

Gemeente Vlissingen

Bestemmingsplan 'Scheldekwartier, Aagje Dekenstraat'



Bestemmingsplan ‘Scheldekwartier, Aagje Dekenstraat’

Gemeente Vlissingen

Procedure

Plannummer:	NL.IMRO.0718.BPSN03-VG01
Ontwerp-tervisielegging:	17 oktober t/m 27 november 2013
Besluit Gemeenteraad:	27 februari 2014
Publicatie besluit:	12 maart 2014
Beroepstermijn:	14 maart t/m 24 april 2014
Inwerkingtreding:	
Voorlopige voorziening Voorzitter Afd. Bestuursrechtspraak:	
Beroep Afd. Bestuursrechtspraak:	

Toelichting

Inhoudsopgave Toelichting

1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Plangebied	9
1.3	Vigerend planologisch regime	10
1.4	Milieueffectrapportage	11
1.5	Opzet plantoelichting	11
2	Planbeschrijving	13
2.1	Inleiding	13
2.2	Beleidskader	13
2.3	Stedenbouwkundig plan	18
2.4	Verkeer en parkeren	19
2.5	Profiel	22
3.	Milieuonderzoek	25
3.1	Inleiding	25
3.2	Milieueffectrapportage	25
3.3	Water	26
3.4	Bodem	28
3.5	Archeologie	29
3.6	Cultuurhistorie	31
3.7	Bedrijven en milieuzonering	32
3.8	Geluid	32
3.9	Externe veiligheid	34
3.10	Luchtkwaliteit	40
3.11	Natuur	41
3.12	Kabels en leidingen	43
3.13	Explosieven	43
4.	Juridische planbeschrijving	45
4.1	Inleiding	45
4.2	Verbeelding	45
4.3	Regels	45
5.	Uitvoerbaarheid	49
5.1	Financieel-economische uitvoerbaarheid	49
5.2	Procedure	49
5.3	Handhaving	50

Afzonderlijke bijlagen

1. Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen
2. Milieueffectrapportage Scheldekwartier / Edisongebied e.o.
3. Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.
4. Quick scan en actualisering onderzoek i.h.k.v. de Flora- en faunawet
5. Saneringsplan en instemmingsbesluit
6. Akoestisch onderzoek Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, d.d. 14 juni 2013, Goudappel Coffeng
7. Onderzoek Luchtkwaliteit, Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, d.d. 14 juni 2013, Goudappel Coffeng
8. Structuurontwerp, Verlengde Aagje Dekenstraat Scheldekwartier Vlissingen, d.d. 18 oktober 2012, VHP
9. Antwoordnota inspraak en overleg art. 3.1.1 Bro

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit bestemmingsplan vormt het juridisch-planologisch kader voor de realisering van de verlenging van de Aagje Dekenstraat, die deel uitmaakt van de oostelijke binnenstadsontsluiting voor Vlissingen. Deze weg verbindt de Aagje Dekenstraat, via het Scheldekwartier, met de Koningsweg.

De aanleiding om deze weg te realiseren is gelegen in de reeds langlopende discussie rondom de aanleg van een oostelijke binnenstadsontsluiting voor Vlissingen die de bereikbaarheid en ontsluiting van de Vlissingse binnenstad moet verbeteren. Als resultaat van deze discussie en op basis van het onderzoek naar nut en noodzaak voor een oostelijke binnenstadsontsluiting, is in het 'Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan 2004-2014' de realisatie van een oostelijke binnenstadsontsluiting opgenomen. De binnenstadsontsluiting bestaat zowel uit een route over Het Dok als een route over het Scheldekwartier waarbij de Aagje Dekenstraat wordt verbonden met de Koningsweg.

De verlengde Aagje Dekenstraat maakt enerzijds deel uit van de binnenstadsontsluiting van Vlissingen en anderzijds vormt de weg de hoofdontsluiting voor het plangebied Scheldekwartier conform de in 2011 vastgestelde 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier'. De hoofdontsluiting van het Scheldekwartier middels deze weg is noodzakelijk om het plangebied verder in ontwikkeling te kunnen brengen. De hoofdontsluiting vormt de noodzakelijke toegang tot de verschillende (in ontwikkeling zijnde en in ontwikkeling te brengen) deelprojecten in het plangebied.

Na aankoop in 2004 van het Scheldeterrein van de Koninklijke Schelde Groep (KSG), is de binnenstadsontsluiting in 2005/2006 gedeeltelijk tot stand gebracht door de openstelling van de Koningsweg en de aanleg van de brug over Het Dok. De binnenstadsontsluiting wordt voltooid met de aanleg van de verbinding tussen de Koningsweg en Aagje Dekenstraat.

Met dit bestemmingsplan wordt mede uitvoering gegeven aan de aangenomen moties van de coalitiepartijen d.d. 9 november 2010 en 31 mei 2011 om de Aagje Dekenstraat te verbinden, via het Scheldeterrein, met de Koningsweg om de verkeersdruk en –overlast op de Gravestraat te verminderen.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen tussen de Koningsweg en de Aagje Dekenstraat. Op figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Kaart ligging plangebied

1.3 Vigerend planologisch regime

Bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden momenteel drie bestemmingsplannen.

Het overgrote deel van het plangebied ligt binnen het bestemmingsplan 'de Schelde', zoals vastgesteld op 28 februari 1991 door de gemeenteraad en goedgekeurd op 23 juli 1991 door Gedeputeerde Staten van Zeeland. Binnen het bestemmingsplan 'de Schelde' zijn de gronden bestemd voor:

- Industriële doeleinden met bouwhoogten variërend van 4.00 tot 35.00 meter;
- Verkeersdoeleinden, met een specifieke aanduiding voor wegverkeer.

Ter hoogte van de Scheldestraat is het plangebied gelegen binnen het bestemmingsplan Middengebied, dat is vastgesteld op 31 augustus 2006 door de gemeenteraad en goedgekeurd op 16 januari 2007 door Gedeputeerde Staten van Zeeland. De gronden binnen dit bestemmingsplan zijn bestemd voor 'verkeer'.

Een klein deel van het plangebied rondom de ingang van de parkeergarage en ter plaatse van de Hellingbaan is gelegen in het bestemmingsplan 'Binnenstad' dat op 29 augustus 2002 is vastgesteld door de gemeenteraad en is goedgekeurd op 25 maart 2003 door Gedeputeerde Staten van Zeeland. De gronden alhier zijn bestemd voor 'verkeersdoeleinden'.

Voor een klein deel van het plangebied, op de hoek Aagje Dekenstraat-Scheldestraat, geldt momenteel geen enkel bestemmingsplan.

Vorbereidingsbesluit

Door de gemeenteraad is op 27 juni 2013 (opnieuw) een voorbereidingsbesluit vastgesteld als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening voor o.a. de gronden van het plangebied (gepubliceerd op 3 juli 2013, in werking getreden op 4 juli 2012). Op basis van dit besluit wordt de

status quo van het plangebied bevroren om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Aan aanvragen, die passen binnen de beoogde gebiedsontwikkeling, kan planologische medewerking worden verleend.

1.4 Milieueffectrapportage

Voor de ontwikkeling van de plangebieden Scheldekwartier en Edisongebied heeft de gemeenteraad in zijn vergadering van 24 april 2008 een milieueffectrapportage (zowel als 'planmer' en als 'projectmer') aanvaard. Deze milieueffectrapportage is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Voor zover noodzakelijk naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de mer (Cmer), dan wel als gevolg van actuele ontwikkelingen of gedateerde informatie, is besloten tot het nader onderzoeken dan wel toelichten van de desbetreffende milieuaspecten. In paragraaf 3.2. wordt hier nader op ingegaan.

1.5 Opzet plantoelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd.

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

2. Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de relevante beleidskaders uiteengezet en wordt de ontwikkeling van het plangebied vanuit dit beleid nader onderbouwd.

2.2 Beleidskader

2.2.1 Rijksbeleid

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

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

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

Buiten deze 13 belangen hebben de decentrale overheden beleidsvrijheid. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal, laat het rijk over aan de provincies.

De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, neemt het Rijk een ladder voor duurzame verstedelijking op in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De nationale belangen uit de SVIR worden geborgd, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder van duurzame verstedelijking wordt in 2012 opgenomen in het Bro. De ladder van duurzame verstedelijking houdt in dat eerst gekeken wordt of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dat zorg gedragen wordt voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. Dit project voldoet aan de uitgangspunten van de ladder van duurzame verstedelijking.

De SVIR geeft geen belemmeringen voor de uitvoering van dit project.

2.2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het provinciale beleid op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Voor de verschillende modaliteiten wordt aangegeven wat de huidige kwaliteit van het netwerk is en welke acties uitgezet worden om de kwaliteit van het Zeeuwse netwerk te verbeteren. De provincie Zeeland stelt in het algemeen dat de concentratie van voorzieningen (onderwijs, winkelen, zorg, cultuur) leidt tot een groei van het verkeer tussen de centra en het omliggende gebied. Dit heeft tot gevolg dat de spitspieken 'afvlakken'; er is dus relatief veel verkeer buiten de spitsen.

Op provinciaal niveau is de A58 de belangrijkste verkeersader. De A58 begint in Vlissingen en doorsnijdt Walcheren en Zuid-Beveland, om vervolgens te vervolgen in Noord-Brabant. Op Walchers niveau is de S14/S15 een belangrijke verbinding richting de kust. Daarnaast is de Nieuwe Vlissingeweg een verbinding die als as tussen Vlissingen en Middelburg van grote waarde is als verbinding tussen beide kernen. De realisatie van de oostelijke binnenstadsontsluiting verbetert de toegang tot de binnenstad van Vlissingen en daarmee, via de Nieuwe Vlissingeweg, de relatie tussen de binnenstad van Vlissingen en Middelburg.

Specifiek voor Vlissingen wordt aandacht gegeven aan de capaciteit van de kanaalkruising ter hoogte van de Sloebrug. Deze belangrijke verbinding vanaf de A58 richting (zuidwest) Walcheren is voor de komende periode een aandachtspunt. In het gebiedsprofiel voor Walcheren is dit vertaald door externe bereikbaarheid van Walcheren vanaf de A58. Daarnaast is er bijzondere aandacht voor het openbaar vervoer vanaf Walcheren en West-Zeeuws Vlaanderen richting Roosendaal en de randstad.

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 28 september 2012 is het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 'Krachtig Zeeland' gelijktijdig met de Verordening Ruimte door de Provincie Zeeland vastgesteld. In zijn algemeenheid zet de provincie zich in op een sterke economie, een goed woon- en leefklimaat en de kwaliteit van water en landelijk gebied.

Ten aanzien van het wonen wordt specifiek ingezet op een goed woonklimaat en een goed werkende woningmarkt in steden, dorpen en op het platteland met voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Ruimtelijk staan bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik voorop. De provincie geeft aan een aantal lopende transformatieprojecten in de vier Zeeuwse steden (Z4), waaronder het Scheldekwartier, te ondersteunen.

Ten aanzien van stedelijke ontwikkeling wordt ingezet op bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik. Hierbij wordt de duurzaamheidsladder ingezet, zoals door het Rijk geïntroduceerd. Deze is van toepassing op o.a. wonen, bedrijventerreinen en detailhandel. Een zorgvuldig gemotiveerde keuze voor ruimtegebruik is hiermee een vereiste. Belangrijkste aspecten binnen de duurzaamheidsladder zijn dat ontwikkelingen zo mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied plaatsvinden en dat de regionale behoefte wordt aangetoond.

De woningbouw in het Scheldekwartier maakt reeds deel uit van bestaande regionale woningbouwafspraken. Deze afspraken zijn in 2013 geactualiseerd. De regionale woningbouwafspraken vormen de basis en tevens de motivering voor de ladder van duurzame verstedelijking. De verlengde Aagje Dekenstraat maakt enerzijds deel uit van de binnenstadsontsluiting van Vlissingen en anderzijds vormt de weg de hoofdontsluiting voor het plangebied Scheldekwartier. Het Scheldekwartier en de aanleg van de ontsluitingsweg passen binnen het provinciale beleid.

Het PVVP en het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 geven geen belemmeringen voor de uitvoering van de ontwikkeling zoals beschreven in dit bestemmingsplan.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

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

Structuurvisie 'Vlissingen stad aan zee – een zee aan ruimte'

De gemeentelijke structuurvisie 'Vlissingen een stad aan zee – een zee aan ruimte' is door de gemeenteraad van Vlissingen in haar vergadering van 17 december 2009 vastgesteld. In de structuurvisie wordt het ruimtelijke beleid op hoofdlijnen geschetst. Als toekomstperspectief wordt ingezet op 'Anticiperen en Transformeren'. Dit perspectief vertaalt zich voor het Scheldekwartier in het toevoegen van een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma waardoor zij weer onderdeel van de stad wordt. Ten aanzien van het wonen wordt binnen Vlissingen prioriteit gegeven aan herstructurering van de bestaande voorraad en de ontwikkeling van het Scheldekwartier als onderdeel van de Stadshaven. Ten aanzien van het werken en de voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities zoals de ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad (incl. Scheldekwartier), maar ook op de verbetering van de stadsentree. Voorts geeft de visie aan dat Vlissingen zich inzet op het versterken van de diversiteit en kwaliteit van het toeristisch aanbod in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke beleving, ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit van de stad. Zo voegt de transformatie van de Stadshaven een nieuwe dimensie toe aan het maritieme karakter van de stad en vergroot tegelijkertijd het toeristisch aanbod (uitbreiding jachthavenareaal, levendig waterfront, vermaak, detailhandel, cultuurhistorie, uitbreiding van toeristische routes etc.). Dit als aanvulling op de bestaande kwaliteiten, zoals de aanwezigheid van water, duinen, jachthaven, jachtenbouw en de sluizen.

De ambitie op het gebied van mobiliteit is gelegen in het tegengaan van congestie en te zorgen voor goede verbindingen. De verbinding tussen de boulevard, de binnenstad en de stadsentrees verdient aandacht en verbetering. De aanleg van de Aagje Dekenstraat draagt direct in grote mate bij aan deze verbetering.

Woonvisie 'Vlissingen stad aan zee – een zee aan woonkwaliteit'

Het doel van de woonvisie, eveneens vastgesteld op 17 december 2009, is het formuleren van het beleidskader voor de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen. De visie is het toetsingskader voor initiatieven van derden en leidraad voor het handelen van de gemeente Vlissingen. In de woonvisie is een aantal doelstellingen geformuleerd:

- kwaliteit boven kwantiteit: herstructurering met verdunning en vergroening; nieuwbouw inzetten voor vergroten van de kwalitatieve differentiatie in de woningvoorraad en van de woonmilieus;
- integrale wijkaanpak: samen met maatschappelijke organisaties en burgers vanuit een fysiek en sociaal perspectief werken aan de leefbaarheid in buurten;
- doelgroepen aan bod: beschikbaar hebben van voldoende kwalitatief goede huisvesting voor alle doelgroepen (wonen-welzijn-zorg, starters, gezinnen, deeltijdwonen, studenten, CPO/PO/Klus-woningen, arbeidsmigranten);
- woningvoorraad van morgen: samenstelling van de woningvoorraad en woonmilieus zo goed mogelijk aansluiten op de huidige en veranderende woonbehoeften van de bevolking;
- wonen boven winkels stimuleren;
- complementariteit en samenwerking: actief inzetten voor samenwerking in de regio.

De focus van de woonvisie ligt op de bestaande voorraad, hierin is een aanzienlijke kwaliteitslag te behalen. Tot 2020 heeft de gemeente zich een herstructureringsopgave gesteld van 1.450 woningen.

Om ook kwaliteitsverbetering in de woonomgeving te bereiken gaat dit gepaard met een verdunningsopgave van 320 woningen. Speerpunt van het nieuwbouwbeleid is het Scheldekwartier dat kansen biedt voor meer diversiteit aan woningtypen en woonvormen, waardoor tevens aanvullende woonmilieus ontstaan. Specifiek wordt deze locatie ook ingezet voor deeltijdwonen. De aanleg van de Aagje Dekenstraat legt als ontsluitingsweg van het Scheldekwartier de basis om deze beleidsdoelstellingen te realiseren.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

GVVP 2004 – 2014

In maart 2004 heeft de Vlissingse gemeenteraad integraal beleid vastgesteld voor de thema's met betrekking tot verkeer en vervoer in Vlissingen. In relatie tot de realisatie van de oostelijke binnenstadsontsluiting waren de volgende doelstellingen leidend:

- Het creëren van een autoluwe binnenstad;
- Het bieden van een goede bereikbaarheid van de binnenstad;
- Het bieden van een goede autobereikbaarheid van toeristische centra.

De vertaling van de doelstellingen naar concreet beleid en uitvoeringsvraagstukken is geborgd in het GVVP 2004 -2014. De realisatie van de oostelijke binnenstadsontsluiting is opgenomen als ontwikkeling. De binnenstadsontsluiting bestaat uit twee delen:

- De Koningsweg wordt doorgetrokken tot aan de Commandoweg én;
- De Koningsweg wordt via het Scheldeterrein verbonden met de Aagje Dekenstraat.

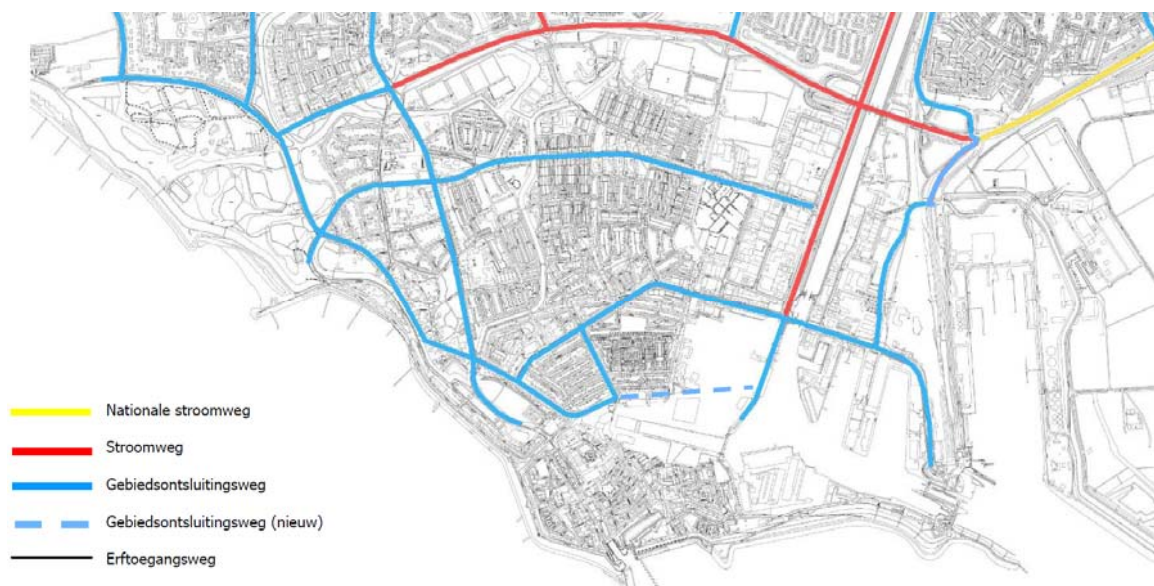
GVVP 2012 – 2020

In 2012 is opnieuw het beleid vastgesteld voor het verkeer en vervoer in de gemeente Vlissingen. Het beleid uit het voorgaande GVVP is als uitgangspunt genomen voor het geactualiseerde beleid. Het doel van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) is het vastleggen van het verkeer en vervoersbeleid voor de gemeente Vlissingen voor de periode tot 2020, met inachtneming van de ruimtelijke, demografische en verkeerskundige ontwikkelingen, alsmede het rijks-, provinciaal en regionale beleid.

Uitgangspunt binnen het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan is dat de binnenstad goed bereikbaar is zonder de leefbaarheid in de binnenstad aan te tasten. Aan de rand van de binnenstad zijn parkeervoorzieningen gerealiseerd van waaruit de binnenstad en boulevards lopend te bereiken zijn.

De gemeente voorziet een verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad door de realisatie van een verbindingsweg over het Scheldekwartier. Dit completeert de infrastructuur richting de binnenstad en biedt daarmee kansen voor de bereikbaarheid en economische vitaliteit van de binnenstad. Tevens heeft de aanleg van de Aagje Dekenstraat een ontlastend effect op het doorgaande verkeer in het zuidelijke deel van de binnenstad (Gravestraat) en de Paul Krugerstraat.

De afbeelding op de volgende pagina geeft de (toekomstige) wegenstructuur van Vlissingen weer ten zuiden van de Sloeweg. Toegevoegd aan het netwerk is de verbindingsweg over het Scheldekwartier.



Figuur 2: Wegenstructuur Vlissingen GVVP 2012-2020

Verkeerscirculatieplan Binnenstad

Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad (VCP Binnenstad) is op 28 mei 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Vlissingen en betreft een uitwerking van het vastgestelde GVVP. Het GVVP zet in op het verbeteren van de bereikbaarheid van de Vlissingse binnenstad. De binnenstad is binnen de verkeersstructuur van Vlissingen bereikbaar via de Nieuwe Vlissingseweg, de Sloeweg/Koudekerkseweg en via de Spuikomweg. Daarnaast is de route via de boulevards een belangrijke route vanuit recreatief oogpunt voor de diverse verkeersdeelnemers. De verlenging van de Aagje Dekenstraat tot aan de Koningsweg vormt een verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad via de Nieuwe Vlissingseweg.

Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen

Op 3 november 2011 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen' vastgesteld. Het betreft een herijking van het 'Masterplan Scheldekwartier' uit 2006. De visie speelt in op de huidige en toekomstige marktomstandigheden en vormt een strategie voor de ontwikkeling van de visie voor de komende 20 jaar. De kern van de visie is dat met de ontwikkeling van het Scheldekwartier, Vlissingen weer een hecht en betekenisvol stadsweefsel krijgt, dat de omliggende wijken en stadsdelen versterkt en verbindt op loopafstand van de binnenstad en de zee. De strategie in de visie biedt de flexibiliteit om kansen en initiatieven uit de markt te faciliteren. In de visie zijn concrete projecten benoemd voor de komende 5 jaren, zoals de realisering van de Marina, de herbestemming van de Timmerfabriek, woningbouw (o.a. afronding Bestevaer), maatschappelijke voorzieningen en zorg. De benoemde projecten bevinden zich voornamelijk rondom Het Dok. De keuze van de plek die wordt ontwikkeld is cruciaal. Door de projecten te concentreren, zowel op het gebied van voorzieningen als wonen, dient zo spoedig mogelijk een levendig stuk stad te ontstaan. De verlenging van de Aagje Dekenstraat over het Scheldeterrein tot aan de Koningsweg, maakt de ontsluiting van de deelprojecten in het Scheldekwartier mogelijk.



Figuur 3: Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier

Sociale Veiligheid, 'Vlissingen Veilig'

Op 13 juli 2010 heeft de raad de nota 'Vlissingen Veilig' vastgesteld. Deze nota bevat beleid met betrekking tot de integrale sociale veiligheid voor Vlissingen voor de periode 2010-2014. Bij de inrichting van de Aagje Dekenstraat zal rekening gehouden worden met dit beleid. Om de sociale veiligheid te borgen is bij de inrichting rekening gehouden met zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en criminaliteitspreventie. Het gaat hierbij om zien en gezien worden. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt. Zichtbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door overzichtelijkheid, zichtlijnen en verlichting. De inrichting van de weg is van recente datum en voldoet daarom aan algemeen gestelde eisen en normen in de beleidsnota. Mocht de praktijk uitwijzen of gebruikers in het plangebied menen, dat verbeteringen, maatregelen of aanvullende voorzieningen gewenst zijn, dan verzet dit bestemmingsplan zich daar niet tegen. Daarnaast vergroot de aanleg van de weg de bereikbaarheid van de binnenstad én het plangebied door nood- en hulpdiensten. De noodzakelijke voorzieningen (bijv. bluswatervoorzieningen) zijn aanwezig. In de regels is de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing uit een oogpunt van sociale veiligheid.

2.3 Stedenbouwkundig plan

Algemeen

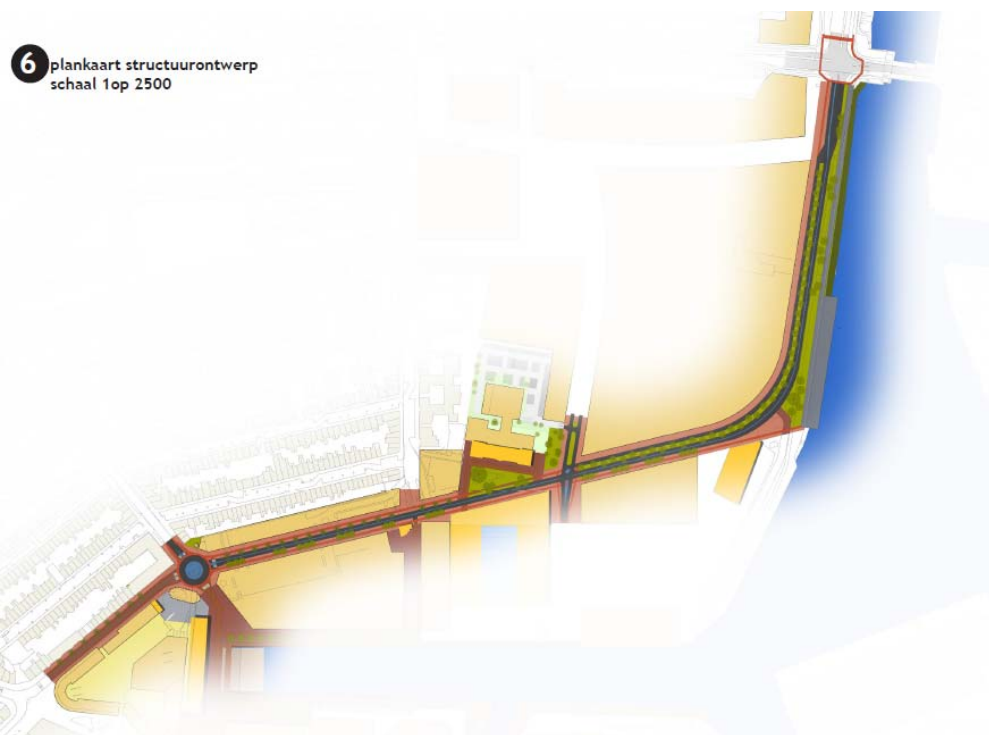
De (verlengde) Aagje Dekenstraat heeft een belangrijke functie binnen de structuur van het Scheldekwartier. Enerzijds vormt zij de verbinding tussen het Scheldekwartier en de omliggende

wijken en stadsdelen. Anderzijds vormt deze weg de hoofdontsluiting van het plangebied Scheldekwartier zelf.

Ligging en structuur van de Aagje Dekenstraat

De Aagje Dekenstraat sluit enerzijds, middels de aanleg van een rotonde, aan op de kruising Scheldestraat / Aagje Dekenstraat en anderzijds aan op het bestaande profiel van de Koningsweg. Ter hoogte van de Timmerfabriek blijft de ontsluiting naar de zuidoost zijde van de Binnenstad (entree eilandlocatie Damen, Gravestraat e.o. en het Eiland) over de brug over Het Dok behouden. Tevens wordt een ontsluiting naar het hoofdkantoor van Koninklijke Scheldegroep gerealiseerd. In de toekomst zullen, ter ontsluiting van het Scheldekwartier, meer ontsluitingen ontstaan vanaf de Aagje Dekenstraat.

Voor de (verlengde) Aagje Dekenstraat is een Structuurontwerp opgesteld door het stedenbouwkundig bureau VHP (d.d. 18-10-2012). Hoewel de Aagje Dekenstraat in fasen zal worden gerealiseerd is in het Structuurontwerp uitgegaan van het eindbeeld. Dit om te garanderen dat het een integraal ontwerp betreft en een consistente gedragslijn naar de toekomst is gewaarborgd. Er is binnen het ontwerp voldoende ruimte om de inrichting af te stemmen op toekomstige en nadere uitwerkingen.



Figuur 4: Structuurontwerp Aagje Dekenstraat.

2.4 Verkeer en parkeren

2.4.1 Verkeersontsluiting en circulatie

De verkeersstructuur en verkeerscirculatie zijn vastgelegd in het GVVP respectievelijk het Verkeerscirculatieplan Binnenstad. De aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat brengt met zich

dat een aantal specifieke keuzes in de verkeersstructuur en verkeerscirculatie moeten worden gemaakt.

Coosje Buskenstraat / Aagje Dekenstraat

Ten behoeve van de economische vitaliteit van de binnenstad is de aanleg van de verlenging van de Aagje Dekenstraat een enorme kans. De economische waarde van de route kan optimaal gebruikt worden door op de Coosje Buskenstraat enkele verkeerskundige maatregelen te nemen. Door eenrichtingsverkeer in te stellen richting de Spuikomweg wordt de Aagje Dekenstraat de toegangsweg tot de binnenstad. De bereikbaarheid van de parkeergarages, zowel Scheldeplein als Fonteyne, wordt met deze verkeersmaatregel geoptimaliseerd. Om deze verkeerskundige structuur te realiseren zijn infrastructurele maatregelen nodig. Ingezet wordt op een sobere verbetering van het wegvak Aagje Dekenstraat - Coosje Buskenstraat. Een eenrichting-verkeersmaatregel richting de Spuikomweg op de Coosje Buskenstraat zal worden ingevoerd na openstelling van de Aagje Dekenstraat.

Van Dishoeckstraat

Bij het ontwerp van de verlengde Aagje Dekenstraat is tevens de relatie gezien met de Van Dishoeckstraat. De Van Dishoeckstraat is ingericht als erftoegangsweg waar de verblijfskwaliteit centraal staat. Momenteel komt de straat uit op het terrein rondom het hoofdkantoor van de Koninklijke Schelde Groep, dat in de nieuwe situatie deel zal uitmaken van de Aagje Dekenstraat.

In het ontwerp van de verlengde Aagje Dekenstraat is er voor gekozen om geen verbinding te maken voor doorgaand verkeer tussen de Van Dishoeckstraat en Aagje Dekenstraat.

Indien er een verbinding zou worden gemaakt tussen beide straten wordt sluipverkeer vanuit de wijk Baskensburg in de hand gewerkt. Dit heeft tot gevolg dat enerzijds het gebruik van de Koningsweg en de Scheldestraat/Paul Krugerstraat wordt ondermijnd, die daarvoor een expliciete weginrichting hebben, en anderzijds dat de verblijfskwaliteit van de Van Dishoeckstraat wordt aangetast. Wel wordt een fiets- en voetverbinding gerealiseerd van de Van Dishoeckstraat naar de verlengde Aagje Dekenstraat, waarmee een aanzet wordt gegeven tot de verbinding met het gebied aan de zuidzijde van het Dok, via de voet- en fietsgangersbrug over het Dok. Deze verbinding is opgenomen in de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier'.

Ontsluiting Hoofdkantoor Koninklijke Schelde Groep

Door de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat verdwijnt de 'kenmerkende' toegang en ontsluiting van de Koninklijke Schelde Groep via de Van Dishoeckstraat. Koninklijke Schelde Groep zal voorafgaande aan de civieltechnische werkzaamheden van de verlengde Aagje Dekenstraat, overgaan tot sloop van het portiersgebouw, dat nu nog midden in het geplande profiel staat ter hoogte van de Van Dishoeckstraat. De ontsluiting van het hoofdkantoor zal verplaatst worden naar de oostzijde van dit gebouw. Deze ontsluiting zal vanaf de Aagje Dekenstraat worden gerealiseerd.

Ontsluiting Koningsbrug

Vanaf de Koningsweg blijft de ontsluiting richting de Koningsbrug over Het Dok in stand. De bevoorrading van KSG vereist dat er incidenteel zeer zwaar vrachtverkeer met een maximale lengte van 30 meter linksaf zal gaan over de toekomstige brug. Dit vereist een obstakelvrije inrichting van het kruispunt. Bij de nadere inrichting van de openbare ruimte moet hiermee rekening worden gehouden.

Rotonde

Op het kruispunt Aagje Dekenstraat met de Scheldestraat is een rotonde geprojecteerd. Uit onderzoek is gebleken dat een verkeersmaatregel middels een rotonde optimaal bijdraagt aan de verkeersveiligheid op deze kruising en zal zorgen voor een snelle doorstroming. De rotonde voorziet tevens in een aanzet tot de ontsluiting van het gebied aan de zuidzijde van Het Dok.

2.4.2 Functie verlengde Aagje Dekenstraat

De verlengde Aagje Dekenstraat betreft een gebiedsontsluitingsweg en heeft in hoofdzaak een verkeersfunctie. Dit komt tot uiting doordat het verkeer uit de erftoegangswegen zich verzamelt op deze weg, waar het verkeer van en naar de binnenstad een goede doorstroming heeft. Ook sluit de verlengde Aagje Dekenstraat aan op de Koningsweg, een andere gebiedsontsluitingsweg, welke deel uit maakt van de oostelijke binnenstadsontsluiting.

De weg krijgt vanaf de Koningsweg tot aan het hoofdkantoor van de Koninklijke Schelde Groep, een 50 km/uur regime. Vanaf dit punt zal de weg tot aan de rotonde overgaan in een 30 km/uur regime, als overgang naar de wegen in de binnenstad, zijnde de Aagje Dekenstraat en de Scheldestraat, waar een verblijfsregime aanwezig is. Het langzaam verkeer heeft haar eigen infrastructuur. Tevens zal een route voor het openbaar vervoer via de verlengde Aagje Dekenstraat lopen.

2.4.3 Parkeren

Eén van de uitgangspunten binnen het structuurontwerp vormt het parkeren aan de verlengde Aagje Dekenstraat. Binnen het profiel van de weg wordt hiervoor ruimte gecreëerd.

Door de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat verdwijnt op verschillende plaatsen parkeergelegenheid.

1. Parkeerterrein op de hoek van de Aagje Dekenstraat / Scheldestraat (168 parkeereenheden);
2. Parkeerterrein t.b.v. Koninklijke Schelde Groep.

De parkeereenheden op het parkeerterrein op de hoek van de Aagje Dekenstraat / Scheldestraat worden teruggebracht aan de zuidzijde van de Aagje Dekenstraat. Na aanleg van de Aagje Dekenstraat zullen door herinrichting weer minimaal evenveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Door aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat, verdwijnt ook de parkeervoorziening ten behoeve van het hoofdkantoor van de Koninklijke Schelde Groep. Met de Koninklijke Schelde Groep is de afspraak gemaakt, dat in het gebied tussen de Machinefabriek en de Timmerfabriek een tijdelijk parkeerterrein wordt aangelegd van 220 plaatsen. Dit parkeerterrein blijft gehandhaafd tot het moment dat de Machinefabriek een andere bestemming heeft. De Koninklijke Schelde Groep moet op dat moment dan zelf in een, mogelijk gebouwde, parkeervoorziening voorzien. Overigens zal de Koninklijke Schelde Groep in het kader van de verbouwing nog 80 parkeerplaatsen op eigen terrein direct rondom het hoofdkantoor realiseren.

2.4.4 Bouwverkeer

Het bouwverkeer ten behoeve van de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat zal via de Koningsweg worden geleid. Met het vermijden van het bouwverkeer door woongebieden, wordt voorkomen dat hinder van bouwverkeer zal ontstaan. Uitgangspunt is dat het hoofdkantoor van de Koninklijke Schelde Groep en de achterzijde van de woningen aan de Glacisstraat gedurende de aanleg van de weg bereikbaar blijven.

2.5 Profiel

2.5.1 Uitgangspunten

Het profiel van de verlengde Aagje Dekenstraat is opgesteld vanuit de volgende uitgangspunten:

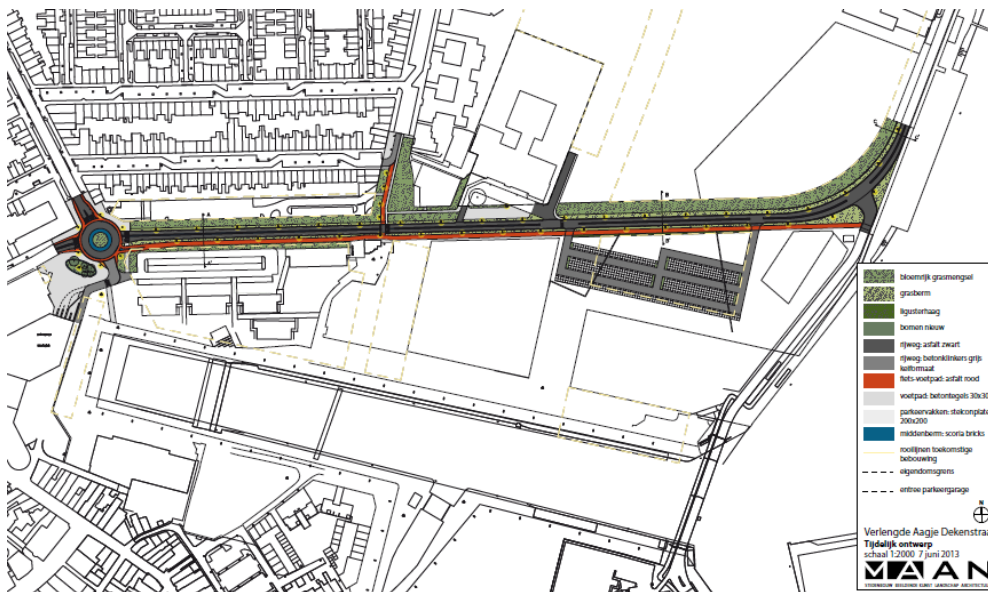
1. Aanleg van een rotonde op de hoek Scheldestraat / Aagje Dekenstraat. De keuze is gebaseerd op de verwachte verkeersintensiteit en de beschikbare fysieke ruimte.
2. De toegestane snelheid op de verlengde Aagje Dekenstraat betreft 50 respectievelijk 30 km/uur (globaal tussen rotonde hoek Scheldestraat / Aagje Dekenstraat en Hoofdkantoor Koninklijke Schelde Groep).
3. Gescheiden rijbanen voor gemotoriseerd verkeer. De keuze is gebaseerd op de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg.
4. Separate fiets/voetstroken. De keuze is gebaseerd op de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg.
5. Parkeren langs de weg dient mogelijk te zijn.
6. Aansluiting op de Van Dishoeckstraat voor langzaam verkeer.
7. Aansluiting op het hoofdkantoor van de Koninklijke Schelde Groep.
8. Aanleg T-splitsing ten behoeve van de toegang tot de Koningsbrug.
9. Aanleg toegang tot de tijdelijke parkeervoorziening van de Koninklijke Schelde Groep.
10. Rekening houden met ruimte voor de aanleg van een parallelweg tussen de kruising Keersluisbrug en hoofdkantoor Koninklijke Schelde Groep ten behoeve van de toekomstige wijk aan de noordzijde van de verlengde Aagje Dekenstraat.

2.5.2 Profielen

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot een profielontwerp met een gescheiden rijbaan met middenstrook. Aan de zuidzijde zal naast de rijbaan een parkeerstrook komen, waarbij rekening zal worden gehouden met een (later aan te brengen) bomenrij. Naast de parkeerstrook komt een vrijliggend fietspad en voetpad.

In het profielontwerp is aan de noordzijde ook een voet- en fietspad voorzien, maar dit wordt niet eerder aangelegd, dan nadat de geprojecteerde woningen aan de achterzijde van de Glacisstraat zijn gerealiseerd. Dit geldt ook voor de parallelweg tussen de kruising Keersluisbrug en het hoofdkantoor van de Koninklijke Scheldegroep. Deze weg wordt aangelegd ten behoeve van de wijk die te zijner tijd aan de noordzijde van de verlengde Aagje Dekenstraat zal worden gerealiseerd.

Binnen het profiel is ruimte voor het openbaar vervoer en indien nodig voor bushaltes.



Figuur 5: Beoogd ontwerp verlengde Aagje Dekenstraat

3 Milieuonderzoek

3.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is een beoordeling van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verplicht. Daarom is het noodzakelijk dat de haalbaarheid van de plannen wordt aangetoond. In dit hoofdstuk worden de daarvoor benodigde (milieukundige) onderzoeken toegelicht. Daarbij is gebruik gemaakt van de milieueffectrapportage en de bijbehorende (aanvullende en geactualiseerde) onderzoeken.

3.2 Milieueffectrapportage

3.2.1 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer, en het Besluit milieueffectrapportage voorzien in een mer-plicht voor plannen ('planmer') en in een mer- (beoordelings)plicht voor besluiten ('projectmer'). De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

3.2.2 Rapportage

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

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

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

Toetsingsadvies

Uit het advies van 3 juli 2008 blijkt de Cmer van mening dat zij, omdat de bestemmingsplannen waarvoor het MER is opgesteld, zelf nog niet in procedure zijn gebracht, nog geen uitspraak kan doen over de milieu-informatie in relatie tot het voorgenomen besluit. De commissie merkt op dat de informatie in het Hoofdrapport MER tamelijk globaal van karakter is. De achterliggende rapportage geeft meer detailinformatie, echter op een aantal aspecten nog onvoldoende voor een gedetailleerd bestemmingsplan. De commissie adviseerde dan ook de 'nu nog ontbrekende milieu-informatie in een aanvulling op het onderhavige MER ter visie te leggen bij ofwel het eerste (niet meer nader uit te werken) bestemmingsplan, ofwel (wanneer eerst een uit te werken (globaal) bestemmingsplan wordt opgesteld) de eerste uitwerking'. Op het gebied van onder andere natuur, landschap, cultuurhistorie

en bodem oordeelde de Cmer, dat de informatie in het MER helder, gedetailleerd en ten aanzien van bodem vrijwel volledig is.

In de hierna volgende paragrafen is aandacht besteed aan de door de Cmer gemaakte opmerkingen. De voor het plangebied relevante milieuaspecten zijn water, bodem, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. In dit hoofdstuk wordt onder andere op deze aspecten ingegaan. Geen van deze milieuaspecten, zoals hierna zal blijken, staat de ontwikkeling van het plangebied in de weg.

3.2.3 Herijking masterplan

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

In 2011 heeft een herijking van het Masterplan plaatsgevonden, welke geresulteerd heeft in de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier'. De visie is o.a. programmatisch aangepast aan de huidige marktomstandigheden. Het functionele programma is ten opzichte van het Masterplan sterk verminderd (alle functies) binnen het plangebied en daarmee nog steeds passend binnen de bestaande m.e.r.

3.2.4 Conclusie

De milieuparagraaf in dit bestemmingsplan biedt voldoende basis om, rekening houdend met de wetgeving rondom milieueffectrapportage, het milieubelang op een volwaardige manier te laten meewegen in de besluitvorming over voorliggend bestemmingsplan. In dit hoofdstuk zijn de relevante aspecten uit de verrichte milieuonderzoeken belicht. Aldus is de samenhang in de milieutechnische beoordeling geborgd. Waar nodig is aanvullend onderzoek gedaan of zijn onderzoeken geactualiseerd.

3.3 Water

Door de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw is het instrument van de watertoets geïntroduceerd. De watertoets is inmiddels verankerd op alle ruimtelijke planniveaus die Nederland kent. De watertoets is een beoordeling van de invloed, die ontwikkelingen of beheer van een plangebied hebben op het watersysteem in dat gebied. Het is noodzakelijk de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen voor de waterhuishoudkunde en het watersysteem na te gaan. Als basis hiervoor is de Deelstroomgebiedsvisie Zeeland en het Waterplan Vlissingen 2004-2008 opgesteld. In de Deelstroomgebiedsvisie signaleert men het tekort aan berging in de bebouwde gebieden en wordt o.a. aandacht besteed aan het toetsen van het regionale watersysteem aan de normen voor wateroverlast. In het Waterplan Vlissingen is een visie neergelegd op het waterbeheer in het stedelijk gebied van Vlissingen, waarbij het uitgangspunt is om te komen tot een duurzaam, gezond en veerkrachtig stedelijk watersysteem.

Met het Waterschap Scheldestromen wordt overleg gevoerd over de wateraspecten in bestaande wijken. In bestaande wijken zal, indien herinrichting aan de orde is, aandacht besteed worden aan de mogelijkheden ter verbetering van de wateraspecten. Bij nieuwe ontwikkelingen zal vanaf het begin van de inrichting van de te ontwikkelen locatie, het waterschap betrokken worden om een waterhuishoudkundig aanvaardbare situatie te creëren.

Voor de watertoets is gebruik gemaakt van de door het waterschap aanbevolen tabel.

Thema	Waterdoelstelling	Uitwerking
Veiligheid/ Waterkering	Waarborgen veiligheidsniveau en daarvoor benodigde ruimte	Er ligt een (secundaire) waterkering in en grenzend aan het plangebied. Deze wordt door de planontwikkeling verbreed.
Wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	Voldoende hoog gebouwd om instroming van oppervlaktewater in maatgevende situatie(s) te voorkomen. Voldoende ruimte voor vasthouden/bergen/afvoeren van water.	In het plangebied komt geen oppervlaktewater voor.
Riolering/RWZI (incl. water op straat/overlast)	Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken i.v.m. reductie hydraulische belasting RWZI en transportsysteem met beperken overstorten. Rekening houden met (eventuele benodigde filter)ruimte daarvoor.	In het plangebied wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd
Watervoorziening/-aanvoer	Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte-) water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	De watervoorziening is niet in het geding.
Volksgezondheid (water gerelateerd)	Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	In het plangebied komt geen oppervlaktewater voor.
Bodemdaling	Voorkómen van maatregelen die (extra) maaiveld dalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De polderpeilen worden niet aangepast. Bodemdaling zal niet optreden.
Grondwateroverlast	Tegengaan/verhelpen van grondwateroverlast.	Het plangebied ligt gemiddeld rond 3.90 meter boven NAP. Het grondwater niveau in Vlissingen ligt gemiddeld op 1.50 m onder NAP. Hierdoor

Thema	Waterdoelstelling	Uitwerking
		zal van grondwateroverlast niet snel sprake zijn.
Oppervlakte-waterkwaliteit	Behoud/realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit voor mens en natuur. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Er zijn geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit. In het plangebied komt geen oppervlaktewater voor.
Grondwaterkwaliteit	Behoud/Realisatie van een goede grondwaterkwaliteit voor mens en natuur.	Er wordt niet gebouwd in een natuurgebied, (specifiek daarvoor bedoeld) infiltratiegebied en/of gebied voor drinkwatervoorziening.
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwater afhankelijke ecologische waarden; m.n. van belang in/rond natuurgebieden (voor hydrologische beïnvloedingszone zie Prov. Omgevingsplan)	Verdroging is niet aan de orde.
Natte natuur	Ontwikkeling/Bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied grenst niet aan natte natuurgebieden. Er zijn daarom geen bijzondere maatregelen te treffen.
Onderhoud (mogelijkheden) waterlopen	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te kunnen worden.	In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Daarom is geen rekening gehouden met vrije onderhoudsstroken.
Waterschapswegen	M.b.t. de aanwezigheid waterschapswegen binnen/nabij het plangebied.	In het plangebied komen geen waterschapswegen voor.

3.4 Bodem

3.4.1 Wettelijk kader

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie.

Per 1 januari 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit in werking getreden. Op grond van dit besluit wordt de verplichting gesteld om een bodemfunctieklassenkaart op te stellen. Op 27 januari 2009 is deze kaart voor het grondgebied van de Gemeente Vlissingen vastgesteld door burgemeester en wethouders. Op deze kaart heeft het gebied van dit bestemmingsplan de functie 'wonen'.

3.4.2 Onderzoeksresultaten

Uit inventarisatie van de aanwezige bodemonderzoeken (verkennend en aanvullend bodemonderzoek KSG terrein, Oranjewoud, april 2000 en het nader bodemonderzoek KSG terrein SGS mei 2006) binnen het plangebied blijkt dat er een sterke bodemverontreiniging met BTEXN in het grondwater

aanwezig is ter hoogte van het bestaande wegtracé (Koningsweg) tussen de Timmerfabriek en Arabesk. Ook in de grond is deze verontreiniging aangetoond echter niet geheel afgebakend.

Aangezien deze verontreiniging zich bevindt op een diepte van 1,5m-mv is er van spoedeisendheid geen sprake. Omdat dit deel van het wegtracé in de huidige vorm gehandhaafd blijft, zal er op dit moment geen grond- c.q. grondwatersanering uitgevoerd worden.

Daarnaast blijkt uit de onderzoeken dat binnen het plangebied een diffuse verontreiniging met zware metalen, PAK's en asbest in de bovengrond aanwezig is. Dit als gevolg van ophooplagen en stedelijke activiteiten of bedrijfsactiviteiten.

Op basis van de verrichte bodemonderzoeken is door MWH een saneringsplan opgesteld. Het saneringsplan voor het volledige plangebied Scheldekwartier is in september 2008 gereed gekomen. In dit saneringsplan wordt de aanpak van de reeds bekende verontreinigingen beschreven. Het saneringsplan is ter beschikking voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Zeeland. Gedeputeerde Staten heeft bij besluit van 11 november 2008 ingestemd met het saneringsplan.

Op basis van het saneringsplan moet, voor het deel van het wegtracé waar reconstructie en renovatie zal plaatsvinden, een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd worden. De resultaten van dit bodemonderzoek vormen de basis voor het op te stellen uitvoeringsplan voor het uitvoeren van de sanering. Voordat gestart kan worden met de werkzaamheden moet het uitvoeringsplan ter beoordeling en goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

3.5 Archeologie

3.5.1 Wettelijk kader

Per 1 september 2007 is door de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) de Monumentenwet gewijzigd. In de gewijzigde wet is geregeld, dat de verantwoordelijkheid voor het beheer van de archeologie bij de gemeente ligt. De gemeenteraad dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.

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

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

onder huidig maaiveld en geen grotere oppervlakte hebben dan 30 m², vrijgesteld zijn van archeologisch onderzoek.

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

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

Het grootste deel van het plangebied ligt op de verwachtingskaart en op de beleidsadvieskaart aangeduid binnen een gebied met middelhoge/hoge archeologische verwachtingswaarde. Het westelijk deel van het plangebied ligt ter hoogte van de 17^e eeuwse vestingwerken en ligt dus binnen een gebied met een hoge archeologische waarde.

3.5.2 Onderzoeksresultaten

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

De aanbevelingen uit dit rapport zijn:

- archeologisch onderzoek naar resten uit de IJzertijd tot en met de Vroege Middeleeuwen achterwege laten;
- geen onderzoek doen naar de uitbreiding van de vestingwerken, die in de 19e eeuw hebben plaatsgevonden, omdat de ligging daarvan al vrij nauwkeurig bekend is en nader onderzoek weinig toevoegt aan de kennis daarover;
- de archeologische aandacht richten op de gebieden rondom de Dokhaven; mogelijk is een gedeelte van de waarden binnen dit gebied verstoord ten gevolge van de aanwezigheid van funderingen van de huidige bebouwing, reden waarom geadviseerd wordt de funderingsdiepten van de gebouwen in kaart te brengen;
- in overleg te komen tot een strategie ten aanzien van de omgang met archeologische waarden.

De aanbevelingen zijn op een advieskaart in het rapport aangegeven. Concreet worden twee zones afgebakend. In het noordelijk deel van het plangebied, ingeklemd tussen de Paul Krugerstraat en het verlengde van de Aagje Dekenstraat, wordt geen verder archeologisch onderzoek noodzakelijk geacht. In het zuidelijk deel van het plangebied rondom de Dokhaven, ingeklemd tussen het verlengde van de Aagje Dekenstraat en de Kleine Kerkstraat/Stenen Beer/Koudenhoek wordt echter wel nog verder archeologisch onderzoek aanbevolen.

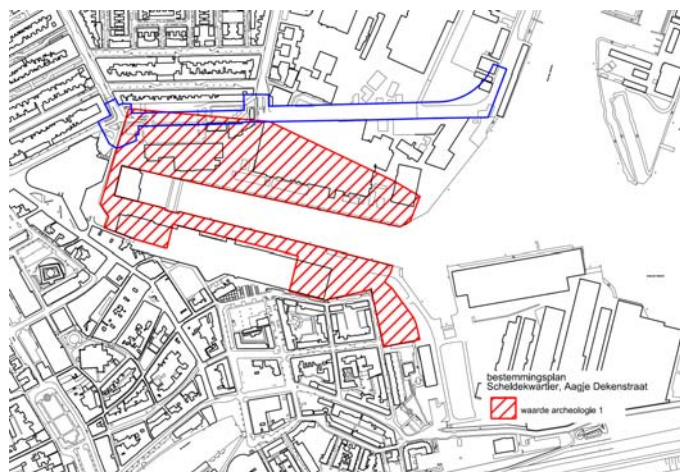
Op advies van de Walcherse Archeologische Dienst (WAD) zijn de aanbevelingen uit het bureauonderzoek, op één wijziging aan de oostzijde van het gebied na, verder ongewijzigd overgenomen. De wijziging betreft het terreindeel met in de ondergrond mogelijke resten van de vestingwerken uit de 17e eeuw. De resten zullen waarschijnlijk beperkt blijven tot lagen van een aarden wal en opvulling van omliggende grachten. De kenniswinst wordt hier te gering geacht. Zodoende geldt uitsluitend het zuidelijk deel van het plangebied rond de Dokhaven als een archeologisch waardevol gebied.

Hiermee komt ook vrijwel het gehele plangebied van onderhavig bestemmingsplan in een zone van het Scheldekwartier te liggen die niet geselecteerd is voor verder archeologisch onderzoek. Alleen het westelijke deel van het plangebied heeft nog een dubbelbestemming archeologie. Hier is wel nog verder archeologisch onderzoek geadviseerd.

Op figuur 6 is het gebied binnen het gehele Scheldekwartier, dat nog een dubbelbestemming archeologie heeft, rood gearceerd. Het westelijk deel van het plangebied valt binnen de rode arcering. Hier geldt op basis van het archeologisch onderzoek dat tot nog toe is uitgevoerd, dat toekomstige bodemingrepen onder een archeologische begeleiding moeten plaats vinden. Het is het gevolg van het gevoerde selectiebeleid ten behoeve van de ontwikkeling van het Scheldekwartier dat hier geen grootschalig onderzoek in de vorm van een opgraving moet plaatsvinden, maar kan worden volstaan met een archeologische begeleiding.

De Walcherse Archeologische Dienst moet op voorhand geïnformeerd worden over de aanvang van graafwerkzaamheden, zodat zij tijdens deze werkzaamheden waarnemingen kan verrichten.

Alle overige gebieden binnen het Scheldekwartier, dus ook het grootste deel van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan, zijn niet geselecteerd voor verder archeologisch onderzoek. Dit houdt in dat alle bodemingrepen in deze gebieden zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek.



Figuur 6: Archeologische waarden plangebied

3.6 Cultuurhistorie

3.6.1 Wettelijk kader

Op grond van de Monumentenwet 1988 is de Minister bevoegd monumenten aan te wijzen: panden of terreinen, ouder dan vijftig jaar, welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun

betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde. Monumenten behoeven geen nadere regeling meer in het bestemmingsplan, omdat de Monumentenwet 1988 uitputtend hun bescherming regelt.

3.6.2 Onderzoekresultaten

Er bevinden zich geen monumenten binnen het plangebied.

3.6.3 Overige cultuurhistorische aspecten

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

De Aagje Dekenstraat maakt deel uit van de oorspronkelijke stedelijke structuur. Door herstel van deze route wordt het gebied weer verbonden met de binnenstad waardoor het geheel weer als één gebied kan functioneren.

3.7 Bedrijven en milieuzonering

Voor behoud en verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving is een juiste afstemming tussen bedrijvigheid en wonen noodzakelijk. Deze afstemming is gebaseerd op de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG, versie 2009) waarin een lijst is opgenomen van nagenoeg alle bedrijfstypen en hun milieukeurmerken (bedrijvenlijst). De brochure kent een onderverdeling van bedrijvigheid in categorieën, waaraan richtafstanden zijn gekoppeld die idealiter zouden moeten gelden tussen bedrijvigheid en woningbouw.

In het plangebied bevindt zich op de hoek van de Aagje Dekenstraat / Scheldestraat een gasreducerstation, categorie D3. Volgens de genoemde brochure dient een afstand van 10 meter in acht te worden genomen op grond van het criterium geluid. Er bevinden zich binnen het plangebied geen geluidgevoelige functies binnen 10 meter van het gasreducerstation.

In onderhavig plan zijn verder geen bedrijven aanwezig die opgenomen zijn in de brochure “Bedrijven en Milieuzonering”. Daarom is hiervoor geen specifieke regeling in de regels opgenomen.

3.8 Geluid

3.8.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder moeten bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan, waarbinnen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen worden toegelaten, de van belang zijnde akoestische aspecten worden onderzocht. Dit betreft geluid vanwege wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai. Indien het plan voorziet in de aanleg van nieuwe wegen en/of reconstructie van bestaande wegen dient de geluidsbelasting van bestaande en eventueel nieuwe woningen ten gevolge van de aanleg of reconstructie onderzocht te worden.

3.8.2 Wegverkeerslawaai

Ten behoeve van het MER is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor zowel het plangebied Scheldekwartier als het aangrenzende Edisongebied, waarin alle ontwikkelingen tot 2020 zijn

opgenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat (hierna “de weg”) en zijn de akoestische gevolgen in beeld gebracht. In het MER is uitgegaan van het eindbeeld, waarbij ook de bebouwing langs de weg is gerealiseerd. Nu gekozen is voor een deelbestemmingsplan, waarbij geen bebouwing langs de weg aanwezig is, verandert de situatie. Om de gevolgen daarvan in beeld te brengen is opnieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd door bureau Goudappel Coffeng (zie Akoestisch onderzoek Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, d.d. 14 juni 2013).

Uit het onderzoek blijkt dat, zonder maatregelen, niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde. Dit geldt voor de achterzijde van de woningen aan de Glacisstraat. Door het toepassen van stil asfalt, dat een reductie van 3 dB oplevert, bedraagt de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde nog 2 dB. Door het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/uur zal het geluidsniveau nog lager zijn. Bovendien vallen dergelijke wegen buiten de werking van de Wet geluidhinder, en is het eventueel vaststellen van hogere waarden niet noodzakelijk. In het kader van een “goede ruimtelijke ordening” zijn in dit geval geen extra maatregelen noodzakelijk.

Tevens is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor woningen aan bestaande wegen in het kader van “reconstructie” en “gevolgen elders”.

Reconstructie

Uit het onderzoek blijkt dat alleen in de bestaande Aagje Dekenstraat een verhoging van de geluidsbelasting met 5 dB ten opzichte van de huidige situatie optreedt. Deze weg is reeds voorzien van stil asfalt. Bij een verhoging van het geluidsniveau met meer dan 2 dB dient onderzocht te worden of aanvullende isolerende maatregelen noodzakelijk zijn, zodat aan het vereiste binnenniveau volgens het Bouwbesluit voldaan kan worden.

In de Scheldestraat treedt geen verhoging op en is zelfs op een aantal punten sprake van een verlaging van de geluidsbelasting. Ook de Scheldestraat is reeds voorzien van stil asfalt. Nader onderzoek is hier niet noodzakelijk.

Maatregelen

Door het terugbrengen van de snelheid tot 30 km/uur op de Aagje Dekenstraat, vanaf het hoofdkantoor van de Koninklijke Scheldegroep, treedt een reductie van 2 dB op. Bovendien vervalt de plicht tot het nemen van maatregelen ingevolge de Wet geluidhinder, omdat wegen met een 30 km/uur regime in deze wet uitgezonderd worden. In het kader van “goede ruimtelijke ordening” dient afgewogen te worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Het is aan het bevoegd gezag om hierover een besluit te nemen.

Overwegingen

Uit onderzoek blijkt dat in de Aagje Dekenstraat de maximale geluidsbelasting 57 dB (ongecorrigeerd 62 dB) bedraagt. In het kader van het saneringsprogramma wegverkeerslawaaï zijn de woningen, die vóór 1986 zijn gebouwd, aangeschreven. Bij 2 woningen zijn maatregelen getroffen. De daarbij gehanteerde geluidsbelastingen bedragen ongecorrigeerd 61 tot 65 dB. De overige woningeigenaren hebben niet gereageerd op de aanschrijving of hebben aangegeven niet aan de sanering mee te willen doen.

Voor een deel van de woningen die na 1986 gebouwd zijn, is een hogere waarde verleend van 65 dB(A). Met de bouw is rekening gehouden met voldoende isolatie, zodat aan de binnenwaarde volgens het bouwbesluit wordt voldaan. Deze waarde was bij de nieuwbouw 35 dB(A). Aangezien de nu berekende waarden lager liggen dan 65 dB(A), worden verdere maatregelen niet nodig geacht. Voor het appartementengebouw op de hoek van de Scheldestraat en de Aagje Dekenstraat is geen

hogere waarde vastgesteld. Hoewel aangenomen mag worden dat ook hier met de nieuwbouw rekening is gehouden met een geluidsbelasting van 65 dB(A), zal nader onderzoek uitgevoerd worden naar de isolatiewaarde van deze woningen. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek zal worden bepaald of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woningen aan de Scheldestraat een maximale geluidsbelasting van 56,7 dB (ongecorrigeerd 61,7 dB) optreedt. Deze woningen bevinden zich binnen het complex van het hiervoor genoemde appartementengebouw op de hoek van de Scheldestraat en de Aagje Dekenstraat. Zoals hiervoor gesteld zal onderzocht worden of voor deze woningen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Gevolgen elders

Vanuit het oogpunt van “goede ruimtelijke ordening” is onderzoek gedaan naar de verwachte geluidsbelastingen elders op wegen buiten het plangebied. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat mogelijke gevolgen optreden langs de Aagje Dekenstraat, Coosje Buskenstraat, Glacisstraat en Hobeinstraat. De grootste toename vindt plaats langs de Aagje Dekenstraat. Zoals hiervoor onder “reconstructie” is vermeld, zijn de woningen langs de Aagje Dekenstraat reeds onderzocht of voldoen aan de binnenwaarde bij de nieuwbouw. Verder onderzoek naar maatregelen voor deze woningen wordt niet noodzakelijk geacht.

Voor de Coosje Buskenstraat geldt reeds een 30 km/uur regime. Voor de woningen aan de zuidzijde van de Coosje Buskenstraat is een hogere waarde vastgesteld van 59 dB(A). Met de bouw (1990-1991) is rekening gehouden met een buitenwaarde van 64 dB(A). Uit het onderzoek blijkt dat de indicatieve buitenwaarde na de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat en het omkeren van de rijrichting op de Coosje Buskenstraat ca. 58 dB zal bedragen. Omdat deze waarde ruimschoots onder de waarde van de geluidsbelasting bij de nieuwbouw ligt, kan verder onderzoek naar aanvullende maatregelen achterwege blijven.

Voor de Hobeinstraat en Glacisstraat is modelmatig ook een toename van ca. 3 dB ingeschat. Aangezien op deze wegen vooral bestemmingsverkeer aanwezig is en deze wegen als woon- en verblijfsgebied zijn ingericht wordt hier geen nader onderzoek noodzakelijk geacht.

3.8.3 Industrielawaai

Het bestemmingsplan voorziet niet in het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen, zodat het aspect Industrielawaai buiten beschouwing gelaten kan worden.

3.8.4 Spoorweglawaai

Het plangebied is op een afstand van minimaal 775 meter gelegen van de spoorlijn Vlissingen-Rosendaal. Het plangebied ligt daarmee buiten de wettelijk van toepassing zijnde invloedssfeer (250 meter) van de spoorlijn. Om die reden kan onderzoek naar het spoorweglawaai achterwege blijven en vormt dit aspect geen belemmering voor de realisering van dit project.

3.9 Externe veiligheid

3.9.1 Inleiding

In juni 2007 heeft TNO Bouw en Ondergrond rapport uitgebracht over het onderzoek naar externe veiligheid voor het gehele plangebied Scheldekwardier. Dit rapport is genaamd “TNO rapport Onderzoek externe veiligheid Dokkershaven en Edisongebied te Vlissingen” (hierna TNO rapport) en

is opgesteld ten behoeve van de MER. Uit het rapport is gebleken dat de ontwikkeling van het plangebied Scheldekwartier tot gevolg heeft dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is.

Door het project Scheldekwartier in fasen op te delen is per fase wellicht geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Echter, omdat het project verlenging Aagje Dekenstraat onlosmakelijk deel uitmaakt van de ontwikkeling van het totale plangebied Scheldekwartier, is voor dit deelgebied (en t.z.t. voor volgende deelplannen) ook een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Ten aanzien van Bouwblok B (Bestevaer) en Bouwblok D heeft eveneens een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden. De verantwoording van het groepsrisico voor de verlengde Aagje Dekenstraat is in paragraaf 3.9.4 gegeven en vindt zijn grondslag in het TNO rapport, met dien verstande dat de herijkte plannen voor het Scheldekwartier hierin verwerkt zijn.

3.9.2 Wettelijk kader

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

Normstelling

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

- Het plaatsgebonden risico.
- Het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is omschreven als de kans dat een persoon die gedurende een heel jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, ten gevolge van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof komt te overlijden.

De PR-contour met kans 10^{-6} geldt als grenswaarde voor kwetsbare objecten. Dat wil zeggen dat in het gebied binnen deze contour geen kwetsbare objecten voor mogen komen. Kwetsbare objecten zijn gebouwen waar personen zich gedurende een dag langere tijd bevinden (zoals woningen) of gebouwen waarin grote groepen van kwetsbare personen verblijven (zoals verpleeghuizen).

De contour met kans 10^{-6} geldt als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten, waar gemotiveerd van kan worden afgeweken. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de contour met kans 10^{-5} als grenswaarde. Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen die niet als kwetsbaar object worden aangemerkt (zoals bedrijfsgebouwen). Ook objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefooncentrale voor hulpdiensten, worden als beperkt kwetsbaar beschouwd.

Groepsrisico (GR)

Het GR is de cumulatieve kans dat een groep personen van 10, 100 en 1.000 personen tegelijkertijd komt te overlijden als gevolg van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof. Het GR kan grafisch worden weergegeven in een curve, de zogenaamde fN-curve. Het GR is niet wettelijk genormeerd. Voor het GR geldt enkel de oriënterende waarde als richtlijn.

Het invloedsgebied is het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt vaak bepaald door de berekening van het grootste mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1%-letaliteitsgrens).

Bij een overschrijding van de oriënterende waarde en/of toename van het groepsrisico is een verantwoording van het groepsrisico verplicht. In de Beleidsvisie externe veiligheid is aangegeven, dat bij een toename van het groepsrisico van meer dan 10% van de oriënterende waarde, een uitgebreide verantwoording noodzakelijk is, waarbij aandacht wordt besteed aan de criteria zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffecten.

Besluiten en regelingen

Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De regelgeving wordt binnen afzienbare termijn gewijzigd. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste (toekomstige) besluiten en regelingen.

- Het Besluit Externe veiligheid inrichtingen (Bevi): In het Bevi wordt gewerkt met normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor inrichtingen (bedrijven).
- Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden de normen voor het PR en de oriënterende waarde voor het GR zoals hiervoor aangegeven. Het belangrijkste beleidsdocument is daarbij de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NRVGS) uit 1996.
- De uitgangspunten van de NRVGS zullen op hoofdlijnen worden overgenomen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op grond van de Wet milieubeheer (Wm). Het gaat om het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev).
- Als voorbode hiervan is op 4 augustus 2004 de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS) in de Staatscourant gepubliceerd. Het Btev zal de NRVGS en de CRVGS gaan vervangen.
- De CRVGS vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf een tracé voor het transport van gevaarlijke stoffen in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit)

Bedrijven waar ten hoogste 13 m³ propaan in ten hoogste twee bovengrondse opslagtanks wordt opgeslagen, vallen binnen de werkingsfeer van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Dit besluit geeft aan te houden afstanden tussen de propaantank(s), het vulpunt van de tank(s) en de opstelplaats van de tankwagen en (beperkt) kwetsbare objecten die zijn gelegen buiten de inrichting. Voor de opslag van propaan gelden de volgende veiligheidsafstanden:

	Opslagtank met propaan tot en met 5 kubieke meter	Opslagtank met propaan groter dan 5 kubieke meter tot en met 13 kubieke meter
Bevoorrading tot en met 5 keer per jaar	10 meter	15 meter
Bevoorrading meer dan 5 keer per jaar	20 meter	25 meter

Basisnet Water

Op dit moment wordt het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen ontwikkeld. Met het Basisnet wordt beoogd een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid te creëren. Dit gebeurt door alle hoofdvaarwegen, rijkswegen en spoorwegen in te delen in

categorieën. Deze categorieën verschillen in de mate waarin er beperkingen gelden voor vervoer en/of ruimtelijke ontwikkelingen. Beperkingen voor het vervoer worden vastgelegd in een gebruiksruimte, beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in een veiligheidszone. Voor het transport over het water is een voorlopige indeling gemaakt. Hier kunnen nog geen rechten aan worden ontleend.

Het streven is het basisnet voor alle transportmodaliteiten (spoor, weg en water) tegelijk vast te stellen. Het Kanaal door Walcheren maakt onderdeel uit van het Basisnet Water, evenals de Westerschelde. In het eerder genoemde Btev wordt het Basisnet van een juridische basis voorzien. In december 2009 is, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Btev, een wijziging gepubliceerd van de CRVGS (besluit 15 december 2009, Stcr 2009, 19907). Deze wijziging houdt in dat ten aanzien van de risico's die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water reeds moet worden aangesloten bij de benadering van het Basisnet.

Kanaal door Walcheren

Het Kanaal door Walcheren is in het Basisnet Water aangeduid als een 'groene vaarweg'. Dat betekent dat het een binnenvaartverbinding betreft met vervoer van gevaarlijke stoffen waarvoor geen toetsingsafstand geldt, de maatgevende contour voor het PR (10^{-6}) ligt op het water. Er gelden geen beperkingen. Omdat er vanwege het beperkte transport van gevaarlijke stoffen geen toetsingsafstand geldt, is in het Basisnet besloten dat langs deze groene vaarweg geen groepsrisicoverantwoording nodig is. Voor het plangebied wordt voldaan aan de normstelling uit het Basisnet Water en de CRVGS.

Westerschelde

De Westerschelde is in het Basisnet Water aangeduid als een 'rode vaarweg'. Van rode routes wordt gebruik gemaakt door grote zeeschepen al dan niet met gevaarlijke stoffen. Maatgevende ongevalsscenario's zijn:

1. ongeval met een zeeschip met gevaarlijke stoffen;
2. aanvaring van een binnenschip met gevaarlijke stoffen door een groot zeeschip.

Voor de maatgevende contour van het plaatsgebonden risico (10^{-6}) bij rode routes geldt dat deze op de waterlijn ligt. Daarnaast geldt ook een toetsingsafstand voor het plasbrandaandachtsgebied (PAG), te weten een afstand van 40 meter vanaf de oeverlijn. Vanwege de status van de Westerschelde als internationale vaarroute, geldt dat de verantwoordelijkheid voor het monitoren en borgen van de veiligheidssituatie rondom de vaarroute over de Westerschelde bij de internationale Scheldec commissie ligt. Het monitoren hiervan gebeurt buitenom het Basisnet Water. Eind 2011 is door "Det Norske Veritas" een QRA opgesteld voor de Westerschelde. De conclusie hiervan is weergegeven in het rapport: "Actualisatiestudie 2011 risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde en prognoses 2015-2030". In deze rapportage is geconcludeerd dat de PR 10^{-6} contour indien aanwezig niet tot de oever reikt. Het groepsrisico overschrijdt in geen enkele situatie de oriëntatiewaarde. Uit de actualisatiestudie blijkt dat de maatgevende PR-contour niet tot de oever reikt en dat nergens binnen Vlissingen de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden.

3.9.3 Inventarisatie risicobronnen

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

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

Propaantank

Eind 2009 is de bovengrondse propaantank van 18 m³ vervangen door een kleinere propaantank van 9,1 m³. Doordat de inhoud van de huidige propaantank kleiner is dan 13 m³, is de propaantank niet langer Bevi-plichtig. Op de huidige propaantank is het Activiteitenbesluit wet milieubeheer van toepassing. Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een veiligheidsafstand van 25 meter vanuit het vulpunt en de opslagtank. Het plangebied Scheldekwardier en daarmee ook de verlengde Aagje Dekenstraat zijn op meer dan 25 meter vanaf het vulpunt en de opslagtank gelegen. De propaantank is dan ook niet langer een relevante risicobron voor de ontwikkeling van het Scheldekwardier en daarmee voor de verlengde Aagje Dekenstraat.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

Ten aanzien van de verlengde Aagje Dekenstraat, is de enige relevante risicobron het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. In het TNO rapport wordt aangegeven in welke gevallen (scenario's) de effecten tot in het Scheldekwardier / de verlengde Aagje Dekenstraat kunnen reiken.

3.9.4 Verantwoording Groepsrisico

De verantwoordingsplicht richt zich op alle personen die binnen een invloedsgebied verblijven. Dus niet alleen de personen die aanwezig zijn in woningen of werkruimten, maar ook personen in de openbare ruimte zoals verkeersdeelnemers. Ten aanzien van voorliggend bestemmingsplan - welke uitsluitend de aanleg van een weg met bijbehorende voorzieningen planologisch mogelijk maakt – is een verantwoording van het groepsrisico vereist.

Op 10 april 2012 is door de provincie de beleidsvisie externe veiligheid “Verantwoorde Risico's” vastgesteld. In maart 2006 is door de gemeente de Beleidsvisie Externe Veiligheid Gemeente Vlissingen vastgesteld. Een toelichting op deze visie is door de gemeente Vlissingen op 28 september 2010 vastgesteld. Deze beleidsvisie vormt een uitwerking van het rijksbeleid met betrekking tot externe veiligheid. Hierin is bepaald op welke wijze de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen invulling geven aan het aspect externe veiligheid. In de gemeentelijke beleidsvisie is aangegeven dat de gemeente risicosituaties beoordeelt aan de hand van de volgende veiligheidscriteria: plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

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

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

Ten aanzien van het Scheldekwardier is punt b, en in mindere mate punt a van toepassing. Het Scheldekwardier, en het daarvan deeluitmakende project verlenging Aagje Dekenstraat, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch als maatschappelijk en sociaal perspectief.

Uit het TNO-rapport volgt, dat het groepsrisico met betrekking tot het vervoer op de Westerschelde iets toeneemt. In beide gevallen blijft het groepsrisico zowel in de situatie met de ontwikkeling van het Scheldekwartier als in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde (OW), maar ligt wel boven de lijn $0,1 \times OW$. Uit de door DNV in 2011 opgeleverde 'Actualisatiestudie 2011 risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde en prognoses 2015-2030' mag geconcludeerd worden dat hierin geen wijziging optreedt.

Op grond van de gemeentelijke en provinciale beleidsvisie Externe Veiligheid betekent dit dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is voor het Scheldekwartier en daarmee, gezien paragraaf 3.1, eveneens voor de verlengde Aagje Dekenstraat.

Zelfredzaamheid

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

In het TNO rapport is een beschrijving gegeven van het gehele plan Scheldekwartier. Daarin is aangegeven dat het plan als geheel tot een verbetering leidt van de bereikbaarheid van de binnenstad. Dit is met name het gevolg van de aanleg van de Koningsweg (is reeds gerealiseerd) en de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat. Geconstateerd is dat de capaciteit van de nieuwe stadsentree (Koningsweg), de Aagje Dekenstraat en de Van Dishoeckstraat voldoende is om het Scheldekwartier bij calamiteiten snel te ontruimen.

De realisatie van de verlengde Aagje Dekenstraat draagt bij aan betere ontsluiting van de binnenstad en het Scheldekwartier. Hulpverleningsdiensten kunnen na realisatie van de verlengde Aagje Dekenstraat sneller ter plaatse zijn om het potentiële schadegebied snel te ontruimen. Verder biedt de verlengde Aagje Dekenstraat een extra vluchtmogelijkheid om het gebied snel te kunnen verlaten. Door de gerealiseerde oostelijke binnenstadsontsluiting (verbinding tussen de binnenstad en de Koningsweg), die mogelijk is geworden door de ontwikkeling van het Scheldekwartier, is de bereikbaarheid van de binnenstad verbeterd. Mede door de openstelling van de oostelijke binnenstadsontsluiting, en de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat wordt het Scheldekwartier en de Binnenstad aan meerdere kanten ontsloten. Tevens ligt er een voetgangersbrug over Het Dok, waardoor de ontvluchtingsmogelijkheden reeds zijn verbeterd.

Recentelijk zijn het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) en het Verkeerscirculatieplan vastgesteld. Hulpdiensten (ambulancedienst, politie, brandweer) zijn betrokken geweest bij de totstandkoming hiervan. In dit kader hebben zij aangegeven content te zijn met het plan om de Aagje Dekenstraat te verlengen en aan te laten sluiten op de Koningsweg.

Gezien het bovenstaande wordt de bereikbaarheid van de binnenstad en het Scheldekwartier als gevolg van de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat verder geoptimaliseerd. Dit komt de zelfredzaamheid en beheersbaarheid bij een calamiteit ten goede.

Beheersbaarheid en resteffect

Ongevallen met ammoniak en brandbare stoffen kunnen tot grote slachtofferaantallen leiden. De mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten om deze ongevallen te bestrijden zijn beperkt. Bij ongevallen met toxische stoffen is het van belang, dat de alarmering snel verloopt en dat er snel voor wordt gekozen om de bevolking te waarschuwen met het advies: ramen en deuren en

ventilatieopeningen sluiten. Daarbij is het tevens van belang dat de brandweer snel ter plaatse van het ongeval is om een inschatting te maken van de situatie. De realisatie van de verlengde Aagje Dekenstraat draagt bij aan een snelle bereikbaarheid van de binnenstad en het Scheldekwardier door hulpdiensten.

Ten aanzien van het aspect beheersbaarheid dient opgemerkt te worden dat bij de concrete invulling van de openbare ruimte aansluiting zal worden gezocht bij de handleiding 'Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid' van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR.) Deze invulling wordt in overleg met de gemeentelijke brandweer / Veiligheidsregio Zeeland bepaald.

Conclusie en afweging

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

De hulpdiensten zijn in Zeeland op het overgrote deel van de rampen voorbereid. Echter bij een bepaald aantal rampen zal de hulpverleningscapaciteit niet toereikend zijn. Het schadebeeld, dat bij deze rampen op kan treden vergt meer van de hulpverleningsdiensten dan waar zij toe uitgerust zijn. De ontwikkeling van het Scheldekwardier kan bij een calamiteit zorgen voor een toename van het aantal gewonden. De hulpverleningsdiensten zijn bij een worst case scenario onvoldoende in staat te voldoen aan de hulpvraag. Als gevolg van de realisatie van de verlengde Aagje Dekenstraat, kunnen personen die zich in de binnenstad en in het Scheldekwardier bevinden, deze gebieden sneller ontvluchten. Tevens kunnen hulpdiensten als gevolg van de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat sneller de binnenstad en het Scheldekwardier bereiken.

Het Scheldekwardier, en het daarvan deeluitmakende project verlengde Aagje Dekenstraat, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch als maatschappelijk en sociaal perspectief. Dit belang moet afgewogen worden tegen de toename van het groepsrisico als gevolg van deze ontwikkeling. Indien zich een calamiteit voordoet, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, kunnen de gevolgen groot zijn. Als gevolg van de aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat zal de zelfredzaamheid en beheersbaarheid toenemen. De aanleg van de verlengde Aagje Dekenstraat heeft dan ook een positieve bijdrage in het kader van externe veiligheid.

3.10 Luchtkwaliteit

3.10.1 Wettelijk kader

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

Het doel is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 januari 2009 zijn de tijdstippen, waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof van 40 µg/m³ aangepast. Het tijdstip, waarop aan de normen voor fijn stof moet worden voldaan is gesteld op 11 juni 2011. Het tijdstip, waarop aan de normen voor stikstofdioxide moet worden voldaan is in Nederland 1 januari 2015.

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

- kleine projecten: projecten, die de luchtkwaliteit “niet in betekenende mate” (NIBM) verslechteren; deze projecten hebben geen wezenlijke invloed op de luchtkwaliteit en hoeven niet meer te worden beoordeeld op luchtkwaliteit; onder wezenlijke invloed wordt verstaan een toename van 1,2 µg/m³ (is 3% van de jaargemiddelde stikstofdioxide en fijn stof);
- grote projecten: projecten, die de luchtkwaliteit “in betekenende mate” (IBM) verslechteren; ze zijn waar mogelijk opgenomen in het gebiedsgerichte programma van het NSL; deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan de criteria van het NSL.

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

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

3.10.2 Onderzoeksresultaten

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

In het MER wordt naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek geconcludeerd dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit nergens worden overschreden. De Commissie voor de mer heeft echter geadviseerd het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de besluitvorming over uitwerkingsplannen te actualiseren, waarbij rekening moet worden gehouden met de emissies van de scheepvaart en de dan geldende wetgeving. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de mer is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de emissies van de scheepvaart op het Kanaal door Walcheren. Dit onderzoek is uitgevoerd door TNO (rapportnr. TNO-034-UT-2009-01232_RPT-ML, d.d. juni 2009). Uit het onderzoek blijkt dat de bijdrage van de scheepvaart aan de lokale concentraties NO₂ en PM₁₀ (fijnstof) zeer laag is en zeker niet tot een overschrijding van de normen zal leiden.

Tevens is aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied als gevolg van het verkeer. De gegevens uit de onderzoeken ten behoeve van het MER zijn daarbij geactualiseerd. Uit het onderzoek (Rapport Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, 14 juni 2013) blijkt dat er geen overschrijdingen van de normen plaatsvinden.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen bestaan voor de ontwikkeling van dit deelplan in het gebied Scheldekwartier.

3.11 Natuur

3.11.1 Wettelijk kader

Natuurbescherming is in Nederland vastgelegd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. Op provinciaal niveau is tevens de ecologische hoofdstructuur (EHS) vastgelegd in het Omgevingsplan. Er wordt een expliciete onderverdeling gemaakt in soortenbescherming en gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

De soortenbescherming van planten en dieren is vastgelegd in de op 1 april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde AMvB's. Activiteiten, die een bedreiging vormen voor de beschermde inheemse diersoorten zijn niet toegestaan zonder ontheffing op grond van de Flora- en faunawet. Bij (de voorbereiding van) ruimtelijke ontwikkelingen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de plannen niet in de weg staat.

Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming is vastgelegd in de op 1 oktober 2005 in werking getreden Natuurbeschermingswet 1998. Doel van deze wet is de bescherming van natuurgebieden in Nederland en de aanwijzing van natuurgebieden die van nationaal of internationaal belang zijn (Natura 2000). De gebiedsbescherming is gericht op het veiligstellen van grotere gebieden om daarmee bijzondere ecosystemen of leefgebieden (habitats) te kunnen beschermen en behouden. De gebiedsbescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn, de beschermde natuurmonumenten en de ecologische hoofdstructuur zijn in de beschermde gebieden opgenomen. Activiteiten die negatieve gevolgen hebben voor de instandhoudingdoelstellingen van de natuurwaarden in deze gebieden, zijn aan een toets respectievelijk vergunning gekoppeld.

Naast de Natuurbeschermingswet is de op rijks- en provinciaal niveau vastgesteld Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. De Zeeuwse EHS bestaat uit de bestaande natuurkerngebieden, de nog te realiseren natuurontwikkelingsgebieden en de ecologische verbindingzones uit het Natuurgebiedsplan Zeeland. De gebieden moeten wettelijk beschermd en goed beheerd worden. Zonering en gerichte maatregelen dienen te zorgen voor goede milieucondities, die nodig zijn om de gestelde natuurdoelen te realiseren. Daarnaast is één van de doelen uit het provinciale omgevingsplan duisternis te behouden en verstoring daarvan te voorkomen onder meer ten behoeve van de flora en fauna.

Bij (de voorbereiding van) ruimtelijke ontwikkelingen moet worden onderzocht of de wetgeving ten aanzien van de gebiedsbescherming de uitvoering van de plannen niet in de weg staat.

3.11.2 Onderzoeksresultaten

In 2006 is onderzoek gedaan naar de natuurwaarden voor het Scheldekwartier door bureau Nieuwland Advies (Natuurwaarden plangebied Dokkershaven). Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft actualisering van dit rapport plaatsgevonden door Bureau Woets' Insecten in de vorm van een Quick Scan naar de flora- en fauna in het gebied. De Quick Scan heeft uitsluitend betrekking op het tracé van de verlengde Aagje Dekenstraat en een stuk van de Koningsweg.

Op 20 en 21 juli 2012 zijn bezoeken gebracht aan het plangebied. Het terrein bestaat voornamelijk uit bestrating met de bijbehorende bermen en begroeiing en een deel van de Koningsweg met begroeide bermen die onderhouden worden. Er is één wettelijk beschermde plantensoort aangetroffen in het gebied in de vorm van de grote Kaardenbol. Er zijn vogels aangetroffen (Zilvermeeuw, de Kleine mantelmeeuw en Turkse tortel), maar geen sporen van een eventuele meeuwenkolonie. Het is onwaarschijnlijk dat grondbroedende vogels in het gebied nestelen in de zomer. Mogelijk komen individuele zoogdieren voor (bruine rat, aardmuis en bosmuis). Het plangebied is te open en daarmee ongeschikt voor de vleermuis. Er bevinden zich geen gebouwen in het plangebied die geschikt zijn voor een vleermuis kolonie.

Geconcludeerd kan worden dat in het plangebied, met uitzondering van de Grote Kaardenbol, geen kritische soorten aanwezig zijn die onder de Flora- en Faunawet vallen. De Grote Kaardenbol komt in Zeeland algemeen voor op gronden die zijn geroerd langs wegbermen en terreinen in ontwikkeling. Daardoor is het niet nodig een ontheffing van de Flora- en Faunawet aan te vragen.

Bij werkzaamheden gedurende de periode van 15 maart tot 15 juli dient men zich ervan te vergewissen dat er geen broedende vogels in het gebied bevinden.

In relatie tot de Natuurbeschermingswet kan voor de projectlocatie gesteld worden dat er geen relatie bestaat met de Westerschelde, die vanuit de Natuurbeschermingswet is aangewezen als Natura2000-gebied. Uit dien hoofde is geen nader onderzoek voor dit plangebied vereist.

Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS. Gezien bovenstaande, vormen natuurwaarden geen belemmering voor de invulling van het plangebied.

3.12 Kabels en leidingen

In het plangebied of direct aangrenzend aan het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

De benodigde ondergrondse infrastructuur ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het Scheldekwartier zal in de ondergrond van de verlengde Aagje Dekenstraat worden aangelegd.

3.13 Explosieven

In opdracht van de gemeente Vlissingen is in 2005 een 'Vooronderzoek Conventionele Explosieven' uitgevoerd voor het plangebied Scheldekwartier.

Daarnaast is in 2010 een Probleeminventarisatie Conventionele Explosieven uitgevoerd voor het volledige grondgebied van de gemeente Vlissingen. Uit beide rapporten blijkt dat de locatie waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, verdacht is op het aantreffen van niet-gesprongen conventionele explosieven.

Voordat de graafwerkzaamheden ten behoeve van reconstructie en renovatie van het wegtracé plaats kunnen vinden, zal daarom verder onderzoek naar niet-gesprongen conventionele explosieven uitgevoerd moeten worden.

De uitkomsten vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4. Juridische planbeschrijving

4.1 Inleiding

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

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

Naast het feit dat de bestemmingen, aanduidingen en weergave van de verbeelding gestandaardiseerd zijn, vloeit de redactie van de regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling rechtstreeks voort uit het Besluit ruimtelijke ordening. De algemene gebruiksbeeping is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening en behoeft derhalve niet meer in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Ook de strafbeeping, die gekoppeld is aan de gebruiksbeeping behoeft niet meer in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

De beleidsmatige inhoud van het bestemmingsplan is niet gestandaardiseerd. De gemeente behoudt haar vrijheid ten aanzien van de inhoud en vormgeving aangaande de toelichting.

4.2 Verbeelding

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

4.3 Regels

4.3.1 Algemeen

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

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

Hieronder worden de hoofdstukken en onderliggende artikelen nader toegelicht.

4.3.2 Inleidende regels

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

4.3.3 Bestemmingsregels

Bestemming Verkeer

Het plangebied valt geheel binnen de bestemming Verkeer. De Aagje Dekenstraat heeft een gebiedsontsluitende functie en stroomfunctie. Aanverwante functies aan de bestemming Verkeer worden binnen deze bestemming mogelijk gemaakt.

Bestemming Waarde – Archeologie 1

Een deel van het plangebied valt tevens binnen de bestemming Waarde – Archeologie 1. Hier geldt op basis van het archeologisch onderzoek dat tot nog toe is uitgevoerd, dat toekomstige bodemingrepen onder een archeologische begeleiding moeten plaatsvinden.

Bestemming Waterstaat

Een klein deel van de secundaire waterkering is gelegen binnen het plangebied. Het betreft een gedeelte van de beschermingszone A. Deze zone is opgenomen binnen de bestemming Waterstaat.

4.3.4 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn onderstaande regels opgenomen:

Antidubbeltelregel

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

Algemene bouwregels

- a. Bestaande afstanden en andere maten;
Dit artikel regelt de reeds rechtens toegestane afstanden en maten op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.
- b. Toegelaten bouwwerken en afwijkende maten;
Dit artikel bevat een beschermende regeling voor maten, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of kunnen komen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- c. Overschrijding bouwgrenzen;
Deze bepaling regelt beperkte en ondergeschikte overschrijdingen van de grenzen van bouwvlakken.
- d. Ondergronds bouwen;
Dit artikel bepaalt, dat de bouwregels van overeenkomstige toepassing zijn op ondergronds bouwen tot 3,5 meter beneden peil.
- e. Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening;
Dit artikel moet worden opgenomen, omdat bij de inwerkingtreding van de Wro, de

Invoeringswet Wro en het Bro op 1 juli 2008 de intrekking van de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeernormen en de regeling voor het parkeerfonds) in de bouwverordening niet in werking is getreden. De stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening blijven dus vooralsnog bestaan.

Algemene afwijkingsregels

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

Algemene wijzigingsregels

Deze algemene regel maakt het – in geringe mate en niet structureel – wijzigen van bestemmingsgrenzen en maatvoeringsvlakken en het vergroten van bouwvlakken door burgemeester en wethouders mogelijk. Tevens kunnen burgemeester en wethouders de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1' toevoegen respectievelijk schrappen, indien archeologisch onderzoek zulks aantoonst.

Overige regels

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

4.3.5 Overgangs- en slotregels

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

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid

Kostenverhaal

In de Wet en het Besluit ruimtelijke ordening zijn bepalingen opgenomen, die gaan over verplicht kostenverhaal door de gemeente. In bepaalde gevallen kan dit uitmonden in een verplicht op te stellen grondexploitatieplan. Nu dit bestemmingsplan ziet op de ontwikkeling van bouwplannen als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening is verplicht kostenverhaal in beginsel aan de orde. Op grond van artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening kan worden afgezien van de vaststelling van een exploitatieplan, indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd en het niet noodzakelijk is om een tijdvak of fasering te bepalen dan wel andere eisen te stellen aan de inrichting van het gebied. Deze bepaling brengt met zich mee, dat, indien alle gronden binnen een bestemmingsplan, waarop bouwplannen mogelijk zijn, in eigendom zijn van de gemeente, er geen exploitatieplan nodig is. De gemeente regelt het kostenverhaal via de uitgifte van de bouwgronden en ook de fasering en inrichting bepaalt de gemeente zelf. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet vereist.

Financiële uitvoerbaarheid

Voor dit gebied is een kostendeekkende grondexploitatie vastgesteld. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd.

5.2 Procedure

Inspraak

Het voorontwerp is gedurende 6 weken onderwerp van inspraak geweest en heeft gedurende deze periode op het stadhuis ter inzage gelegen en is raadpleegbaar gesteld via de website van de gemeente (www.vlissingen.nl/bestemmingsplannen).

De reacties worden opgenomen in een antwoordnota, die aan alle insprekers wordt toegezonden. Daarbij wordt tevens het vervolg van de procedure aangegeven.

Overleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan:

1. Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl);
2. Delta NV, Postbus 5048, 4330 KA Middelburg (infodnwb@delta.nl)
3. Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl)
4. Nederlandse Gasunie, Postbus 44, 2740 AK Waddinxveen (communicatie@gasunie.nl)
5. Rijkswaterstaat, directie Zeeland, Postbus 5014, 4330 KA Middelburg (DZL-ruimtelijkeplannen@rws.nl)

Provincie Zeeland heeft aangegeven niet betrokken te hoeven worden bij het vooroverleg, aangezien de weg deel uit maakt van de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier', waarmee de provincie reeds eerder heeft ingestemd.

In een antwoordnota worden de reacties samengevat en becommentarieerd, waarbij tevens zal worden aangegeven of deze geleid hebben tot aanpassing van het plan.

5.3 Handhaving

De bestemmingsregels zijn op een dusdanige wijze geformuleerd, dat de handhaving van het bestemmingsplan voor een ieder duidelijk kan zijn. Dit is met name gelegen in de formulering van de bestemmings- en gebruiksregels, waarin een opsomming is opgenomen van de verschillende manieren van het gebruik van de gronden en bouwwerken, waaruit vervolgens een strijdigheid met de bestemming kan voortvloeien. Op basis hiervan kan dan in beginsel handhavend worden opgetreden op grond van de in het bestemmingsplan opgenomen algemene gebruiksregel.

In dit bestemmingsplan zijn geen bestemmingen of gebruiksregels opgenomen, die doelbewust huidige feitelijk gebruik zou uitsluiten.

