaal twee uur bedraagt en tevens dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op gevels van woningen niet meer dan 60 dB(A) en de maximale geluidsbelasting maximaal 70 dB(A) bedraagt;".

Deze waarden volgen uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Tevens zijn begrenzings van tijd en effecten opgenomen. Op deze wijze is een passend woon- en leefklimaat gewaarborgd, rekening houdend met de karakteristiek van de omgeving en de ruimte die bijvoorbeeld vissersschepen nodig hebben voor kleinschalige reparaties en daarnaast voor noodreparaties, die door de aard hiervan niet begrensd kunnen worden.

4.2.7. Ligplaatsen

Artikel 7.3 onder a van de planregels wordt verduidelijkt:

'a. het aantal ligplaatsen voor de jachthaven bedraagt maximaal 680. Daar bovenop bedraagt het aantal ligplaatsen voor sportvisboten maximaal 70;'

In de toelichting wordt verduidelijkt dat naast de 680 ligplaatsen, 70 sportvisboten in de haven aanmeren. Aangezien deze sportvisboten in de huidige situatie reeds aanwezig zijn, maken de effecten ook deel uit van de bestaande situatie, zoals van het huidige verkeersintensiteiten, geluidsemissie en stikstofdepositie. In de toelichting wordt waar nodig verduidelijkt dat de effecten van de vissersboten in de onderzoeken zijn betrokken. Tevens worden in de toelichting de relevante passages over deze aantallen verduidelijkt.

4.2.8. Walstroom

In de Handelshaven leggen schepen aan. Dat is het huidige gebruik en ook in de toekomst het gebruik van deze haven. Schepen blijven in de haven liggen en kunnen voor de stroomvoorziening gebruik maken van een walstroomaansluiting. Dat is niet bij alle schepen het geval. Die schepen gebruiken generatoren of aggregaten. Dit geeft geluidhinder voor de directe omgeving. Het is dan ook gewenst dat alle schepen die ligplaatsen kiezen in de Handelshaven worden aangesloten op walstroom. Vandaar dat aan de bestemmingsregeling voor de haven een bepaling wordt toegevoegd. Daarbij wordt ruimte geboden voor toepassing van stille generatoren op een schip. Om dit te begrenzen wordt een maximaal toelaatbaar bronvermogen in de planregels opgenomen, dat ruim lager ligt dan een stationair draaiende motor van een vrachtwagen. Op enige afstand zeker bij de bestaande woningen, die dat geluid niet waarneembaar.

In de bestemmingsregeling wordt de volgende wijziging aangebracht.

Aan artikellid 9.3 wordt een sublid f toegevoegd, luidende

'f. voor de energievoorziening van een schip is uitsluitend het gebruik van walaansluiting voor stroomgebruik (walstroom) toegestaan en niet het gebruik van generatoren of aggregaten, met uitzondering van het laden en lossen van schepen of indien generatoren aan boord worden gebruikt met een bronvermogen van ten hoogste 94 dB(A). '

4.2.9. Wijzigingsbevoegdheid artikel 4.5.1 Additioneel programma

Met de wijzigingsbevoegdheid is bedoeld ruimte te bieden voor de toevoeging van woningen die additioneel zijn op het programma voor permanent bewoonde en recreatief gebruikte appartementen, zonder dat dit invloed heeft op het aanbod elders in de gemeente Sluis. Het betreft dan appartementen die elders niet worden aangeboden. In de oorspronkelijke regeling is dit geconcretiseerd in bedragen. Het verdient de voorkeur aan te sluiten bij de provinciale regelgeving hieromtrent en de bedoeling van dit additionele programma sterker naar voren te laten komen (Ontwerp Omgevingsplan Zeeland 2018, paragrafen 5.4 en 8.6). Hiermee vervalt de bepaling waarin bedragen voor bouwkosten en verkoopprijzen van appartementen waren genoemd. Tevens is een koppeling aan de provinciale verordening niet nodig.

De bestemmingsregeling wordt hierop aangepast. Artikel 4.5.1 onder a wordt als volgt vastgesteld:

'appartementen kunnen worden toegestaan voor zover deze aantoonbaar een bijdrage leveren aan de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en herstructurering/transformatie van het bestaand stedelijk gebied en onderscheidend zijn van regulier aanbod van appartementen voor verblijfsrecreatie en voor wonen, zoals onder meer blijkt uit de regionale woningmarktafspraken en het gemeentelijk beleid dienaangaande ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, waarbij het vorenstaande de resultante is van de optimale ligging op basis van een onderscheidende ruimtelijke kwaliteit van een appartement, ten opzichte van andere appartementen, door een optimale ligging gelet op uitzicht, zonlichtinval, zonuren, daglichttoetreding;'.'

Sublid b wordt niet vastgesteld. De overige subleden worden henummerd.

In de aanhef wordt 'met inachtneming van de volgende regels' veranderd in 'met inachtneming van alle volgende regels'.

4.2.10. Coördinatieregeling

Oorspronkelijk was het de bedoeling gebruik te maken van de coördinatieregeling uit de Wro. Gebleken is dat hieraan geen behoefte bestaat. De toelichting wordt hierop aangepast door de betreffende passages te laten vervallen.

4.2.11. Wijzigingsbevoegdheid artikel 3.5.2. milieucategorie scheepsbouw- en reparatiebedrijf

Op 20 juni 2018 is er, zoals medegedeeld in de commissie Ruimte / Algemeen bestuur, nog overleg geweest met de exploitanten van de scheepswerven. Er is met betrekking tot de regeling in artikel 3.5.2. onduidelijkheid over de opgenomen tekst. Daaruit zou op te maken zijn dat het bevoegd gezag zonder last of ruggenspraak de milieucategorie van de betreffende bedrijven zou kunnen afwaarderen. Dit is zeker niet de intentie van het artikel. Artikel 3.5.2. wordt dan ook als volgt vastgesteld (wijziging is cursief):

3.5.2 Wijziging milieucategorie scheepsbouw- en reparatiebedrijf

- a. Het bevoegd gezag kan de milieucategorie van een scheepsbouw- en reparatiebedrijf als bedoeld in lid 3.1 onder d en e verlagen of de aanduiding schrappen indien en voor zover:
 1. door een wijziging van de belasting van het desbetreffende type van bedrijf op het milieu als gevolg van het treffen van maatregelen, een goed woon-, leef- en verblijfsklimaat voor verblijfsrecreatie en/of wonen op minimaal 20 meter gewaarborgd is;
 2. de onder 1 bedoelde maatregelen worden getroffen in overleg met het aanwezige bedrijf en de uitvoerbaarheid is aangetoond door de aanvrager van de toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid;
 3. voor zover nodig worden de specifieke gebruiksregels in lid 3.3 hierop aangevuld ten behoeve van een instandhouding van een goed woon-, leef- en verblijfsklimaat.
- b. Bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in lid 3.5.2, sub a dient een milieudeskundige te worden gehoord, met betrekking tot de vraag of

aan de in het desbetreffende lid 3.5.2, sub a genoemde criterium voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid is voldaan.