

Gemeente Vlissingen

**Bestemmingsplan Scheldekwartier
'Scheldewijk-Noord'**

Bestemmingsplan

Bestemmingsplan Scheldekwartier 'Scheldewijk-Noord'

Gemeente Vlissingen

Procedure

Plannummer	NL.IMRO.0718.BPSN09 – ON01
Ontwerp-tervisielegging	1 augustus t/m 11 september 2019
Besluit Gemeenteraad	30 januari 2020
Publicatie besluit	19 februari 2020
Beroepstermijn	21 februari t/m 2 april 2020
Inwerkingtreding	
Voorlopige voorziening	
Voorzitter ABRS	
Beroep ABRS	

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	9
1.1	Aanleiding en doel	9
1.2	Ligging en begrenzing projectgebied.....	9
1.3	Vigerend planologisch regime.....	10
1.4	Crisis- en herstelwet.....	10
1.5	Opzet plantoelichting.....	11
2	PLANBESCHRIJVING	13
2.1	Inleiding.....	13
2.2	Beleidskader	13
2.3	Overleg instanties	26
3	TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN	29
3.1	Inleiding.....	29
3.2	Bodem en niet-gesprongen explosieven	32
3.3	Geluid	34
3.4	Externe veiligheid	37
3.5	Duurzaamheid	42
3.6	Luchtkwaliteit	42
3.7	Ecologie	44
3.8	Windhinder.....	46
3.9	Kabels en leidingen	47
3.10	Luchtvaartverkeer	47
3.11	Bedrijven en milieuzonering	47
3.12	Cultuurhistorie en archeologie.....	48
4	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	51
4.1	Inleiding.....	51
4.2	Verbeelding	51
4.3	Regels.....	51
5	UITVOERBAARHEID	55
5.1	Kostenverhaal.....	55
5.2	Financiële uitvoerbaarheid	55
5.3	Handhaving	55
5.4	Conclusie	55

Bijlagen

1. Toetsingsadvies Commissie voor de mer Scheldekwartier en Edisongebied e.i. te Vlissingen, Toetsingsadvies over het MER, dd. 3 juli 2008, rapport 1809-87
2. Herziene rioleringsplan Scheldekwartier, NXXS, dd. 2 augustus 2017, rapportnr NXXS17-013-040
3. Rapport Verkennend bodem- en asbestonderzoek, Antea Group, met projectnummer 0436189.00 en gedateerd 18 december 2018
4. 'Scheldewijk Vlissingen, Actualisatie akoestisch onderzoek', Goudappel Coffeng, dd. 19 december 2018, projectnummer 002099.R1.01.20181219.R1.01
5. Groepsrisicoberekeningen Scheldekwartier, DNV, dd. 23 december 2013, rapportnummer 18K223N-1
6. Brontekening Scheldekwartier (bluswatervoorzieningen Scheldekwartier)
7. Onderzoek luchtkwaliteit Woningbouwontwikkeling Kop van het Dok en Scheldewijk, Goudappel Coffeng, dd. 6 april 2018, VSG047/Kzj/0206.01
8. Quick scan Wet natuurbescherming Scheldewijk Buijs Eco Consult, B.V., dd. 27 maart 2017, projectnummer 172102
9. Bevestiging provincie dat geen ontheffing wnb nodig is, dd. 9 april 2018, 18005816
10. Memo stikstofberekening bestemmingsplan Scheldekwartier, Scheldewijk Noord
11. Aerius berekening bestemmingsplan Scheldekwartier, Scheldewijk Noord, gebruiksfase
12. Aerius berekening bestemmingsplan Scheldekwartier, Scheldewijk Noord, aanlegfase
13. Raadsbesluit tot vaststelling bestemmingsplan Scheldekwartier, Scheldewijk Noord
14. Antwoordnota Ontwerpbestemmingsplan Scheldekwartier, Scheldewijk Noord

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

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

In het Scheldekwartier worden woningen en verschillende stedelijke voorzieningen gerealiseerd binnen drie deelgebieden, Scheldestad, Scheldewerf en Scheldewijk. Dit bestemmingsplan is bedoeld voor het noordelijke deel van Scheldewijk. Hierbij zijn nieuwe woningen en appartementen voorzien ten noorden van de Singel en worden de (verleende omgevingsvergunningen voor de) ontwikkellocaties de Broederband en De Vesting planologisch ingepast. De structuur van de 19^e en 20^e-eeuwse stadsuitbreidingen wordt binnen deze inbreidingslocatie doorgezet en zorgt voor verbinding met het water. Binnen het plangebied wordt de bouw van ten hoogste 235 woningen mogelijk gemaakt in een aantrekkelijke mix van huur en koop en grondgebonden woningen en appartementen.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

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



Figuur 1, Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de (achterzijde van de) bestaande woningen langs de Paul Krugerstraat. Aan de westzijde begrenst de Van Dishoekstraat het plangebied. Aan de zuidzijde wordt de grens bepaald door De Dempostraat, respectievelijk de Singel. Aan de oostzijde van het plangebied vormt een nieuw aan te leggen ontsluiting de begrenzing van het plangebied. Tevens wordt in de noordoostelijke hoek van het plangebied aansluiting gezocht bij de begrenzing van aanliggende bestemmingsplannen.

1.3 Vigerend planologisch regime

Voor het plangebied geldt momenteel grotendeels het bestemmingsplan 'De Schelde', dat op 28 februari 1991 is vastgesteld door de gemeenteraad en op 23 juli 1991 (gedeeltelijk) is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zeeland. In het bestemmingsplan 'De Schelde' zijn de gronden, waarop de plannen zijn gesitueerd, bestemd voor Industriële doeleinden met een maximale bouwhoogte van 20 meter.

Voor de ontwikkelingslocatie de Broederband, direct gelegen aan de Van Dishoekstraat, geldt deels ook nog het bestemmingsplan 'Scheldestraat', dat op 26 april 1985 door de gemeenteraad is vastgesteld. Om hier ten behoeve van de beoogde woningbouw vanaf te wijken is op 12 oktober 2018 een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening verleend. Ook de bouw van de betreffende woningen en appartementen is inmiddels vergund en wel op 21 maart 2019. De verleende, en inmiddels onherroepelijk geworden vergunningen, worden qua bouw- en gebruiksmogelijkheden opgenomen in onderhavig plan.

Ook voor de ontwikkelingslocatie De Vesting, ten oosten van de locatie Broederband, is op 27 juni 2019 een omgevingsvergunning verleend voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening. De mogelijkheid om hier 43 grondgebonden woningen, 3 appartementen en 10 garageboxen te realiseren wordt nu geformaliseerd in onderhavig bestemmingsplan.

Voor enkele percelen aan de noordoostzijde geldt op dit moment geen bestemmingsplan. Hier gelden de bepalingen uit de Bouwverordening. Deze gronden zijn in eigendom van gemeente Vlissingen.

Tenslotte geldt voor het projectgebied een voorbereidingsbesluit, dat door de gemeenteraad in zijn vergadering van 22 juni 2017 is genomen en dat per 6 juli 2017 in werking is getreden. Binnen dit voorbereidingsbesluit is bepaald dat het verboden is het feitelijk gebruik van gronden en bouwwerken, zoals dat bestond ten tijde van inwerkingtreding van het besluit, te wijzigen in een ander gebruik, waaronder tevens een wijziging in omvang en intensiteit wordt verstaan, indien de aangewezen gronden daardoor minder geschikt worden voor het verwezenlijken van de bij het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan te geven bestemming.

1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet treft bijzondere wettelijke voorzieningen voor een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten. Op grond van het bepaalde onder 3.1 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet valt de herstructurering van een woon- en werkgebied van lokaal belang onder de reikwijdte van deze wet. Artikel 1.1 van deze wet biedt deze mogelijkheid voor alle besluiten, die nodig zijn voor de ontwikkeling of verwezenlijking van ruimtelijke projecten, waaronder ook een projectafwijkingbesluit als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en een besluit tot vaststellen van een bestemmingsplan. Op dit besluit is (afdeling 2 van hoofdstuk 1 van) de Crisis- en herstelwet van toepassing.

De Crisis- en herstelwet is gericht op het versnellen van procedures door middel van:

- beperking van het beroepsrecht; in afwijking van artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon, die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep instellen tegen een besluit, indien dat besluit niet is gericht tot die rechtspersoon of tot een orgaan van die rechtspersoon, onderscheidenlijk tot dat bestuursorgaan of tot de rechtspersoon waartoe dat bestuursorgaan behoort;
- het relativiteitsvereiste; beroep op een rechtsregel kan alleen slagen, wanneer de regel, waarop een beroep wordt gedaan strekt tot bescherming van de belangen van degene, die er een beroep op doet; deze regeling is sinds 1 januari 2013 ook opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht;
- beperking van proceduretijd in de beroepsfase; daarvoor wordt o.a. Afdeling 8.2.3 van de Algemene wet bestuursrecht (versnelde behandeling) benut; ook wordt uitgesloten, dat na afloop van de termijn voor het instellen van beroep nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd;
- ruimere mogelijkheid om gebreken in de besluitvorming te passeren (geen gevolgen aan verbinden), indien aannemelijk is, dat een belanghebbende daardoor niet wordt benadeeld; deze regeling is sinds 1 januari 2013 ook opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht;

- uitsluiting van het pro forma beroepschrift. De belanghebbende moet in het beroepschrift aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

1.5 Opzet plantoelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd.

- In hoofdstuk 2 wordt het (stedenbouwkundig) plan toegelicht en wordt ingegaan op de verschillende te realiseren ontwikkelingen. Er wordt een overzicht gegeven van de relevante beleidskaders en de ontwikkelingen worden vanuit dit beleid nader 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 beleidskaders die relevant zijn voor het onderhavige bestemmingsplan uiteengezet. Daarnaast worden de ontwikkelingen in het plangebied onderbouwd en aan dit beleid getoetst. Ook wordt in dit hoofdstuk het plan nader stedenbouwkundig en verkeerskundig onderbouwd. Tenslotte komt het onderdeel parkeren in dit hoofdstuk aan de orde.

2.2 Beleidskader

2.2.1 Rijksbeleid

2.2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

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

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

2.2.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

De toelichting van het bestemmingsplan dat de nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Tevens dient de behoefte aan de mogelijk gemaakte ontwikkeling met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan te zijn onderbouwd. Het betrokken bestuursorgaan dient aan te tonen dat zij er in

redelijkheid van heeft kunnen uitgaan dat binnen de planperiode van in beginsel tien jaar behoefte zal bestaan aan de ontwikkeling die het plan mogelijk maakt.

Voor de onderbouwing van de behoefte aan woningen kan onder meer gebruik worden gemaakt van provinciale, regionale en of gemeentelijke (woon-)visies en (woningbouw-)programma's.

Op 18 december 2018 is de 'Actualisatie Walcherse woningmarktafspraken 2016-2025' vastgesteld door de afzonderlijke colleges van de gemeenten Vlissingen, Veere en Middelburg. De gemeenten worden hierbij concreet geconfronteerd met:

1. Een urgente behoefte aan nieuwbouwwoningen (deels inhaalvraag, deels als gevolg van huishoudensgroei).
2. Gebrek aan flexibiliteit in planning en realisatie.
3. Groeiend huishoudensaantal en veranderende samenstelling.
4. Nieuwe flexibele/alternatieve woonvormen.
5. Nieuwe doelgroepen op de markt (zoals tijdelijk en definitief hier verblijvende arbeidsmigranten).
6. Specifieke woonvoorkeuren voor locatie of woonmilieu.
7. Sloop en energietransitie: meer dan 90% van de toekomstige woningvoorraad staat er als, maar is die klaar voor de toekomst?

In de komende 10 jaar is de verwachting dat de woningvoorraad met circa 7% moet groeien om aan de behoefte te kunnen voldoen. Dit is meer dan waar eerder rekening mee is gehouden. De huidige plancapaciteit van de drie Walcherse gemeenten is 5%. Zo kan de woningmarktvraag worden ingevuld, maar blijft er ook ruimte voor flexibiliteit om in te spelen om veranderingen in de woningmarkt. Om invulling te geven aan de geprognostiseerde behoefte voor reguliere woningen is een onderscheid gemaakt in tussen de netto nieuwbouwbehoefte, herstructurering en deeltijdwoningen. Ten behoeve van de woningbouwopgave zijn ruim 3.500 van de te bouwen woningen opgenomen in nader gedefinieerde nieuwbouwprojecten. In deze projectenlijst wordt onderscheid gemaakt tussen plannen die planologisch geregeld zijn door middel van bijvoorbeeld een onherroepelijk bestemmingsplan (de zogenaamde 'harde plancapaciteit'), en plannen die dat niet zijn (de 'zachte plancapaciteit'). Om projecten gefaseerd op de markt te kunnen brengen, is in de woningmarktafspraken een voorlopige planning opgenomen voor het planologisch 'hard' maken van de plannen.

Voor Vlissingen is het gehele project Scheldekwartier opgenomen als 'zachte plancapaciteit' met in totaal 1449 woningen. Binnen de periode 2016-2025 kunnen er 526 woningen worden gerealiseerd. De huidige ladderruimte geeft, gelet op het vorenstaande, voldoende ruimte voor de ontwikkeling van de beoogde woningen. Daarmee past deze binnenstedelijke ontwikkeling binnen de regionale woningbouwafspraken.

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

2.2.2 Provinciaal beleid

2.2.2.1 Omgevingsplan 2018 en Omgevingsverordening 2018

Op 21 september 2018 is het 'Omgevingsplan 2018', gelijktijdig met de 'Provinciale Omgevingsverordening 2018', vastgesteld. In algemene zin zet de provincie in op een sterke economie, een goed woon- en leefklimaat en bevordering van de kwaliteit van water en landelijk gebied.

Van belang hierbij is het Stedenbeleid, steden met goede voorzieningen en vitale binnensteden zijn immers belangrijk voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Naast de concentratie van voorzieningen in het stedelijk gebied is er in de woningmarkt steeds meer vraag naar stedelijk wonen. Het behoud en herontwikkeling van voorzieningen is essentieel. Voor steden en kernen leidt dit tot veel verschillende opgaven: verduurzaming en verbetering van de bestaande gebouwen, de verdichting van de stad voor verdere verduurzaming, het accommoderen van de vraag naar meer stedelijke woonvormen, het op peil houden van het voorzieningenniveau, de daarmee

samenhangende noodzakelijke aanpak van de straten en openbare ruimte en transformatie van leegstaande gebieden en gebouwen, inclusief cultureel erfgoed.

Voor behoud van het voorzieningenniveau en het vestigingsklimaat van heel Zeeland is prioriteit voor de stedelijke gebieden nodig. Doel van het provinciaal beleid is om een samenhangende gebiedsgerichte aanpak van stedelijke gebieden mogelijk te maken. Hierbij kan de invulling van de regionale woningmarktprogrammering inspelen op het verschil in voorzieningenniveau en ontwikkelingsbehoefte van kernen. Goede voorzieningen, zoals detailhandel, horeca, onderwijs en cultuur, vragen om voldoende draagvlak in de directe omgeving. Ook is er sprake van een trek naar de steden. Door de aanvullende woningbouw te concentreren in stedelijk gebied wordt niet alleen gebouwd waar de markt om vraagt, maar wordt ook het draagvlak voor voorzieningen in de directe omgeving behouden.

De provincie Zeeland wenst daarbij de Zeeuwse burger en zijn of haar woonwensen centraal te stellen. Het is van provinciaal belang dat de regionale woningmarkten in Zeeland goed functioneren, het woonbeleid is hierop afgestemd. Gestreefd wordt naar een woningvoorraad die qua omvang, locatie en type is afgestemd op de woonwensen van de Zeeuwse huishoudens.

De woningvoorraad van Zeeland is vergeleken met andere provincies ouder en van mindere kwaliteit. Door de sociaal-demografische ontwikkelingen neemt de behoefte aan woningen nabij voorzieningen in steden en centrumkernen toe. Bij woningbouw staan de ruimtelijke doelen van bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik hoog op de agenda. Het is van provinciaal belang dat Zeeuwse steden de sociaaleconomische motor blijven van de provincie.

Woningbouwprojecten, zeker de omvangrijke, hebben een gemeentegrensoverschrijdend impact. Er moet daarom op regionaal niveau gekozen worden voor de woningbouwplannen die qua omvang, locatie en type aansluiten bij de woonwensen van de Zeeuwse burger. De keuzes moeten worden gemaakt in regionale woningmarkt afspraken voor Walcheren. De regionale woningmarkt afspraken zijn bedoeld om regionaal woningbouwbeleid vast te stellen en dienen als onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals verwoord in paragraaf 2.2.1.2.

Met het voorliggende project worden de doelstellingen voor het wonen bereikt. Dit project past binnen de ruimtelijke doelstellingen zoals opgenomen in het provinciaal beleid.

2.2.2.2 Mobiliteitsplan Zeeland

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

De mobiliteitsopgave is uitgewerkt in vier verschillende thema's. Voor het plangebied is het thema Wonen en Leven relevant. Door de schaalvergroting ondernemen inwoners van Zeeland maatschappelijke activiteiten op regionaal in plaats van lokaal niveau, waardoor grotere afstanden worden afgelegd. Hierdoor is aandacht nodig voor de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen door ruimtelijke inpassing van openbaar vervoer, fiets en auto in de hoofdnetwerken. Bij de ontwikkeling van de wijk Scheldekwartier is voorzien in een passend netwerk voor het ontsluiten van de wijk. Voor het plangebied is een directe ontsluiting op De Willem Ruysstraat voorzien, waarmee een vlotte bereikbaarheid van het gebied wordt gewaarborgd.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

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

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

De gemeentelijke structuurvisie 'Vlissingen een stad aan zee – een zee aan ruimte' is door de gemeenteraad van Vlissingen in haar vergadering van 17 december 2009 vastgesteld. Op 30 mei 2013 heeft de raad een actualisatie van deze visie vastgesteld. In de structuurvisie wordt het ruimtelijke

beleid op hoofdlijnen geschetst. Als toekomstperspectief wordt ingezet op 'Anticiperen en Transformeren'.

Dit perspectief vertaalt zich voor het Scheldekwartier in het toevoegen van een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma, waardoor het gebied weer onderdeel van de stad wordt. Voor woningbouw wordt in Vlissingen prioriteit gegeven aan herstructurering van de bestaande voorraad en aan de ontwikkeling van het Scheldekwartier. Voor werken en voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities, zoals de ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad, maar ook op de verbetering van de stadsentree. Voorts geeft de visie aan dat Vlissingen zich inzet voor het versterken van de diversiteit en kwaliteit van het toeristisch aanbod in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke beleving, ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit van de stad. Zo voegt de transformatie van het gebied 'Stadshavens' een nieuwe dimensie toe aan het maritieme karakter van de stad en vergroot dit 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 sluisen.

2.2.3.2 Woonvisie 'Vlissingen stad aan zee - een zee aan woonkwaliteit'

Het doel van de woonvisie, eveneens vastgesteld op 17 december 2009 en geactualiseerd op 30 mei 2013, 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 aanbod: beschikbaar hebben van voldoende kwalitatief goede huisvesting voor alle doelgroepen (wonen-welzijn-zorg, starters, gezinnen, deeltijdwonen, studenten, CPO/PO/Kluswoningen, 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 kwaliteitsslag 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 het Scheldekwartier ook ingezet voor deeltijd wonen.

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

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

Uitgangspunt van het GVVP vormt een goede bereikbaarheid van de binnenstad zonder de leefbaarheid in de binnenstad aan te tasten. Aan de rand van de binnenstad zijn parkeervoorzieningen gerealiseerd van waaruit de binnenstad en boulevards lopend te bereiken zijn. De uitwisseling tussen de binnenstad en boulevards wordt (en is inmiddels) geoptimaliseerd door de aanleg van De Willem Ruysstraat, die de verbinding naar het centrum en de ontsluiting voor het Scheldekwartier vormt. Met deze verbinding is de bereikbaarheid van de binnenstad voor zowel het gemotoriseerd verkeer, het langzaam verkeer als het openbaar vervoer sterk verbeterd. De aanleg had ook tot doel de overlast van het vrachtverkeer in de binnenstad te verminderen, de Scheldestraat en Paul Krugerstraat te ontlasten en de verkeersdruk in de Gravestraat en omgeving, als gevolg van doorgaand verkeer, te verminderen. De ontsluiting draagt ook bij aan de veiligheid in de binnenstad om deze bij calamiteiten

sneller te kunnen verlaten. In 2005 is over de Dokhaven via een brug een tweede ontsluiting van de binnenstad gerealiseerd. Deze zal in de nabije toekomst verlegd worden in westelijke richting.

2.2.3.4 Sociale Veiligheid

Eind 2015 heeft de raad de nota 'Integraal Veiligheidsbeleid 2015-2018' vastgesteld. Deze nota bevat beleid met betrekking tot de integrale sociale veiligheid voor Vlissingen voor de periode 2015-2018. Zolang het betreffende beleid niet is herzien of geactualiseerd, wordt met de hierin opgenomen uitgangspunten rekening gehouden bij de inrichting van het plangebied. Om de sociale veiligheid te borgen wordt bij de inrichting van het openbaar gebied rekening gehouden met zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en criminaliteitspreventie. Bevorderd wordt dat ook de ontwikkelende partijen met in achtneming van dit beleid omgaan met aspecten als de binnenterreinen van de door hen te ontwikkelen locatie. Het gaat om 'zien' en 'gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt. Zichtbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door overzichtelijkheid, zichtlijnen en verlichting. De inrichting van het gebied zal moeten voldoen aan de algemeen gestelde eisen en normen in de beleidsnota. Mocht de praktijk uitwijzen of gebruikers in het plangebied menen, dat verbeteringen, maatregelen of aanvullende voorzieningen gewenst zijn, dan zal dat nader bezien worden. Daarnaast is het plangebied goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. De noodzakelijke voorzieningen (bijv. bluswatervoorzieningen) zijn aanwezig.

2.2.3.5 Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen 2016

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

Op de ontwikkeling van het Scheldekwartier wordt op meerdere niveaus gestuurd en invulling gegeven aan het creëren van een divers aanbod aan woonmilieus binnen een samenhangende ruimtelijke structuur. Individuele projecten worden, in overleg met de initiatiefnemers, zorgvuldig binnen het ruimtelijk raamwerk gepositioneerd; het juiste initiatief op de juiste plek. Het versterken van de identiteit van de deelgebieden, de onderlinge samenhang en het leveren van een bijdrage aan de ruimtelijke en programmatische ambities van de Ontwikkelingsvisie, staan hierbij voorop. Zo wordt er bijgedragen aan het onderscheidende vermogen van het Scheldekwartier, maar wordt ook de nodige flexibiliteit geboden.

De Ontwikkelingsvisie heeft als ambitie om de drie pijlers van de Vlissingse identiteit te tonen: de maritieme stad, de stad van welzijn en de creatieve stad. Hierbij wordt uitgegaan van een differentiatie in woonmilieus, waarbij drie deelgebieden worden onderscheiden die elk een eigen karakter hebben, gebaseerd op het aanwezige erfgoed, de ligging ten opzichte van de bestaande stad en de hoofdstructuur. Dit komt tot uitdrukking in een eigen stedenbouwkundige typologie, karakter en dichtheid. Het gebied gelegen ten noorden van De Willem Ruysstraat, waar ook het plangebied onderdeel van uitmaakt, wordt aangeduid als de Scheldewijk. Naast de Scheldewijk krijgen ook het gebied aan de zuidkant van het Dok (Scheldestad) en het gebied ten noorden van het Dok en ten zuiden van De Willem Ruysstraat (Scheldewerf) een eigen ruimtelijke identiteit.



Figuur 2, ruimtelijke structuur Scheldewijk

In de Ontwikkelingsvisie is voor het plangebied Scheldewijk ingezet op het doorzetten van de structuur en de karakteristiek van de 19^e en 20^e -eeuwse stadsuitbreidingen, wat zowel op traditionele wijze kan of in een moderne vertaling. In ieder geval wordt de groenstedelijke kwaliteit van dit woonmilieu gekoesterd. De focus ligt op de diversiteit van de bebouwing, de profilering en sfeer van de openbare ruimte, verbindingen met het bestaande stedelijk gebied, het water en het industrieel erfgoed en de voorzieningen als onderdeel van het woonmilieu.

Programmatisch wordt vooral ingezet op grondgebonden woningen (projectmatig of (collectief) particulier opdrachtgeverschap). Er is daarbij ook ruimte voor appartementen. Scheldewijk kent in de nieuwe opzet een stedelijk karakter (stadsstraten, geen grote voortuinen, voorzieningen in directe nabijheid). Dit is verbonden aan een aantal beeldbepalende structuren; de Singel en Verkuil Quakkelaarstraat, de relatie met het water, de historische contouren van de Vesting Vlissingen en de deels nog aanwezige havenspoorlijn uit de tijd van de Scheldewerf. Het hart van de nieuwe Scheldewijk wordt gevormd door een centrale openbare ruimte ter plaatse van één van de lunetten in het glacis van de voormalige Vesting Vlissingen.

In de toekomst versterken mogelijk een school en andere voorzieningen de centrale positie van dit Vesting Park. In dat geval kunnen de fietsstalling en het speelplein ook ten behoeve van deze voorzieningen worden ingezet.

Het eindbeeld wordt gevormd door een rustig groen straatbeeld met overwegend individueel geparcelleerde bebouwing met compacte profielen die gesitueerd zijn in strakke rooilijnen. Langs de stadsentree presenteert de nieuwe bebouwing zich als voorkant van de nieuwe wijk en als waterfront naar het kanaal. De bebouwing is overwegend drie tot vijf lagen en incidenteel vijf tot acht lagen, passend bij de schaal en maat van het kanaal.

Binnen de wijk is de bouwhoogte overwegend twee tot drie bouwlagen, rondom het Vesting Park is dit wat hoger; drie tot vijf lagen.

Het parkeren is in alle gevallen zo veel mogelijk binnen de bouwblokken opgelost.



Referentie: één maaiveldniveau, enkelzijdig langsparkeren trottoir (voor de Singel).



Referentie: Representatieve bebouwing als voorkant naar de stadsentree

2.2.3.6 Beeldkwaliteitsplan 'Scheldekwartier Vlissingen'

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

In woord en beeld legt het beeldkwaliteitsplan de ambities vast met betrekking tot de gewenste beeldkwaliteit voor zowel de bebouwing als de openbare ruimte. Het beschrijft de gewenste relatie tussen gebouwen en hun omgeving, de korrelgrootte, de bouwhoogte, de architectonische uitstraling, de schaal en maat en kleur- en materiaalkeuze.

Besloten is het beeldkwaliteitsplan deel uit te laten maken van de welstandsnota.

Binnen de drie deelgebieden zijn locaties benoemd waar sterker wordt gestuurd op beeldkwaliteit. Dit zijn locaties die zich aan de hoofdstructuur presenteren, zoals de omgeving van het Dok, langs De Willem Ruysstraat, rondom het industrieel erfgoed en rondom het Vesting Park. In het Beeldkwaliteitsplan zijn de beeldkwaliteitseisen zowel in tekst als in overzichtelijke tabellen, bijvoorbeeld voor de keuze van kleuren en materialen, vorm gegeven.

Algemeen

Het beeldkwaliteitsplan gaat voor het deelgebied Scheldewijk uit van een (groen)stedelijk woonmilieu, met voornamelijk grondgebonden woningen. Kleinschaligheid en een kleine korrelgrootte (één tot zes gelijke panden) waarin de schaal en maat van de individuele woning afleesbaar is, zijn belangrijk. Ingezet wordt op een rijk geschakeerd straatbeeld met een grote mate van diversiteit (oriëntatie, nok- en goothoogtes en kleur- en materiaalgebruik) in de kleinschalig geparcelleerde straatwand. De bouwhoogte is overwegend twee tot vier lagen (inclusief eventuele kap), waarbij de woningen en complexen onderling wisselende goot- en/of bouwhoogtes hebben. De goot ligt op minimaal 4,5 meter. De architectuur is zorgvuldig gedetailleerd en refereert aan de hoofdkenmerken van de eind 19^e en begin 20^e eeuwse stadsuitbreidingen. Dit kan zowel op een traditionele wijze als op een moderne wijze worden vertaald. De woningen hebben een herkenbare geleding van een basement (begane grond), eventueel middendeel en een duidelijke beëindiging (bijvoorbeeld kap, geprononceerde kroon- of daklijst of verbijzondering van de bovenste verdieping).

Wanneer een kap wordt toegepast, staat deze bij voorkeur haaks op de straat. Aaneengesloten langskappen worden afgewisseld door een gedraaide woning met haakskap (of een steekkap). De gevels hebben veelal een verticale oriëntatie (gevelopeningen, gevelopbouw) met ondergeschikte horizontale belijning of details (goot- of kroonlijst, speklagen, uitspringend metselwerk). De gevels zijn plastisch, bijvoorbeeld door toepassing van erkers, balkons, uit- en terugspringende gevelementen en een rijke detaillering.

De gebruikte materialen zijn geïnspireerd op de aangrenzende Scheldebuurt; metselwerk, gekeimde gevels, stucwerk, keramische dakpannen, veelal witte details (bijvoorbeeld lijst- en houtsnijwerk, speklagen, lateien).

Hoekwoningen nemen een bijzondere plaats in en vormen verbijzonderingen en accenten in het blok. Dit kan door bijvoorbeeld de voordeur in de zijgevel te plaatsen, de hoek af te schuinen of een bijzondere detaillering te geven. Ook is een bescheiden hoogte-accent op de hoeken mogelijk. Blinde

kopgevels komen niet voor, ook niet op de verdiepingen (bij dakopbouw of sterk wisselende bouwhoogtes).

2.2.3.7 Stedenbouwkundig plan

Langs de Singel

Naast de algemene eisen als hiervoor benoemd, zijn voor de Singel en voor bebouwing rondom het Vestingpark nadere eisen opgenomen. Het groene lommerrijke karakter van de Singel wordt benadrukt door een bouwhoogte van maximaal twee lagen met overwegend een kap, waarbij op de hoeken incidenteel een bouwhoogte tot 4 lagen is toegestaan. De woningen hebben bij voorkeur een traditionele uitstraling. De voordeuren komen uit op de Singel; de woningen zijn georiënteerd op de straat. Op de hoeken of bijzondere plekken in de bouwblokken kunnen accenten voorkomen met een afwijkende hoogte. De straatwand wordt zo min mogelijk doorsneden.



Voorbeeldprincipes: Singel, afwijkende bouwhoogte en gevelleding

Referentie: Compact straatprofiel met geparcelleerde bebouwing

Rondom het Vestingpark

Rondom het Vestingpark is architectonische samenhang en een sterke architectonische eenheid gewenst. Dit wordt bereikt door een grotere mate van collectiviteit, waarin de schaal en maat van de individuele woning nog wel afleesbaar is. Dit kunnen complexen van geschakelde gelijke woningen zijn of een samengesteld volume. De grotere korrel van de bebouwing geeft het park allure en past bij de royale maat van de groene ruimte.

De hoogte van de bebouwing varieert tussen drie en vijf lagen (inclusief kap). De begane grond is minimaal vier meter hoog, waardoor een flexibele invulling mogelijk wordt. Een gemengd programma op de begane grond (bijvoorbeeld praktijk of bedrijf aan huis) vergroot de levendigheid rondom het park. Naast grondgebonden woningen, is ook een programma met appartementen mogelijk. De bebouwing is met de voorgevel op het park georiënteerd. De achterkanten en het parkeerterrein van het appartementencomplex aan de Van Dishoekstraat worden aan het zicht onttrokken. In het Vestingpark moet een hoogteverschil worden opgelost, dit gebeurt bij voorkeur bloksgewijs.

Het Vestingpark is gericht op verblijven, de auto is te gast. Eventuele parkeerplaatsen worden aan de zijde van de woningen gesitueerd en gescheiden door hagen. De woningen rondom het park hebben bij voorkeur groene voortuinen, omzoomd door lage hagen. Deze ondersteunen het groene beeld en verbijzonderen de openbare ruimte.



Voorbeeldprincipes: Vestingpark, afwijkende korrelgrootte (minimaal 3/4 bouwblok bestaat uit gelijke woningen), gevelindeling (hoge begane grond) en bouwhoogte.



Referentie: groene voortuin, collectieve uitstraling en integrale oplossing hoogteverschil (verhoogde voortuinen rond het Vesting Park).

Nieuwe woningbouwplannen moeten, net als de al in ontwikkeling genomen projecten Broederband en De Vesting, aan de uitgangspunten van zowel de Ontwikkelingsvisie als het Beeldkwaliteitsplan voldoen. Voor wat betreft de genoemde projecten heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden, de besluiten vinden hun weerslag in onderhavig plan.

Locatie Broederband

Vooruitlopend op de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan is een projectafwijkingbesluit genomen en een omgevingsvergunning verleend voor deze locatie. De ontwikkeling voorziet in de realisatie van 54 middeldure huurwoningen en parkeerplaatsen. Zoals op onderstaande afbeelding zichtbaar is, bestaat dit deelgebied uit 21 grondgebonden woningen en 33 appartementen. De ontwikkeling is separaat getoetst aan de (beeld)kwaliteitseisen als opgenomen in het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan en voldoet aan de hierin opgenomen eisen. Het plan wordt in de figuren hieronder inzichtelijk gemaakt.



Figuur 3, Verkaveling locatie Broederband (Bron: Geesink Weusten Architecten)



Figuur 4, Gevelbeelden zijde Van Dishoekstraat



Figuur 5, Gevelbeelden zijde De Dampostraat



Figuur 6, Gevelbeelden zijde De Kota Baroestraat



Figuur 7, Gevelbeelden zijde Singel (Bron alle afbeeldingen: Geesink Weusten Architecten)

Locatie De Vesting

Vooruitlopend op de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan is ook voor deze locatie een projectafwijkingbesluit genomen en een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen op deze locatie. De ontwikkeling voorziet in de realisatie van 43 grondgebonden woningen, 3 appartementen, 10 garageboxen en parkeerplaatsen. De ontwikkeling is separaat getoetst aan de (beeld)kwaliteitseisen als opgenomen in het stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan en voldoet aan de hierin opgenomen eisen. Het plan wordt in de figuren hieronder inzichtelijk gemaakt.



Figuur 8, Ligging en begrenzing De Vesting



Figuur 9, Gevelbeelden zijde Singel



Figuur 10, Gevelbeelden zijde Vesting Park



Figuur 11, Gevelbeeld hoek Singel – De Kota Baroestraat (Bron alle afbeeldingen: V.O.G. B.V.)

2.2.4 Verkeer en parkeren

2.2.4.1 Gemotoriseerd verkeer

Het Scheldekwartier, dus ook het plangebied, is van buiten Vlissingen, komende vanaf de Rijksweg A58, bereikbaar via de Sloebrug en de Nieuwe Vlissingeweg of via de Prins Hendrikweg en de Keersluisbrug. In beide gevallen wordt het plangebied daarna bereikbaar via De Willem Ruysstraat, waarbij een extra toegang op de Singel wordt gerealiseerd, of via de Paul Krugerstraat/Van Dishoekstraat.

Het oorspronkelijke stratenpatroon van de binnenstad wordt grotendeels hersteld. De straten in Scheldewijk verbinden de bestaande stad met het water en zijn allemaal georiënteerd op het water of op het industrieel erfgoed. Hierdoor is een goede ontsluiting naar andere gebieden, zoals het centrum van Vlissingen gewaarborgd, evenals de bereikbaarheid voor hulp- en servicediensten (bijv. afvalverwijdering) en bevoorradend verkeer. Het plangebied is een goed ontsloten gebied (zie figuur 12).



Figuur 12: Ontsluitingsmogelijkheden nieuwe woonlocatie

2.2.4.2 Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer maakt gebruik van de vrijliggende fietspaden langs de ontsluitingswegen rondom het plangebied. Het plangebied maakt deel uit van de structuur van langzaamverkeersroutes binnen het Scheldekwartier. Via de Van Dishoekstraat is de wijk vanuit de andere delen van het Scheldekwartier toegankelijk voor langzaam verkeer. Tevens zal ter hoogte van voormalige wasserij Edelweiss een langzaamverkeerroute worden aangelegd richting het gebied ten noorden van de Paul Krugerstraat.

2.2.4.3 Openbaar/collectief vervoer

De gemeente Vlissingen hanteert een straal van 600 meter als invloedsgebied voor bushaltes (GVVP Vlissingen 2012-2020). De meest nabij gelegen bushaltes (Paul Krugerstraat, Prins Hendrikweg) liggen, gemeten vanaf de grenzen van het plangebied, op afstanden van 250 tot 300 meter. Ook gezien vanuit het centrum van het plangebied liggen deze haltes binnen de invloedsfeer. Daarmee is het plangebied voldoende bereikbaar met openbaar vervoer.

Gelet op de functie van gebiedsontsluitingsweg van De Willem Ruysstraat, is het daarbij zeer wel denkbaar dat bij de feitelijke invulling van het plangebied met woningen het netwerk van openbaar verkeer routes in dit gedeelte van de stad opnieuw bekeken zal worden door de Provincie Zeeland en De Willem Ruysstraat daarin een functie krijgt. Voor het collectief vervoer zal gebruik worden gemaakt van de straten en wegen, zoals hiervoor aangegeven onder gemotoriseerd verkeer.

Daarnaast wordt er ingezet op nieuwe vormen van openbaar vervoer via het water. De watertaxi zal nieuwe haltes krijgen in het Scheldekwartier. Gecombineerd met de bestaande haltes in de Binnenhavens (Kenniserf) en bij het station ontstaat een netwerk, dat de stad ook op een andere manier beleefbaar maakt.

2.2.5 Parkeren

Naar aanleiding van het Parkeerbeleidsplan Vlissingen 2017-2022 en het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeerplichting bij ruimtelijke ontwikkelingen) heeft het college van burgemeester en wethouders van Vlissingen op 20 maart 2018 de 'Nota parkeernormering Vlissingen 2018-2022' vastgesteld om de parkeerplichting bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen bepalen. Dit is vervolgens juridisch verankerd in het op 5 juli 2018 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormering'.

2.2.5.1 Parkeerbehoefte project

Algemeen

Het uitgangspunt is dat een bouwplan op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting kan voldoen, overeenkomstig de in bijlage 2 van het paraplubestemmingsplan opgenomen parkeernormen. Voor de functie 'wonen' is een indeling naar 'omvang van de woning' en 'typologie van de woning' toegepast. In tabel 1 zijn de uitgangspunten cijfermatig weergegeven.

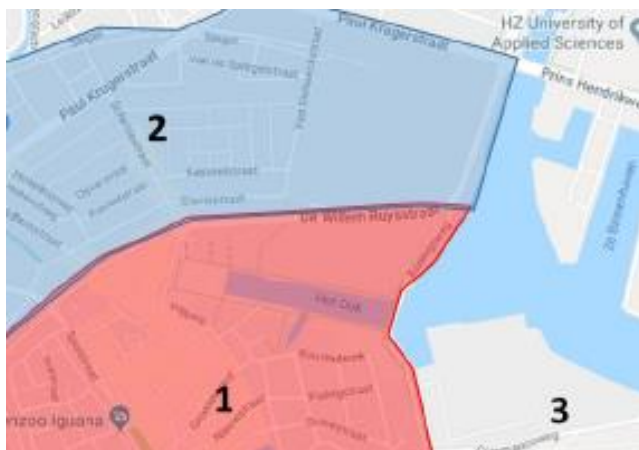
Type woning		Eenheid	Centrum VL, OS	Schil VL, OS	Rest BeKo VL, OS, RI	Buiten gebied	Aandeel bezoekers
Grondgebonden (rij, vrij, 2/1 kap)	Gestapeld (appartement)						
	< 60 m2 go	woning	1,0	1,1	1,4	1,4	0,3 pp
<100 m2 go	60 – 100 m2 go	woning	1,4	1,6	1,8	2,0	0,3 pp
100 m2 – 150 m2 go	100 – 150 m2 go	woning	1,5	1,7	2,0	2,1	0,3 pp
> 150 m2 go	>150 m2 go	woning	1,6	1,8	2,1	2,3	0,3 pp

Tabel 1

Naast de parkeervraag van de bewoners van de woning, geldt een parkeervraag gerelateerd aan bezoekers van 0,3 parkeerplaats per woning. Deze worden in de openbare ruimte - of in een openbaar toegankelijk gebied - gerealiseerd vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik en aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd goed bereikbaar zijn voor bezoekers.

Tenslotte wordt voor een beroep aan huis of een bedrijf aan huis ten minste 1 extra parkeerplaats geëist. Hierbij is uitgegaan van beroepsuitoefening van één persoon zonder personeel welke beperkt bezoek ontvangt (niet gelijktijdig meerdere bezoekers).

Het plangebied is direct tegen de binnenstad aan gelegen en wordt daarom aangeduid als 'schilgebied' (figuur 13). Hier vindt met name de verkeersontsluiting vanuit de binnenstad plaats richting andere gebieden in de gemeente Vlissingen en daarbuiten (richting uitvalswegen). Er ligt vaak wel een directe relatie met het centrum. Het gebied is door zijn ligging nabij de binnenstad makkelijker toegankelijk met alternatieve vervoerswijzen zoals (elektrische) fiets en openbaar vervoer.



Figuur 13; Schilgebied (2) (Bron: Paraplubestemmingsplan Parkeernormering)

Voor de projecten waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, de Broederband en De Vesting, zijn specifieke afspraken gemaakt. Deze zijn in lijn met de algemene uitgangspunten.

De Broederband

De parkeerbehoefte ten tijde van de vergunningverlening is op basis van de kencijfers van het CROW berekend. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de overeenkomst met de initiatiefnemers en overgenomen in de aan de vergunning ten grondslag gelegde ruimtelijke onderbouwing. Het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen is opgenomen in de onderstaande tabel.

	Aantal	Gemiddelde parkeernorm (incl. bezoekersparkeren)	Aantal benodigde parkeerplaatsen
Stadswoningen	21	1,6	33,6
Appartementen	33	1,1	36,3
Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen			69,9

De parkeerplaatsen worden grotendeels gerealiseerd op het binnenterrein achter de woningen. Dit terrein, dat toegankelijk is vanaf de Van Dishoekstraat, biedt ruimte voor 53 plaatsen. De resterende plaatsen worden aan de buitenzijde van het plangebied, dus voor de woningen, gerealiseerd en zijn daardoor openbaar toegankelijk.

De Vesting

Voor De Vesting zijn de volgende parkeernormen vastgesteld:

	Aantal	Gemiddelde parkeernorm	Aantal benodigde parkeerplaatsen
Koopwoning middelduur/duur, rijwoning en appartementen	46	1,4	64 (binnen het bouwplan)
Bezoekersparkeren	46	0,3	14 (in de openbare ruimte)
Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen		1,7	78

Het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen kan binnen het projectgebied worden gerealiseerd, grotendeels is dat op het binnenterrein achter de woningen, voor een deel van woningen is een parkeerplaats op het eigen erf beschikbaar. Daarnaast worden vier woningen voorzien van een inpandige garage en zijn er elf garageboxen beschikbaar.

Sociale woningbouw

Met L'Escaut is een raamovereenkomst gesloten voor de ontwikkeling van sociale huurwoningen in Scheldewijk. Hiervoor zijn de onderstaande parkeernormen overeengekomen:

	Gemiddelde parkeernorm
Grondgebonden woningen	1,0
Gestapelde woningen	1,0
Bezoekersparkeren	0,3

Overeengekomen is dat het parkeren plaatsvindt in de openbare ruimte. Wanneer blijkt dat het aantal parkeerplaatsen aantoonbaar niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan hiervan op vier manieren volgorde worden afgeweken:

1. Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte;
2. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
3. Afkopen parkeervraag door financiële bijdrage in het mobiliteitsfonds;
4. Afwijkingsbevoegdheid college van B&W.

Scheldewijk is een nieuwe wijk in aanbouw, zodat de parkeerdruk niet kan worden opgevangen met bestaande parkeerplaatsen, waar het parkeren niet geheel op eigen terrein kan worden voorzien of deze beperkt toegankelijk zijn voor bezoekers wordt een deel van de benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Bij het ontwerp van de openbare ruimte, wordt hiermee, overeenkomstig de uitgangspunten van de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier en het Beeldkwaliteitsplan rekening gehouden. In de planregels is ten behoeve van de realisatie van sociale huurwoningen een specifieke afwijkingsregel opgenomen waarbij in afwijking van de gemeentelijke parkeernorm, maar met inachtneming van de CROW-norm, maatwerk kan worden verzorgd. In verband met de maatschappelijk/economische aard van deze woningen kan worden aangesloten bij de (lagere) norm uit de CROW die uitgaat van tenminste 0,9 parkeerplaats per woning en 0,7 parkeerplaats per appartement, incl. 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. Voor sociale huurwoningen zal uitgegaan worden van de gemiddelde CROW-norm van 1,3 parkeerplaatsen (incl. bezoekers) per woning én per appartement, overeenkomstig de gemaakte afspraken.

2.2.5.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de parkeerbehoefte, die voortkomt uit de planontwikkeling, op afdoende wijze kan worden opgelost. Vanuit dit aspect bezien, is de ontwikkeling van het onderhavige plan aanvaardbaar.

2.3 Overleg instanties

Op grond van artikel 3.1.1 van het Bro moet over de aanvraag en het ontwerp van de ruimtelijke onderbouw overleg gepleegd worden met de besturen van eventueel betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, die in het plan in het geding zijn. Op 16 mei 2019 is daartoe het concept ontwerp bestemmingsplan en de daarbij behorende stukken toegezonden aan de onderstaande instanties.

1. Provincie Zeeland, Postbus 165, 4330 AD Middelburg (provincie@zeeland.nl).
2. Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl).

3. DNWG Infra B.V., Postbus 399, 4460 AT, Goes (omgevingsmanagement@dnwg.nl).
4. Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl).
5. Nederlandse Gasunie, Postbus 44, 2740 AK Waddinxveen (communicatie@gasunie.nl).

Dit heeft geleid tot de volgende reacties.

1 Provincie Zeeland

Bij brief van 27 mei 2019 heeft de provincie te kennen gegeven dat zij naar aanleiding van het bestemmingsplan geen opmerkingen hebben.

2 Waterschap Scheldestromen

Het waterschap heeft per e-mailbericht van 29 mei 2019 te kennen gegeven dat het plan hen geen aanleiding geeft om opmerkingen te maken.

3 DNWG Infra B.V.

Per e-mailbericht van 27 mei 2019 heeft DNWG Infra B.V. te kennen gegeven dat over het plan voldoende overleg heeft plaatsgevonden. Er is geen aanleiding opmerkingen te maken.

4 Veiligheidsregio Zeeland

Op 17 juni 2019 gaf de Veiligheidsregio per e-mail te kennen dat de inventarisatie van de risicobronnen correct en volledig is, evenals de verantwoording groepsrisico. Indien de brandkranen worden uitgevoerd overeenkomstig de als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde Brontekening Scheldekwartier, zijn er voldoende (geprojecteerde) bluswatervoorzieningen in het plangebied aanwezig, waardoor aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

5 Gasunie

Op 17 mei 2019 meldde de Gasunie per e-mail dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van hun dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Overwegingen

De vooroverlegreacties zijn voor kennisgeving aangenomen en leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3 TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

3.1 Inleiding

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

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

3.1.1 Bestaande situatie

3.1.1.1 Milieueffectrapport

Wettelijk kader

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

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

Rapportage

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

In de rapportage zijn de milieueffecten onderzocht van de ontwikkeling van beide projectgebieden te weten bodem en water, natuur, verkeer en leefbaarheid. Het thema leefbaarheid is uitgesplitst in de onderwerpen geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Ook aan de thema's en aspecten grondbalans, 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.

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

In bijlage 1 is het toetsingsadvies opgenomen.

3.1.2 Water

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

De provincie Zeeland heeft het beleid voor de bescherming van het grond- en oppervlaktewater opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en zijn daarover regels opgenomen in de Provinciale Milieuverordening Zeeland. In de Waterverordening Zeeland zijn regels opgenomen ter bescherming van kwetsbare (natuur)gebieden, die gevoelig zijn voor verdroging.

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

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

Vervolgens is voor het Scheldekwartier op 27 juli 2017 het 'Herziene rioleringsplan Scheldekwartier' vastgesteld, dat als bijlage 2 is bijgesloten. Dit plan is afgestemd op het grondstromenplan, dat is ontwikkeld voor het Scheldekwartier. Het rioleringsplan geeft weer op welke wijze met de (afval)waterstromen binnen het Scheldekwartier wordt omgegaan, waarbij aandacht is besteed aan de hoogteligging, de waterscheiding en waterkering en de afwatering vuilwaterriool en regenwater. Ook is er aandacht besteed aan de afvoercapaciteit in het kader van de klimaatbestendigheid en de fasering van de aanleg van de riolering.

3.1.2.1 Waterkering

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

Bij de provincie is een nieuwe normering in voorbereiding voor de regionale waterkeringen. Vooruitlopend op deze nieuwe normering is gesteld, dat de nieuwe normhoogte voor het Scheldekwartier op NAP +3.10 meter vastgesteld zal worden en dat de hoogwaterveiligheid met deze hoogte niet in het geding is. Voor locaties, waarvan de hoogte momenteel NAP +3.90 meter bedraagt, geldt consolidatie. Dit is bevestigd bij brief van het Waterschap Scheldestromen d.d. 15 september 2014.

3.1.2.2 Watertoets

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 en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
<p>Veiligheid waterkeringen Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.</p>	<p>Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het waterstaatswerk en beschermingszone A en B van de waterkering. Voor het openbaar gebied binnen het waterstaatswerk en bebouwing die binnen de beschermingszone A ligt, is een watervergunning vereist.</p>
<p>Voorkomen overlast door oppervlaktewater Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Waarborgen van voldoende bouwpeil om overstroming vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering en de kans op extreme weersituaties.</p>	<p>Niet van toepassing.</p>
<p>Voorkomen overlast door hemel- en afvalwater Waarborgen optimale werking van de zuiveringen/ RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.</p>	<p>Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Bovendien neemt het bebouwd oppervlak ten opzichte van de situatie waarin het terrein als bedrijfsterrein in gebruik was en daartoe geheel was verhard, af.</p>
Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
<p>Grondwaterkwantiteit en verdroging Voorkomen en tegengaan van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houdend met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en –mogelijkheden.</p>	<p>Er is geen sprake van een kwetsbaar gebied. Van verdroging is geen sprake.</p>
<p>Grondwaterkwaliteit Behoud of realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.</p>	<p>Er wordt niet gebouwd in of nabij een natuur- of infiltratiegebied of een gebied voor drinkwatervoorziening.</p>
<p>Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud of realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden, zuiveren.</p>	<p>Het hemelwater wordt afgekoppeld/niet aangesloten op de riolering, conform de door het Waterschap gehanteerde afkoppelbeslisboom. Er zal geen gebruik worden gemaakt van uitlopende bouwmaterialen.</p>
<p>Volksgezondheid Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.</p>	<p>In het plangebied wordt geen oppervlaktewater gerealiseerd. Er zijn dus ook geen overstorten die uitkomen op het oppervlaktewater. Het bestaande Kanaal levert mogelijk een beperkt risico ten aanzien van verdrinking, maar dit wijzigt niet ten opzichte van de bestaande situatie.</p>
<p>Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.</p>	<p>Niet van toepassing.</p>

<p>Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.</p>	<p>Het plangebied bevat ter plaatse van de Keersluisbrug open water, het grenst niet aan natte natuur. Omdat hier slechts de bestaande situatie voorzien wordt van een passende bestemming, is het treffen van maatregelen niet opportuun.</p>
<p>Onderhoud oppervlaktewater Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.</p>	<p>Er is geen sprake van oppervlaktewater in het plangebied, zodat geen rekening hoeft worden gehouden met vrije onderhoudsstroken.</p>
<p>Andere belangen waterbeheer</p>	
<p>Relatie met eigendom waterbeheerder Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.</p>	<p>De ontwikkeling werkt niet belemmerend.</p>
<p>Scheepvaart en/of wegbeheer Goede bereikbaarheid en in stand houden van veilige vaarwegen en wegen in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat, de provincie en/of het waterschap.</p>	<p>In het plangebied bevinden zich vaarwegen of wegen in eigendom van het waterschap, Rijkswaterstaat of de provincie, te weten de Keersluisbrug en het omliggende water van het Kanaal door Walcheren. Dit zijn bestaande elementen, die in een actueel bestemmingsplan worden ondergebracht, maar waarvoor geen wijzigingen worden voorzien.</p>

3.2 Bodem en niet-gesprongen explosieven

3.2.1 Bodem

3.2.1.1 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 geschikt is of geschikt gemaakt kan worden 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 26 juni 2013 is de Nota bodembeheer, inclusief herziene bodemfunctieklassenkaart, voor het grondgebied van de Gemeente Vlissingen vastgesteld door de Raad. Op deze kaart heeft het gebied van dit bestemmingsplan de functie 'wonen'.

Bij het uitvoeren van een bodemsanering dient teruggesaneerd te worden tot de bodemkwaliteit 'wonen'. Wanneer grond toegepast wordt binnen het gebied zal deze de kwaliteit 'wonen' of schoner moeten hebben.

3.2.1.2 Onderzoeksresultaten

De geplande ontwikkeling valt grotendeels binnen de grenzen van het 'Saneringsplan plangebied Scheldekwartier (KSG-werf) te Vlissingen' (MWH, september 2008). In dit saneringsplan wordt de aanpak van de al 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, vooraf aan de geplande ontwikkeling, een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd worden. De resultaten van dit bodemonderzoek en de bouwplannen vormen de basis voor het op te stellen uitvoeringsplan. Voordat gestart kan worden met de werkzaamheden moet het uitvoeringsplan ter beoordeling en goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

Door Antea Group is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Scheldewijk fase 1. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een rapport 'Verkennend bodem- en asbestonderzoek Scheldewijk op Scheldekwartier te Vlissingen' met projectnummer 0436189.00 en gedateerd 18 december 2018.

Het plangebied maakt deel uit van het onderzochte gebied. Uit de resultaten van het bodemonderzoek blijkt dat zowel de bovengrond als de ondergrond grotendeels sterk verontreinigd is met zware metalen. Asbest is visueel en analytisch aangetroffen. De resultaten van het onderzoek zijn als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Binnen Scheldewijk wordt de grond geprofileerd volgens de toekomstige inrichtingsplan (geheel fase 1). Volgens saneringsuitgangspunten wordt aansluitend een leeflaag van 1m¹ leeflaag aangebracht waarbij de kwaliteit voldoet aan de klasse Wonen of een aaneengesloten verharding aangebracht (per ontwikkelingslocatie). Deze wijze van sanering is afgestemd met de RUD-Zeeland en wordt in een uitvoeringsplan vastgelegd en ter beoordeling voorgelegd aan RUD- Zeeland.

De omvang van de sterke verontreiniging overschrijdt de 25m³ waardoor het een ernstige verontreiniging betreft. Uitgangspunt van de sanering is het Saneringsplan van MHW uit 2008. De uitvoering van de werkzaamheden is afhankelijk van de inrichting. Daar waar gebruikers in contact kunnen komen met de bodem is een leeflaag noodzakelijk. Dit kan bestaan uit een leeflaag grond van 1 meter dikte, dan wel een verharding. De ontgraving van de verontreiniging zal afhankelijk zijn van het bouwpeil. Het betreft een functionele sanering waarbij mogelijk een restverontreiniging achter blijft. De saneringswerkzaamheden dienen plaats te vinden door een BRL 7000 gecertificeerde aannemer, onder begeleiding van een BRL 6000 gecertificeerde milieukundige begeleiding. Ten aanzien van de ARBO wetgeving dient de verontreiniging te worden getoetst aan de CROW 400. Parallel aan de onderhavige procedure wordt een uitvoeringsplan opgesteld voor de feitelijke bodemsanering.

Bijlage 3 omvat het verkennend bodem- en asbestonderzoek van 18 december 2018.

3.2.2 Niet-gesprongen conventionele explosieven

3.2.2.1 Normstelling

Op 3 oktober 2013 heeft de gemeenteraad het beleid met betrekking tot niet gesprongen conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog (CE), inclusief beleidskaart vastgesteld. In dit beleid en op de bijbehorende kaart is vastgelegd in welke deelgebieden wel of geen nader onderzoek naar CE uitgevoerd moet worden voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden. Op de CE-beleidskaart wordt het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, aangeduid als verdacht gebied voor de aanwezigheid van CE. Bij alle grondroerende werkzaamheden dieper dan 0,4 m –mv, dient daarom onderzoek naar CE uitgevoerd te worden.

3.2.2.2 Onderzoekresultaten

In 2017 is in opdracht van de gemeente Vlissingen een risicoanalyse uitgevoerd naar CE binnen het plangebied Scheldekwartier (Expload, 17/04/2017). De burgemeester van de gemeente Vlissingen is akkoord gegaan met de conclusies uit het rapport.

Uit deze risicoanalyse blijkt dat een deel van het te ontwikkelen gebied niet meer verdacht is op de aanwezigheid van CE (groen) en een deel nog wel verdacht is op de aanwezigheid van CE in de bodemlaag van 0,4 tot 10,0 m –mv (oranje) (zie figuur 14). Voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden in het oranje gebied moet daarom detectieonderzoek naar CE uitgevoerd worden

De uitkomsten vormen in geen geval een belemmering voor de uitvoering van het plan. Voor zowel het nader onderzoek als de eventueel daaruit voortvloeiende te treffen maatregelen, zijn binnen de grondexploitatie financiële middelen beschikbaar. De uitvoering van het bestemmingsplan is dus gewaarborgd.



Figuur 14, uitsnede uit de CE bodembelastingkaart

3.3 Geluid

3.3.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder moeten bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan, waarbinnen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen worden toegelaten, de van belang zijnde akoestische aspecten worden onderzocht. Dit betreft geluid vanwege wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai.

3.3.2 Wegverkeerslawaai

Het plangebied is gesitueerd aan de oostzijde van de Van Dishoekstraat, tussen de De Willem Ruysstraat en de Paul Krugerstraat door Goudappel Coffeng. In het kader van het MER is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor zowel het gehele gebied Scheldekwartier als het aangrenzende Edisongebied, waarin alle ontwikkelingen tot 2020 zijn opgenomen.

De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidszones van de Paul Krugerstraat en De Willem Ruysstraat. De zonebreedte van zowel de Paul Krugerstraat als De Willem Ruysstraat bedraagt 200 meter aan weerszijden van de weg. Daarnaast is het meest noordelijke deel van de Van Dishoekstraat beschouwd als gezoneerde weg. Tussen de Paul Krugerstraat en de Singel is nog een maximum snelheid van toepassing van 50 km/h. In beginsel geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wanneer de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dient onderzoek naar de mogelijke toepassing van geluidsreducerende maatregelen plaats te vinden. Wanneer maatregelen niet inpasbaar zijn, of onvoldoende effect sorteren, kan ontheffing voor een hogere waarde worden verleend. De maximale ontheffingswaarde bedraagt in dan 63 dB.

De straten in het projectgebied en alle direct aanliggende straten zijn of worden ingericht als verblijfsgebied met een maximale snelheid van 30 km/uur. Een weg met een maximum snelheid van 30 km/uur kent geen geluidzone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidssituatie ter plaatse van de nieuw te realiseren woningen wel bepaald. De normen uit de Wet geluidhinder zijn hierbij gehanteerd als richtwaarde voor nieuwe woningen binnen de geluidzone van nieuwe wegen. In dat geval geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 58 dB.

Het onderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng, de resultaten zijn neergelegd in het rapport 'Scheldewijk Vlissingen, Actualisatie akoestisch onderzoek' van 19 december 2018 met projectnummer 002099.R1.01.20181219.R1.01, dat als bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd. Samengevat kan het volgende worden geconcludeerd.

Ter plaatse van het nieuwe appartementengebouw op de hoek Paul Krugerstraat – De Willem Ruysstraat (nabij de Keersluisbrug) wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden ten gevolge van zowel verkeer op de Paul Krugerstraat als op de De Willem Ruysstraat (figuur 15).



Figuur 15, locatie waar sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (bron: Actualisatie akoestisch onderzoek)

Zoals eerder al is opgemerkt is ook de geluidssituatie ten gevolge de 30 km/h-wegen langs het plangebied in beeld gebracht, hoewel deze wegen door het ontbreken van een geluidszone geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder behoeven. De 30 km/h-wegen zijn bij het onderzoek als één geluidsbron beschouwd. De normen uit de Wet geluidhinder zijn hierbij gehanteerd als richtwaarde.

Voor de nieuwe woningen is in een aantal gevallen sprake van een overschrijding van de richtwaarde van 48 dB (de in gezoneerde situaties geldende voorkeursgrenswaarde). De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 57 dB, direct langs de Van Dishoeckstraat. De geluidsbelasting is echter niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB die van toepassing is voor gezoneerde wegen.



Figuur 16, situering geluidsbron 30 km/uur gebied (bron: Actualisatie akoestisch onderzoek)

Omdat sprake is van een overschrijding van de richtwaarde van 48 dB is de toepassing van geluidsreducerende maatregelen beschouwd.

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen moet gedacht worden aan de toepassing van een (geluidsreducerend) wegdek. Hieronder wordt per geluidsbron ingegaan op de mogelijkheden hiervoor.

Paul Krugerstraat

Door de toepassing van geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting met circa 3 dB worden gereduceerd. Dit is afhankelijk van het toe te passen type. Ten gevolge van de Paul Krugerstraat is een maximale geluidsbelasting berekend van 61 dB. Met de toepassing van geluidsreducerend asfalt kan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet worden bereikt. Daarnaast is deze soort asfaltverharding onvoldoende slijtvast om toe te passen op de kruispunten nabij de nieuwe woningen. Door de wringingskrachten van het verkeer wordt de geluidsreducerende asfaltverharding snel kapot gereden en verliest daarmee het geluidsreducerend effect. Het toepassen van geluidsreducerende asfaltverharding is voor deze locatie dan ook geen reële optie.

De Willem Ruysstraat

Zoals beschreven bij de Paul Krugerstraat is geluidsreducerend asfalt op de kruising Paul Krugerstraat-De Willem Ruysstraat geen optie. Aan de zuidzijde van het plangebied op de De Willem Ruysstraat is het mogelijk wel toepasbaar omdat hier geen kruisingen aanwezig zijn, maar ook hier zal het effect een vermindering van hooguit circa 3 dB zijn. Daarnaast is op dit wegvak al asfaltverharding met een beperkte geluidsreductie aanwezig. De voorkeursgrenswaarde kan in dat geval niet worden bereikt.

30 km/h wegen

Voor de toekomstige 30 km/h-wegen in het plangebied is uitgegaan van een wegdekverharding van elementenverharding in keperverband. Wanneer sprake zou zijn van een wegdekverharding van asfalt, zou de geluidsbelasting circa 2 dB lager worden. Echter is het toepassen van asfalt in woonstraten niet wenselijk vanwege het karakter van dergelijke wegen. Een dergelijke oplossing wordt daarom niet reëel geacht.

Overdrachtsmaatregelen

Bij het toepassen van overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan de realisatie van geluidswallen of -schermen. Dergelijke elementen zijn in deze bebouwde omgeving niet wenselijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Bovendien sorteren geluidsafschermingen beperkt effect voor de hoger gelegen bouwlagen. Het treffen van overdrachtsmaatregelen wordt daarom in voorliggende situatie niet als reële oplossing beschouwd.

Hogere grenswaarden

Nu geluidsreducerende maatregelen voor de onderzochte locatie geen reële optie zijn, is het noodzakelijk om ten behoeve van de nieuwe appartementen nabij de Keersluisbrug hogere grenswaarden vast te stellen. Omdat de exacte invulling en vormgeving van het complex nog niet bekend is, is op basis van de maximale geluidsbelasting en het maximum aantal woningen een inschatting gemaakt van het maximale aantal ontheffingen dat nodig is. Omdat de maximaal berekende waarden aangehouden zijn is voor een aantal woningen sprake van een lagere geluidsbelasting, maar voornamelijk wordt uitgegaan van 65 woningen (appartementen).

Bij de nadere uitwerking is het wenselijk om aandacht te besteden aan de inrichting van het complex. Het is wenselijk dat elk appartement over ten minste één geluidsluwe gevel beschikt waaraan een verblijfsruimte/slaapvertrek grenst. Daarnaast is het ook wenselijk dat de buitenruimte gesitueerd wordt aan de geluidsluwe zijde van het complex.

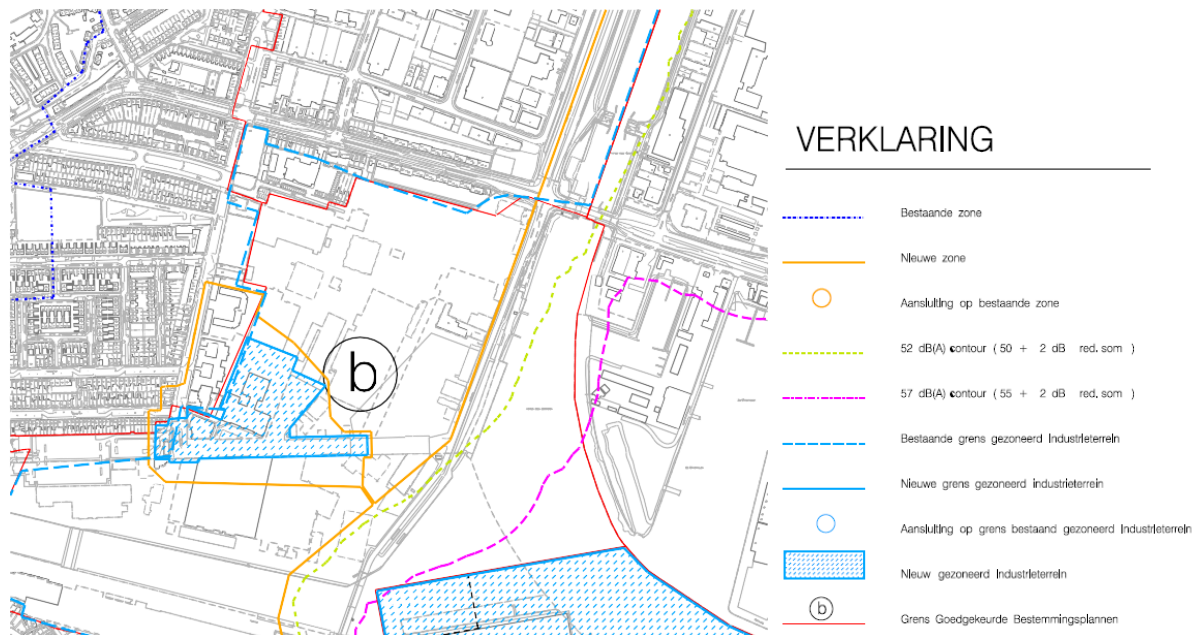
Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit

In het Bouwbesluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen voldaan moet worden aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Daarbij wordt in beginsel uitgegaan van de verleende hogere grenswaarde zonder correctie. Geadviseerd wordt om ten behoeve van de benodigde gevelisolatie uit te gaan van de gecumuleerde geluidsbelasting. Dit is de geluidsbelasting van alle beschouwde wegen samen, zonder correctie conform artikel 110g Wgh.

3.3.3 Industrielawaai

De transformatie van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven' tot stedelijk gebied heeft het noodzakelijk gemaakt de geluidzonering van dit industrieterrein te herzien. De uit 1990 daterende geluidzone was voor een belangrijk deel gebaseerd op de industriële activiteiten, die plaatsvonden op het terrein van de Koninklijke Schelde Groep (KSG).

Op 19 november 2009 is het bestemmingsplan 'Parapluzoening geluidzone de Schelde/Buitenhaven' in werking getreden. In dit bestemmingsplan is de geluidzone vanwege het Industrielawaai van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven' verankerd.



Figuur 17, uitsnede bestemmingsplan Parapluzoening geluidzone de Schelde/Buitenhaven

Voor woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de zone van een op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) gezoneerd industrieterrein moet in beginsel onderzoek verricht worden naar de geluidsbelasting op de gevels van de beoogde bebouwing ten gevolge van het geluid afkomstig van het industrieterrein. Hiervan is geen sprake, slechts een deel van de wegen binnen het plangebied ligt binnen de vastgestelde geluidzone van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven' (oranje contour). Voor een nog beperkter deel liggen de wegen in het plangebied op het gezoneerde industrieterrein (blauw gearceerde zone) rondom het hoofdkantoor van KSG.

Voor onderhavig bestemmingsplan is geen nader onderzoek uitgevoerd naar Industrielawaai. Nu er geen geluidsgevoelige bestemmingsplan binnen de zone kunnen worden gerealiseerd, vormt dit aspect geen belemmering voor de realisering van dit plan.

3.3.4 Spoorweglawaai

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

3.4 Externe veiligheid

3.4.1 Inleiding

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

projectgebied Scheldekwartier tot gevolg heeft dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is.

Door het project Scheldekwartier in fasen op te delen is per fase wellicht geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Echter, omdat deze planontwikkeling onlosmakelijk deel uitmaakt van de ontwikkeling van het totale plangebied Scheldekwartier, is hiervoor ook een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. De verantwoording van het groepsrisico is in paragraaf 3.6.5 gegeven en vindt zijn grondslag in het TNO rapport, met dien verstande dat ten behoeve van de herijkte plannen voor het Scheldekwartier in 2013 opnieuw onderzoek is uitgevoerd door Det Norske Veritas (DNV) naar de gevolgen voor het groepsrisico. Het rapport is als bijlage 5 bijgevoegd.

3.4.2 Wettelijk kader

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

3.4.3 Normstelling

Wat betreft normstelling, begrippenkader en rekenmethodiek voor het bepalen van de risico's, wordt in het beleidsveld voor externe veiligheid gewerkt met twee begrippen; het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is omschreven als de kans dat een persoon, die gedurende een heel jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, ten gevolge van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof komt te overlijden. De PR-contour met kans 10^{-6} geldt als grenswaarde voor kwetsbare objecten. Dat wil zeggen dat in het gebied binnen deze contour geen kwetsbare objecten voor mogen komen. Kwetsbare objecten zijn gebouwen waar personen zich gedurende een dag langere tijd bevinden (zoals woningen) of gebouwen, waarin grote groepen van kwetsbare personen verblijven (zoals verpleeghuizen). De contour met kans 10^{-6} geldt als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten, waar gemotiveerd van kan worden afgeweken. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de contour met kans 10^{-5} als grenswaarde. Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen, die niet als kwetsbaar object worden aangemerkt (zoals bedrijfsgebouwen). Ook objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefooncentrale voor hulpdiensten, worden als beperkt kwetsbaar beschouwd.

Groepsrisico (GR)

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

3.4.4 Inventarisatie risicobronnen

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

- de bovengrondse propaantank met inhoud van 18 m³ 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 project is op meer dan 25 meter vanaf het vulpunt en de opslagtank gelegen. De propaantank is dan ook niet langer een relevante risicobron voor de ontwikkeling van dit plan in het Scheldekwartier.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

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

3.4.5 Toename groepsrisico

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

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

3.4.5.1 Verantwoording groepsrisico (GR)

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

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

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

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

Uit het DNV-rapport volgt, dat het groepsrisico met betrekking tot het vervoer op de Westerschelde iets toeneemt. In beide gevallen blijft het groepsrisico zowel in de situatie met de ontwikkeling van

het Scheldekwartier als in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde (OW), maar ligt wel boven de lijn $0,1 \times OW$. Dit geldt ook ten aanzien van de prognoses 2015-2030 voor risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde.

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

Zelfredzaamheid

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

In het TNO rapport is een beschrijving gegeven van het gehele plan Scheldekwartier. Daarin is aangegeven dat het plan als geheel tot een verbetering leidt van de bereikbaarheid van de binnenstad. Het te realiseren plan voorziet niet specifiek in de huisvesting van verminderd zelfredzame personen, hoewel van de aanwezigheid hiervan wel sprake kan zijn.

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

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

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

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

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

In het plangebied zijn twee appartementencomplexen voorzien.

Locatie	Aantal bouwlagen	Aantal appartementen
Nabij de Keersluisbrug	Maximaal 8	Circa 65
Broederband	Maximaal 5	33

De realisatie van de appartementen vormt een specifiek aandachtspunt in die zin dat bij de inrichting van de openbare ruimte niet alleen rekening dient te worden gehouden met opstelpunten voor blusvoertuigen, maar tevens voor redvoertuigen. Bij de concrete ontwikkeling van de locatie Broederband is hier voldoende aandacht voor geweest, dit zal ook het geval zijn bij het nog te ontwikkelen complex nabij de Keersluisbrug.

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

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

Beheersbaarheid en resteffect

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

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

Bij de concrete invulling van de openbare ruimte zal aansluiting worden gezocht bij de handleiding 'Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid' van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR.) Deze invulling wordt in overleg met de gemeentelijke brandweer / Veiligheidsregio Zeeland bepaald. De veiligheidsregio heeft in dit kader advies uitgebracht over de bluswatervoorzieningen in het gehele Scheldekwartier. Deze adviezen zijn door Gemeente Vlissingen uitgewerkt in een Brontekening Scheldekwartier (zie bijlage 6). Indien de brandkranen worden uitgevoerd conform de brontekening, zijn er voldoende (geprojecteerde) bluswatervoorzieningen in het plangebied aanwezig. Aanvullende maatregelen zijn dan niet noodzakelijk.

3.4.6 Conclusie

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

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

de hulpverleningsdiensten. Voorwaarde daarbij is uiteraard dat de hulpverleningsdiensten zelf ook snel gealarmeerd zijn.

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

Afweging

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

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

3.5 Duurzaamheid

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

3.6 Luchtkwaliteit

3.6.1 Wettelijk kader

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

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

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

- kleine projecten: projecten, die de luchtkwaliteit "niet in betekenende mate" (NIBM) verslechteren; deze projecten hebben geen wezenlijke invloed op de luchtkwaliteit en hoeven niet meer te worden beoordeeld op luchtkwaliteit; onder wezenlijke invloed wordt verstaan een toename van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (is 3% van de jaargemiddelde stikstofdioxide en fijn stof);

- grote projecten: projecten, die de luchtkwaliteit "in betekenende mate" (IBM) verslechteren; ze zijn waar mogelijk opgenomen in het gebiedsgerichte programma van het NSL; deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan de criteria van het NSL.

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

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

3.6.2 Onderzoekresultaten

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

In het MER is naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek geconcludeerd, dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit nergens worden overschreden. De Commissie voor de m.e.r. 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 m.e.r. 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 (fijn stof) zeer laag is en zeker niet tot een overschrijding van de normen zal leiden. Tevens is aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het projectgebied als gevolg van het verkeer. De gegevens uit de onderzoeken ten behoeve van het MER zijn daarbij geactualiseerd. Uit het onderzoek (rapport gemeente Vlissingen, 4 mei 2010) blijkt, dat er weliswaar een kleine toename van de concentraties NO² en PM¹⁰ voor 2020 plaatsvindt, maar dat er geen overschrijdingen van de normen plaatsvinden.

In de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van de realisatie van circa 1.400 tot 1.800 woningen in het Scheldekwartier. Voor de overige beoogde functies in het Scheldekwartier, zoals zorg, recreatie, detailhandel, (watersportgerelateerde) bedrijvigheid, horeca en maatschappelijke functies, zijn geen exacte gegevens bekend, en is daarom een inschatting gemaakt van het aantal personen dat zich in het Scheldekwartier gaat bevinden. In de ontwikkelingsvisie zijn, ten opzichte van het Masterplan Dokkershaven, enkele functies, waarin zich een groot aantal personen zou kunnen bevinden, komen te vervallen. Het gaat hierbij om functies als grootschalige detailhandel en een casino. Dit betekent ook minder vervoersbewegingen en daardoor minder emissies NO² en PM¹⁰. De onderzoeken t.b.v. het MER worden daarmee nog adequaat geacht en geven eerder een over- dan een onderschatting.

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd, dat er vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen bestaan voor de ontwikkeling van dit project in het gebied Scheldekwartier. Om toch zekerheid te hebben over het woon- en leefklimaat ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen is door Goudappel Coffeng een locatiespecifiek onderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport 'Woningbouwontwikkeling Kop van het dok en Scheldewijk, Onderzoek luchtkwaliteit' van 6 april 2018 met kenmerk VSG047/Kzj/0206.01, dat als bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing:

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO² (40 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof PM¹⁰ (40 µg/m³);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM¹⁰ (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m³);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof PM^{2,5} (25 µg/m³).

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

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

Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd met de NSL-rekentool, versie Monitoring NSL 2017. Deze rekentool volgens standaard rekenmethode I en standaard rekenmethode II uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). De berekeningen zijn uitgevoerd met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor de jaren 2016, 2020 en 2030 en de verkeerscijfers voor het jaar 2030. Voor de zichtjaren 2016 en 2020 is hiermee een worst-case scenario beschouwd.

Uit het onderzoek blijkt dat in het jaar 2016 in geen geval sprake is van normoverschrijdingen. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide bedraagt 23,8 µg/m³. Hiermee wordt ruim aan de norm van 40 µg/m³ voldaan. Deze concentratie is berekend langs de Paul Krugerstraat. De hoogst berekende concentratie fijn stof PM¹⁰ bedraagt 17,4 µg/m³, eveneens langs de Paul Krugerstraat. Ook voor fijn stof wordt ruim aan de normen voldaan.

Daarnaast blijkt dat ook in 2020 geen sprake is van normoverschrijdingen. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide ligt iets lager dan in 2016. Dit komt met name door lagere achtergrondconcentraties naar de toekomst. De concentraties fijn stof liggen in 2020 iets hoger dan in 2016. Echter, in alle gevallen wordt ruim aan de normen voldaan. Ten slotte wordt ook in het jaar 2030 in alle beschouwde situaties en langs alle beschouwde wegen voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer.

Nu uit het onderzoek is gebleken dat in alle beschouwde situaties en langs alle beschouwde wegen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Hiermee vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van de plannen. Dit in navolging van Artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer, waarin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien geen sprake is van normoverschrijdingen. Nu uit het onderzoek is gebleken dat in alle beschouwde situaties en langs alle beschouwde wegen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Hiermee vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van de plannen. Dit in navolging van Artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer, waarin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien geen sprake is van normoverschrijdingen.

3.7 Ecologie

3.7.1 Wettelijk kader

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

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

3.7.2 Onderzoeksresultaten

Door Buijs Eco Consult B.V., Adviseurs Ecologie is een quickscan uitgevoerd om te analyseren of in het plangebied beschermde natuurwaarden in het geding zijn. Hierbij is ook bepaald of eventuele strijdigheden van de voorgenomen ingreep/ontwikkeling met de Wet natuurbescherming de aanvraag van een ontheffing dan wel het werken volgens een goedgekeurde gedragscode noodzakelijk maken.

De planlocatie is op 23 februari 2017 bezocht, waarbij het terrein is onderzocht op de aanwezigheid van groeiplaatsen van hogere planten en het voorkomen van fauna, die volgens de Wet natuurbescherming beschermd zijn. Tevens is een algemene beoordeling gemaakt voor de geschiktheid van het gebied voor overige (niet aangetroffen) beschermde soorten. De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Quickscan Wet natuurbescherming Scheldewijk' van 27 maart 2017 met projectnummer 172102. Het volledige rapport is als bijlage 8 bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd. De conclusies en aanbevelingen luiden als volgt:

3.7.2.1 Gebiedsbescherming

De nabij gelegen Westerschelde is aangewezen als Natura 2000-gebied. Het plangebied is niet gelegen in of nabij dit Natura-2000 gebied, zodat er als gevolg van het plan geen effecten (los van stikstofdepositie) denkbaar zijn. Dit is dan ook niet meegewogen in de effectbeoordeling van het plan. Wel is op enige afstand het Natuur Netwerk Nederland (Zeeland) aanwezig, de dichtstbijzijnde gebieden Vliedberg Paauwenburg en Kaapduinen liggen op circa 2 kilometer ten noordwesten van het plangebied. Ook in de omgeving van Ritthem, op circa 4 km van het plangebied, bevindt zich een onderdeel van het NNZ. Verstoring is door de afstand tot het plangebied en het feit dat dit hiervan gescheiden is, uitgesloten.

3.7.2.2 Soortenbescherming

Kort samengevat is het resultaat van de quickscan dat er op de projectlocatie beschermde soorten voorkomen die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkeling van de locatie. Bij de voorbereidende werkzaamheden in het projectgebied, zoals het verwijderen van de ondergrondse infrastructuur in het projectgebied en het bouwrijp maken, zal met name rekening gehouden moeten worden met de zich in en om het plangebied bevindende gemengde broedkolonie van kleine mantelmeeuw en zilvermeeuw. Daarnaast kunnen algemeen voorkomende broedvogels zich in en in de nabijheid van het plangebied bevinden.

Door te werken buiten het vogelbroedseizoen en/of mitigerende maatregelen toe te passen, zoals buiten het broedseizoen broedbiotoop te verwijderen en het terrein onder ecologische begeleiding broedvrij te houden worden de verbodsbepalingen zoals geformuleerd onder artikel 3.1 en 3.5 van de Wet natuurbescherming niet overtreden.

Ook blijkt uit de natuurtoets dat sporen zijn aangetroffen waar hemelwater in stond; deze zijn potentieel geschikt voor de rugstreeppad. Deze sporen zijn voorafgaand aan het voortplantingsseizoen van de rugstreeppad ongeschikt gemaakt, zodat potentiële voortplantingsmogelijkheden niet voor handen waren. Later in het jaar 2017 is tijdens twee voorjaarsbezoeken voor vleermuizen rond het nabijgelegen "Dok" geen kooractiviteit gehoord van de rugstreeppad op en rond het Scheldeterrein. De vegetatie was toen ook dermate hoog dat het plangebied in potentie voor de rugstreeppad ongeschikt habitat was geworden.

Voor de ruimtelijke inrichting van het Scheldeterrein die in 2018 is gestart, is een ecologisch werkprotocol opgesteld (ten aanzien van broedvogels en rugstreeppad) dat is voorgelegd aan de provincie Zeeland. De reactie van de provincie Zeeland is als bijlage 9 bijgesloten.

Het project is van 15 februari tot 15 juli 2018 door Buijs Eco consult ecologisch begeleid en ook tijdens de avond- en enkele nachtbezoeken zijn door hen geen roepende rugstreeppadden gehoord (ook niet in de wijde omgeving van het voormalig Scheldeterrein).

Op basis van de gevolgde werkwijze en bevindingen kan de aanwezigheid van rugstreeppad worden uitgesloten. Door het mobiele karakter van de soort en mogelijk toekomstige aanvoer van zand van elders kan de soort wel geïntroduceerd worden op de bouwlocatie. Door het voorkomen van geschikt voortplantingswater kan het permanent vestigen van de soort worden voorkomen. Ecologische begeleiding tijdens de bouwfase van de Scheldewijk kan hierin voorzien.

De op de planlocatie voorkomende algemene soorten kunnen weliswaar beschermd zijn, maar ze komen zo algemeen voor dat hun voortbestaan niet wordt bedreigd. Daarbij geldt voor de grondgebonden zoogdieren (o.a. konijn, haas, egel en algemeen voorkomende muizen) en algemene amfibieën op basis van de provinciale verordening een vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkeling en

bestendig beheer. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing als bedoeld in artikel 3.31 van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd voor het overtreden van verbodsbepalingen.

Door het naleven van de mitigerende maatregelen en het volgen van de aanbevelingen kan de zorgplicht goed worden ingepast in het werk. Het aanvragen van een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet aan de orde.

Voor het jaar 2019 wordt voor een vergelijkbare werkwijze gekozen.

3.7.2.3 Stikstofdepositie

De nabij gelegen Westerschelde is aangewezen als Natura 2000-gebied en ook het natuurnetwerk Zeeland bevindt zich binnen enkele kilometers afstand van het plangebied. In het kader van de externe werking van buiten die gebieden plaatsvindende ontwikkelingen, is bezien of het project leidt tot stikstofdepositie. Na de publicatie van de nieuwe AERIUS Calculator, op 16 september 2019, zijn in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan een nieuwe berekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er sprake is van een stikstofdepositie van 0,01 mol/ha/jr. in de gebruiksfase op een niet overbelast habitat (depositieruimte = 83 mol/ha/jr). Op basis van een ecologische beoordeling is een significant effect uitgesloten. In de aanlegfase blijkt uit berekening met AERIUS Calculator dat er geen stikstofdepositie is hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Stikstofdepositie vormt derhalve geen probleem voor de uitvoerbaarheid van het plan (bijlage 10, 11 en 12).

3.7.2.4 Conclusie

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

3.8 Windhinder

3.8.1 Wettelijk kader

Windhinder kan optreden op rond hoge gebouwen. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, waardoor het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk kan zijn. Door onderzoek (computeranimatie of windtunnelonderzoek) kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder of windgevaar zal optreden. Ook kan bekeken worden welke maatregelen mogelijk zijn om windhinder te voorkomen of te beperken.

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. De beoordeling van windhinder is nodig vanuit een goede ruimtelijke ordening. Een windhinder onderzoek is vooral bij hoogbouw gewenst. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig.

Tot 2006 waren er een aantal verschillende beoordelingsmethodieken om windhinder en windgevaar in kaart te brengen. Elk met hun eigen grootheden en hun eigen normen. Bijvoorbeeld "de Haagse norm" uitgaande van jaargemiddelde windsnelheden, de TNO-norm, uitgaande van uurgemiddelde snelheden, en de SBR 65/SBR 90, uitgaande van windhinderdagen.

In de in 2006 uitgekomen NEN 8100 wordt gewerkt met uurgemiddelde windsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar. In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) een beoordeling van het windklimaat gegeven (slecht, matig, goed).

De, inmiddels algemeen en ook in de jurisprudentie, aanvaarde norm NEN 8100 geeft normen voor het beoordelen en onderzoeken van windhinder en windgevaar in de bebouwde omgeving. In deze norm is een beslismodel weergegeven, wanneer windhinderonderzoek nodig is:

1. gebouwen, hoger dan 30 meter: windonderzoek;
2. beschut gelegen gebouwen, hoogte 15 – 30 meter: een deskundige beoordeelt of windonderzoek nodig is;

3. onbeschut gelegen gebouwen, hoogte tot 30 meter: een deskundige beoordeelt of windonderzoek nodig is.

Voor de locatie Broederband is in verband met de hoogte overleg geweest met een deskundige, nader onderzoek was niet noodzakelijk. De ontwikkeling nabij de Keersluisbrug is nog niet voldoende concreet om te bepalen of het uitvoeren van een windhinder onderzoek noodzakelijk is. Om ter plaatse een acceptabel windklimaat te kunnen garanderen, en waar nodig maatregelen te kunnen treffen, is ten aanzien van de noodzaak om onderzoek te doen (en eventueel passende maatregelen te treffen) voorzien in een passende voorwaardelijke verplichting in de planregels.

3.9 Kabels en leidingen

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

3.10 Luchtvaartverkeer

Op het terrein van KSG/Amels nabij de Koningsweg bevindt zich een landplaats voor helikopters. Deze helihaven heeft een luchtvaartverkeerzone, waarbinnen bouwbeperkingen van kracht zijn.

Dit betekent dat in de in- en uitvliegsectoren geen obstakels door een denkbeeldig vlak mogen steken. Op basis daarvan zijn de in- en uitvliegsectoren berekend. Het plangebied valt hierbuiten en dit aspect vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van de beoogde woningbouw.

3.11 Bedrijven en milieuzonering

3.11.1 Kader

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

Richtafstanden per milieucategorie

<u>Richtafstand tot rustige woonwijk</u>	<u>Richtafstand tot gemengd gebied</u>	<u>Milieucategorie</u>
10 meter	0 meter	1
30 meter	10 meter	2
50 meter	30 meter	3.1
100 meter	50 meter	3.2
200 meter	100 meter	4.1
300 meter	200 meter	4.2
500 meter	300 meter	5.1
700 meter	500 meter	5.2
1.000 meter	700 meter	5.3
1.500 meter	1.000 meter	6

De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of plaatsvinden, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de werkelijk te verwachten milieubelasting in plaats van de veronderstelde milieubelasting bij de richtafstanden.

3.11.2 Onderzoeksresultaten

Het plangebied Scheldekwartier betreft, op grond van de in de VNG-brochure omschreven typering, een gemengd gebied. Dit betekent, dat in beginsel de richtafstanden uit kolom 2 van de vorige paragraaf relevant zijn. Onderstaande bedrijven zijn relevant voor het Scheldekwartier.

Adres en bedrijfsnaam	SBI-code/bedrijfsactiviteit	Grootste in acht te nemen afstand	Milieu-categorie
1. Amels Holland, Koningsweg 2	301, 3315 Scheepsbouw- en reparatiebedrijven; metalen schepen >= 25 meter	Geluid; 300 meter	5.1
2. Helikopterlandplaats, Koningsweg	5223 Helikopterlandplaatsen	Geluid; 300 meter	5.1
3. Parkeergarage Scheldeplein	5221 Autoparkeerterreinen, parkeergarages	Geluid; 10 meter	2
4. Prins Glas, Paul Krugerstraat 288	231 Glasbewerkingsbedrijven	Geluid; 30 meter	3.1
5. Winkels/supermarkt/ lichte horeca Walstraat, Aagje Dekenstraat en Scheldestraat e.o.	471, 4722, 4723, 561 Detailhandel, supermarkten, diverse vormen (lichte) horeca	Geluid; 0 meter	1
6. Gasreducerstation Delta	35 - D3 Gasreducerstation	Geluid en gevaar; 0 meter	1
7. KSG; hoofdkantoor Glacisstraat 165	941, 942 Bedrijfsorganisaties (kantoren)	Geluid; 0 meter	1

In bovenstaande figuur zijn de in acht te nemen afstanden aangegeven. De voor deze activiteiten van toepassing zijnde richtafstanden vloeien voort uit het milieuaspect geluid. Aan de richtafstanden wordt voldaan.

In aanvulling hierop kan worden geconcludeerd dat voor het aspect geluid een geluidzone voor het industrielaawaai op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld en vastgelegd is in de parapluperzoning geluidzone de Schelde/Buitenhaven. Deze geluidzone is gebaseerd op de in de actuele vergunning Wet milieubeheer voor de KSG beschreven concrete bedrijfsactiviteiten van de diverse onderdelen van KSG (waaronder Amels Holland en de helikopterlandplaats, maar ook het onder punt 7 van de tabel genoemde hoofdkantoor). De werkzaamheden moeten dus plaatsvinden binnen de vergunning en kunnen en mogen niet de voor de geluidzone vastgestelde geluidsbelasting overschrijden. De geluidzone loopt over de ontsluitingswegen aan de zuidzijde van het plangebied, maar nu hier op dit moment geen gevoelige bestemmingen zijn voorzien, heeft dit geen gevolgen voor de uitvoering van het plan of de betreffende bedrijfsactiviteiten.

3.12 Cultuurhistorie en archeologie

3.12.1 Archeologie

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

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

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

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

3.12.1.2 Onderzoeksresultaten

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

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

Uit hetzelfde onderzoek kwam naar voren dat het gebied van het plangebied Scheldewijk, dat ten noorden van De Willem Ruysstraat gelegen is, ter hoogte van de Franse vestingwerken ligt uit het begin van de 19^e eeuw. Deze werken bestaan uit aarden wallen en uitgegraven grachten. Om deze reden is toen geadviseerd dit gebied verder niet archeologisch te onderzoeken. De Walcherse Archeologische Dienst en de gemeente Vlissingen hebben besloten dit advies te volgen.

3.12.1.3 Archeologische voorwaarden

Het is het gevolg van het gevoerde selectiebeleid ten behoeve van de ontwikkeling van het Scheldekwartier dat, in gevolg van het advies op basis van het bureauonderzoek, in het plangebied Scheldewijk alle grondwerkzaamheden vrijgesteld zijn van archeologisch onderzoek.

3.12.2 Cultuurhistorie

3.12.2.1 Wettelijk kader

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

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

3.12.2.2 Onderzoekresultaten

Er bevinden zich geen monumenten binnen het plangebied. Rondom het plangebied staan wel monumentale gebouwen, zoals bijvoorbeeld de Timmerfabriek en het kantoor van KSG.

3.12.2.3 Overige cultuurhistorische aspecten

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

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

4 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

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

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

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

4.2 Verbeelding

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

4.3 Regels

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

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

Hieronder worden de hoofdstukken en onderliggende artikelen nader toegelicht.

4.3.1 Inleidende regels

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

4.3.2 Bestemmingsregels

Bestemming Bedrijf

Deze bestemming is, met een passende aanduiding, toegekend aan de nutsvoorziening ten oosten van de bestaande bebouwing langs de Paul Krugerstraat.

Bestemming Verkeer

De bestemming Verkeer is toegekend aan de (nieuwe) wegen in het plangebied die een gebiedsontsluitende functie hebben. Ook de Keersluisbrug is opgenomen binnen de bestemming Verkeer en voorzien van de aanduiding 'brug'. Aan de bestemming Verkeer verwante functies worden binnen deze bestemming mogelijk gemaakt.

Bestemming Verkeer-Verblijfsgebied

Aan het Vesting Park, dat als de centrale openbare ruimte van Scheldewijk zal fungeren, is de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied toegekend. Centraal staat de functie als verblijfsgebied, auto's zijn 'te gast'. Dit wordt ondersteund door de verschillende aan het verblijf ten dienste staande functies, zoals de mogelijkheid een fietsenstalling te bouwen en een speelplein, dat uiteindelijk ook als schoolplein dienst kan doen, aan te leggen. Ook een bouwwerk ten behoeve de warmtevoorziening in de wijk kan binnen deze bestemming worden gerealiseerd. Hiervoor zijn passende bouw- en gebruiksregels opgenomen. Ook aan de bestemming Verkeer verwante functies zijn binnen deze bestemming mogelijk.

Bestemming Water

Het binnen het plangebied aanwezige water, een deel van het Kanaal door Walcheren, is bestemd voor water met de daarbij behorende bouw- en gebruiksregels.

Bestemming Wonen

Op de verbeelding zijn voor de te realiseren woningen bestemmingsvlakken aangegeven en de verschillende bouwvlakken, waarbinnen de hoofdgebouwen moeten worden gerealiseerd. De maximale bouwhoogte van de hoofdgebouwen is op de verbeelding aangeduid in bouwlagen. De maatvoering van de bouwwerken is in de regels geregeld. Bed-and-breakfast valt onder aan huisverbonden beroeps- of bedrijfsactiviteiten en is rechtstreeks toegelaten. Een bouwaanduiding is opgenomen voor de expliciete mogelijkheid dakterrassen te realiseren bij enkele woningen binnen het project De Vesting. Binnen de bestemming worden ook aanverwante functies toegelaten, zoals nutsvoorzieningen.

(Dubbel)bestemming Waterstaat

Het plangebied ligt gedeeltelijk in de secundaire waterkering die langs het Kanaal door Walcheren ligt. De zones die aangemerkt worden als Waterstaatwerk en Beschermingszone A zijn opgenomen binnen de (dubbel)bestemming Waterstaat.

4.3.3 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn onderstaande regels opgenomen:

Algemene gebruiksregels:

Daarin worden de voorwaarden geregeld, waaronder in woningen aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten mogen plaatsvinden.

Antidubbelregel:

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

Algemene bouwregels:

a. Bestaande maten

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

b. Overschrijding bouwgrenzen

Deze bepaling regelt beperkte en ondergeschikte overschrijding van de grenzen van bouwvlakken.

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 bouwvlakken door burgemeester en wethouders mogelijk.

Overige regels:

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

4.3.4 Overgangs- en slotregels

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

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Kostenverhaal

In de Wet en het Besluit ruimtelijke ordening zijn bepalingen opgenomen, die gaan over verplicht kostenverhaal door de gemeente. In bepaalde gevallen kan dit uitmonden in een verplicht op te stellen grondexploitatieplan. Nu dit bestemmingsplan 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 gebied, waarvoor een bestemmingsplan wordt vastgesteld op basis waarvan bouwplannen mogelijk zijn, in eigendom zijn van de gemeente, er geen exploitatieplan nodig is. De gemeente regelt het kostenverhaal via de uitgifte van de bouwgrond. Ook de fasering en inrichting bepaalt de gemeente zelf.

Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom in dit geval niet vereist. Bij het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan moet dit expliciet worden besloten.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

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 huidig feitelijk gebruik zouden uitsluiten.

5.4 Conclusie

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

5.5 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, na voorafgaande bekendmaking, met ingang van 1 augustus t/m 11 september 2019 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn twee zienswijzen ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan. Een samenvatting van de ingediende zienswijzen is opgenomen in een antwoordnota en voorzien van overwegingen en een conclusie. De bij het raadsbesluit tot vaststelling (bijlage 13) behorende Antwoordnota Ontwerpbestemmingsplan 'Scheldekwartier, Scheldewijk-Noord' is als bijlage 14 opgenomen. De in de antwoordnota opgenomen aanvulling van de toelichting is opgenomen in paragraaf 3.7.2.3.

