Gemeente Vlissingen

Bestemmingsplan ‘Scheldekwartier-Noord, Woningbouw De Willem Ruysstraat’

Ontwerp

19 mei 2015

Bestemmingsplan ‘Scheldekwartier-Noord, Woningbouw De Willem Ruysstraat’

Gemeente Vlissingen

Procedure

Plannummer:	NL.IMRO.0718.BPSN04-ON01
Ontwerp-tervisielegging:	4 juni 2015 t/m 15 juli 2015
Besluit Gemeenteraad:	
Publicatie besluit:	
Beroepstermijn:	
Inwerkingtreding:	
Voorlopige voorziening Voorzitter Afd. Bestuursrechtspraak:	
Beroep Afd. Bestuursrechtspraak:	

Toelichting

Inhoudsopgave Toelichting

1	**Inleiding**	**9**
1.1	Aanleiding	9
1.2	Plangebied	9
1.3	Vigerend planologisch regime	10
1.4	Crisis- en herstelwet	10
1.5	Opzet plantoelichting	11
2	**Planbeschrijving**	**13**
2.1	Inleiding	13
2.2	Beleidskader	13
2.3	Stedenbouwkundig plan	17
2.4	Programma	21
2.5	Verkeer en parkeren	21
3.	**Milieuonderzoek**	**23**
3.1	Inleiding	23
3.2	Milieueffectrapportage	23
3.3	Water	24
3.4	Bodem	26
3.5	Archeologie	27
3.6	Cultuurhistorie	28
3.7	Relatie met omliggende bedrijven	29
3.8	Geluid	29
3.9	Externe Veiligheid	31
3.10	Luchtkwaliteit	38
3.11	Natuur	40
3.12	Kabels en leidingen	41
3.13	Niet gesprongen conventionele Explosieven	41
3.14	Duurzaamheid	42
4.	**Juridische planbeschrijving**	**43**
4.1	Inleiding	43
4.2	Verbeelding	43
4.3	Regels	43
5.	**Uitvoerbaarheid**	**47**
5.1	Financieel-economische uitvoerbaarheid	47
5.2	Inspraak	47
5.3	Overleg artikel 3.11 Besluit ruimtelijke ordening	47
5.4	Handhaving	48

Afzonderlijke bijlagen

1 Milieueffectrapportage Scheldekwartier / Edisongebied e.o.
2 Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.
3 Saneringsplan plangebied Scheldekwartier (KSG-werf) te Vlissingen, MWH, september 2008
4 Instemmingsbesluit GS Saneringsplan, 11 november 2008
5 Archeologisch vooronderzoek voormalig KSG-terrein te Vlissingen, RAAP februari 2006 en memo WAD d.d. 2 december 2014
6 Akoestisch onderzoek en onderzoek Luchtkwaliteit Nieuwe woningen Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, Goudappel Coffeng, 9 februari 2015, kenmerk VSG033/Kzj/0155.01
7 Akoestisch onderzoek industrielawaai woningbouw VOG, Gemeente Vlissingen, d.d. 11 februari 2015
8 Luchtkwaliteit bestemmingsplan Scheldekwartier-Zuid, gemeente Vlissingen, 4 mei 2010
9 Groepsrisicoberekening Scheldekwartier – rapport DNV 2013
10 Natuurwaardenonderzoek i.h.k.v. de Flora- en faunawet, d.d. 3 december 2014
11 Berekening stikstofdepositie Aerius Calculator, d.d. 9 december 2014, kenmerk 17483j4wycm
12 Bezonningsstudie Vlissingen De Willem Ruysstraat, Rho Adviseurs voor leefruimte, 1 mei 2015
13 Antwoordnota

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de gronden gelegen tussen de woonpercelen aan de Glacisstraat en de recent aangelegde De Willem Ruysstraat. De locatie wordt globaal omsloten door de rotonde aan de Scheldestraat, de woonpercelen aan de Glacisstraat, de Van Dishoeckstraat en De Willem Ruysstraat. Het plangebied maakt deel uit van de herontwikkeling van het gebied Scheldekwartier, zoals opgenomen in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier.

Het Scheldekwartier is decennia lang gedomineerd door scheepswerf De Schelde van de Koninklijke Schelde Groep BV (KSG), en heeft grote invloed gehad op de ontstane ruimtelijke structuur van de stad. Het plangebied ligt aan de rand van de voormalige scheepswerf, waar ooit woningen tot eind jaren ’40 stonden, en grenst aan de bestaande bebouwing van de stad. De locatie vraagt om een stedenbouwkundige afronding. Daar waar nu de tuinen van de percelen aan de Glacisstraat een achterkant vormen, maakt de ontwikkeling van deze locatie het mogelijk om een voorzijde naar de De Willem Ruysstraat te creëren.

De gronden zijn reeds in het Masterplan uit 2006 aangemerkt voor woningbouw. In de Ontwikkelingsvisie uit 2011 is deze locatie ook aangemerkt voor woningbouw. De ontwikkeling voorziet in de realisering van 23 eengezinswoningen. De gronden van het plangebied zijn momenteel onbebouwd.

1.2 Plangebied

De ligging en begrenzing van het plangebied is globaal aangegeven op kaart 1. De exacte begrenzing is opgenomen op de verbeelding.

Kaart 1: Ligging plangebied

1.3 Vigerend planologisch regime

Bestemmingsplannen
Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'De Schelde'. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 28 februari 1991 door de gemeenteraad van Vlissingen en goedgekeurd op 23 juli 1991 door Gedeputeerde Staten van Zeeland. In het bestemmingsplan 'De Schelde' zijn de gronden hoofdzakelijk bestemd voor industriële doeleinden met een bouwhoogte van 4.00 meter. De gronden aan de westzijde van het plangebied zijn bestemd voor verkeersdoeleinden, specifiek voor wegverkeer.

Voorbereidingsbesluit
Door de gemeenteraad is op 19 juni 2014 een voorbereidingsbesluit vastgesteld als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening voor o.a. de gronden van het plangebied (gepubliceerd op 2 juli 2014, in werking getreden 3 juli 2014). Op basis van dit besluit wordt de status quo van het plangebied bevroren om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Aan aanvragen, die passen binnen de beoogde gebiedsontwikkeling, kan planologische medewerking worden verleend.

1.4 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 bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of 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 bestemmingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Crisis- en herstelwet wordt expliciet van toepassing verklaard op dit bestemmingsplan.

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 (geen proforma-beroep mogelijk) en wordt uitspraak binnen 6 maanden na afloop beroepstermijn nagestreefd (m.u.v. gevallen waarbij een bestuurlijke lus wordt toegepast dan wel prejudiciële vragen zijn gesteld);
- Ruimere mogelijkheden 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.

1.5 Opzet plantoelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd.

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

2. Planbeschrijving

2.1 Inleiding

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

2.2 Beleidskader

2.2.1 Rijksbeleid

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

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

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

Buiten deze 13 belangen hebben de decentrale overheden beleidsvrijheid. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal, laat het rijk over aan de provincies. De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, is de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen.

De ladder van duurzame verstedelijking houdt in dat eerst gekeken wordt of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en, mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dat zorg gedragen wordt voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

De realisatie van 23 woningen, die juridisch planologisch mogelijk wordt gemaakt middels dit bestemmingsplan, maakt onderdeel uit van het transformatieproject ‘Scheldekwartier’. De regionale behoefte aan woningbouw is opgenomen in de regionaal (tussen gemeenten Veere, Middelburg en Vlissingen) afgestemde woningbouwplanningen. Deze ontwikkeling is opgenomen in de Vlissingse woningbouwplanning die regionaal is afgestemd. Het betreft hier tevens een binnenstedelijke ontwikkeling. De ontwikkeling voldoet daarmee aan de uitgangspunten van de ladder van duurzame verstedelijking.

Het rijksbeleid en de daarop gebaseerde wettelijke regelingen vormen geen belemmeringen voor deze ontwikkeling.

2.2.2 Provinciaal beleid

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

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

Bij stedelijke ontwikkeling wordt ingezet op bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik, waarbij de ladder voor duurzame verstedelijking wordt ingezet. Deze is van toepassing op o.a. wonen, bedrijventerreinen en detailhandel. Een zorgvuldig gemotiveerde keuze voor ruimtegebruik is een vereiste. Zoals in paragraaf 2.2.1 vermeld, voldoet deze ontwikkeling aan de ladder van duurzame verstedelijking.

De ontwikkeling past binnen de ruimtelijke doelstellingen van het 'Omgevingsplan Zeeland 2012-2018'.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

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

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

De gemeentelijke structuurvisie 'Vlissingen een stad aan zee – een zee aan ruimte' is door de gemeenteraad van Vlissingen in haar vergadering van 17 december 2009 vastgesteld. Op 30 mei 2013 is 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 zij weer onderdeel van de stad wordt. Voor woningbouw wordt binnen Vlissingen prioriteit gegeven aan herstructurering van de bestaande voorraad en 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 (incl. Scheldekwartier), maar ook op de verbetering van de stadsentree. Voorts geeft de visie aan dat Vlissingen zich inzet op het versterken van de diversiteit en kwaliteit van het toeristisch aanbod in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke beleving, ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit van de stad. Zo voegt de transformatie van het gebied 'Stadshavens' een nieuwe dimensie toe aan het maritieme karakter van de stad en vergroot tegelijkertijd het toeristisch aanbod (uitbreiding jachthavenareaal, levendig waterfront, vermaak, detailhandel, cultuurhistorie, uitbreiding van toeristische routes etc.). Dit als aanvulling op de bestaande kwaliteiten, zoals de aanwezigheid van water, duinen, jachthaven, jachtenbouw en de sluizen.

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

Het doel van de woonvisie, eveneens vastgesteld op 17 december 2009 en, tegelijk met de structuurvisie op 30 mei 2013 geactualiseerd, 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 kwaliteitslag te behalen. Tot 2020 heeft de gemeente zich een herstructureringsopgave gesteld van 1.450 woningen. Om ook kwaliteitsverbetering in de woonomgeving te bereiken gaat dit gepaard met een verdunningsopgave van 320 woningen. Speerpunt van het nieuwbouwbeleid is het Scheldekwartier, dat kansen biedt voor meer diversiteit aan woningtypen en woonvormen, waardoor tevens aanvullende woonmilieus ontstaan. Specifiek wordt het Scheldekwartier ook ingezet voor deeltijdwonen.

De programmering van woningbouw binnen het plangebied is opgenomen binnen het project Scheldekwartier in het woningbouwprogramma van gemeente Vlissingen. Het woningbouwprogramma is regionaal afgestemd. De woningen worden in de categorie goedkoop/middelduur aangeboden en dragen hiermee bij aan het creëren van doorstroming van sociale huur naar koopwoningen op de woningmarkt, waardoor wooncarrière kan worden gemaakt.

Masterplan Scheldekwartier en Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen
Op 23 februari 2006 is, na een aantal interactieve bijeenkomsten met de bevolking en een periode van inspraak, het ‘Masterplan Scheldekwartier’ door de gemeenteraad vastgesteld. In het Masterplan staat de versterking van het centrum en de sociaal economische basis, samen met het behoud van en respect voor cultuurhistorie en industrieel erfgoed centraal. Het masterplan beoogt de ontwikkeling van het plangebied op hoofdlijnen en indicatief aan te geven middels een bebouwingsstrook voor woningbouw als stedenbouwkundige afronding van de wijk ten noorden van de recent aangelegde De Willem Ruysstraat.

Kaart 2: Masterplan Scheldekwartier 2006

Op 3 november 2011 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen vastgesteld. Het betreft een herijking van het Masterplan Scheldekwartier uit 2006. De visie speelt in op de huidige en toekomstige marktomstandigheden en vormt een strategie voor de ontwikkeling van de visie voor de komende 20 jaar, die de flexibiliteit biedt om kansen en initiatieven uit de markt te faciliteren.
Overeenkomstig het Masterplan is het plangebied in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier opgenomen als locatie voor woningbouw. De ontwikkeling van het plangebied als woningbouwlocatie, is daarom in lijn met de gemeentelijke visie zoals consistent vanaf 2006 voor het plangebied is gepresenteerd.

Kaart 3: Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier

Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan 2012-2020
Uitgangspunt binnen het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan is dat de binnenstad goed bereikbaar is zonder de leefbaarheid in de binnenstad aan te tasten. Aan de rand van de binnenstad zijn parkeervoorzieningen gerealiseerd van waaruit de binnenstad en boulevards lopend te bereiken zijn. De uitwisseling tussen de binnenstad en boulevards is geoptimaliseerd door de aanleg van de De Willem Ruysstraat die de verbindingsas naar het centrum en de ontsluiting voor het Scheldekwartier vormt. Tevens is over Het Dok via een brug de tweede binnenstadsontsluiting in 2005 gerealiseerd.

Het verkeerscirculatieplan voor de Binnenstad, zoals op 28 mei 2013 is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders geeft een nadere uitwerking van het gebied rondom het plangebied.
Het verkeerscirculatieplan geeft aan dat op de De Willem Ruysstraat vanaf de Van Dishoeckstraat richting de binnenstad een 30km-regime geldt. Ten behoeve van de verkeersveiligheid, de verblijfskwaliteit en de doorstroming is het wenselijk om de verkeersdeelnemers qua snelheid passender te geleiden. De verkeersintensiteiten zullen hier hoger liggen dan geldend binnen een 30km-zone. Echter middels een inrichting die de verblijfskwaliteit benadrukt, biedt het kansen om de

binnenstad nog beter bereikbaar te maken en de relatie tussen het Scheldekwartier, de Scheldestraat, het kernwinkelgebied en de boulevards te verbeteren.

Sociale veiligheid

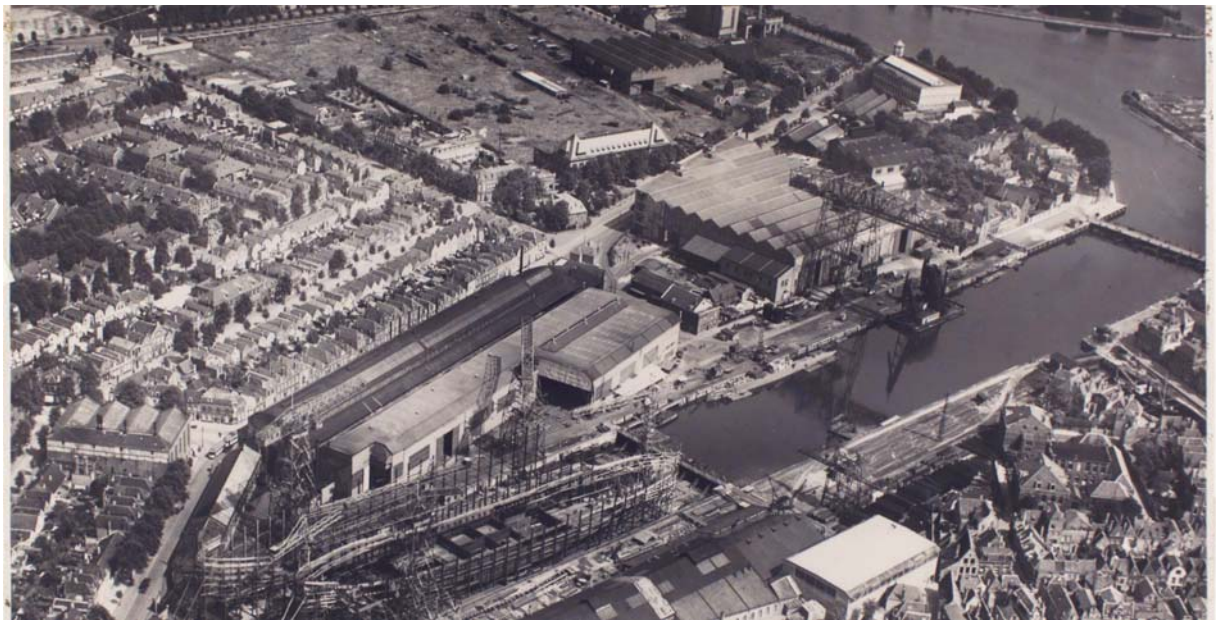
Op 13 juli 2010 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de nota 'Vlissingen Veilig' vastgesteld. Deze nota bevat beleid met betrekking tot de integrale sociale veiligheid voor Vlissingen voor de periode 2010-2014. Bij de inrichting van het terrein voor het zorgcomplex wordt rekening gehouden met dit beleid. Om de sociale veiligheid te borgen wordt bij de inrichting van het terrein en het aangrenzende openbaar gebied rekening gehouden met zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en criminaliteitspreventie. 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.

2.3 Stedenbouwkundig plan

Historische context

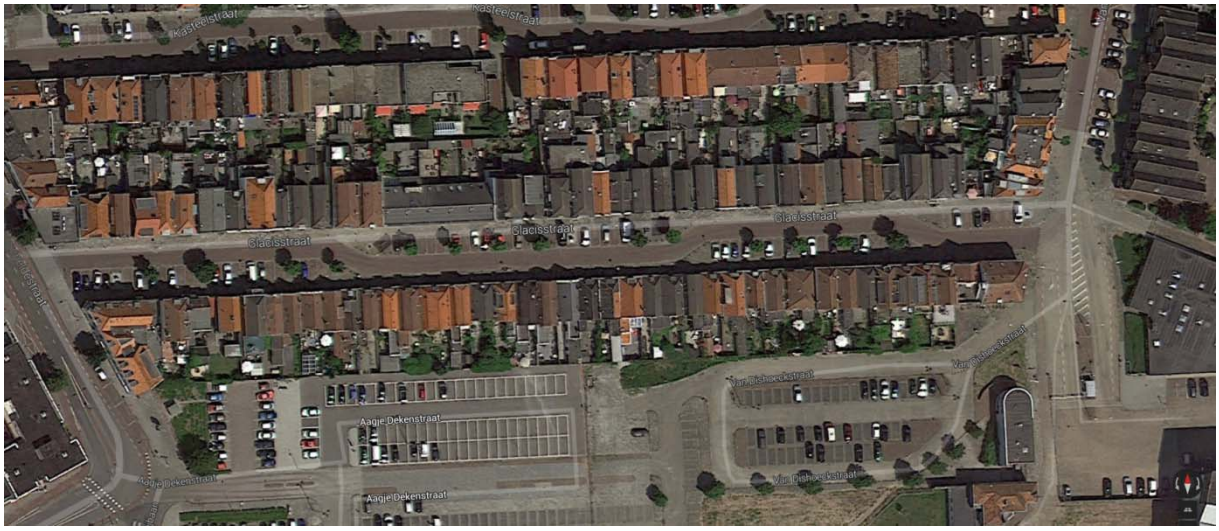
Het plangebied is onderdeel van de herontwikkeling van het terrein van de voormalige scheepswerf Koninklijke Schelde Groep BV. Deze werf heeft zich in 1875 gevestigd in Vlissingen en is in de loop der tijd sterk uitgebreid, waarbij woningen en winkels naast de werf werden gesloopt en vervangen door bedrijfsbebouwing. Zo zijn in de loop der tijd delen van de binnenstad en de aangrenzende Scheldebuurt van functie veranderd.

Het plangebied maakte oorspronkelijk deel uit van de Scheldebuurt die eind 19^{e} - begin 20^{e} eeuw werd gebouwd. Deze buurt is opgebouwd uit een patroon van evenwijdige straten met een grotendeels individuele verticaal geparcelleerde bebouwing. De woonbebouwing langs de Aagje Dekenstraat (nu De Willem Ruysstraat) en de Glacisstraat vormden samen één van de bouwblokken van de Scheldebuurt.



Kaart 4: Scheldewerf en woonbebouwing langs de toenmalige Aagje Dekenstraat, foto ca. 1938

Deze situatie veranderde eind jaren ’40 van de vorige eeuw, toen de Koninklijke Maatschappij De Schelde de woningen aan de toenmalige Aagje Dekenstraat sloopte ten behoeve van de uitbreiding van de scheepswerf. Na het vertrek van de Scheldewerf is het plangebied als parkeerterrein in gebruik genomen. Daarmee zijn de achterkanten van de woningen aan de Glacisstraat aan het openbaar gebied komen te liggen.



Kaart 5: Positionering woningen Glacisstraat

Ruimtelijke kaders
De Ontwikkelingsvisie 2011 en het Masterplan uit 2006 geven richting aan de herontwikkeling van Scheldewerf naar Scheldekwartier. De voormalige scheepswerf wordt een multifunctioneel woongebied, waarmee dit gebied weer onderdeel wordt van de stad. Tevens worden oude verbindingen en structuren hersteld; zo is de Aagje Dekenstraat verlengd en weer verbonden met de Koningsweg. Langs deze nieuwe stadsontsluiting wordt ook het meest zuidelijke bouwblok van de Scheldebuurt hersteld en krijgt de Scheldebuurt weer een voorkant.

Stedenbouwkundige context
De oorspronkelijke bebouwing langs de toenmalige Aagje Dekenstraat, nu De Willem Ruysstraat, bestond uit individueel geparcelleerde woningen met een bouwhoogte van twee lagen met kap. De bebouwing stond direct aan de straat, evenals de overige bebouwing van de Scheldebuurt (het Rode Dorp uitgezonderd). De architectuurstijl in de Scheldebuurt is geïnspireerd op de begin 20^{e} eeuwse bouwstijl en bestaat voor het grootste deel uit individuele verticaal geparcelleerde woningen met een bouwhoogte van één laag met kap tot vijf lagen zonder kap. De hoofdstraten van de Scheldebuurt (Paul Krugerstraat, Badhuisstraat, Scheldestraat, van Dishoeckstraat, Aagje Dekenstraat) kennen een bouwhoogte van overwegend drie tot vijf lagen, passend bij de functie en de breedte van het profiel.

De toekomstige bebouwing langs de recent aangelegde De Willem Ruysstraat begeleidt deze nieuwe stadsentree en vormt de afronding van de Scheldebuurt. Hiermee wordt de historische stadsstructuur weer hersteld en wordt een voorkant naar de stad gemaakt. Uitgangspunt is een programma van eengezinswoningen met een bouwhoogte van drie lagen aan de zijde van de weg in een individuele verticale parcellering, passend bij de functie van stadsentree en aansluitend op de Scheldebuurt.

Stedenbouwkundig plan
De locatie biedt ruimte aan maximaal 23 eengezinswoningen in vier bouwblokken van vier tot zeven woningen. Tussen de woningen zijn parkeerkoffers gesitueerd, waardoor voor iedere woning kan

worden voorzien in een parkeerplaats op eigen terrein. In de parkeerkoffers worden tevens bergingen voor de woningen gerealiseerd. De rooilijn aan de westzijde volgt de oorspronkelijke rooilijn van de gesloopte woningen die in het verlengde van de rooilijnen langs de Van Dishoeckstraat lag. Aan de oostzijde kan de historische rooilijn niet worden hersteld vanwege de aanwezige kabels en leidingen. De hoek van het bouwblok ligt hier iets terug ten opzichte van de rooilijnen van de Scheldestraat. De hoekwoningen op de uiteinden van het bouwblok hebben net als de hoekwoningen in het oorspronkelijke bouwblok twee voorkanten.

De kavels zijn als gevolg van de geringe beschikbare ruimte ondiep (14 tot 15 meter). Aan de voorzijde staan de woningen net als in de Scheldebuurt direct aan de straat. De buitenruimte bevindt zich aan de achterzijde op het noorden en op de tweede verdieping in de vorm van een dakterras op de zon aan de voorzijde. Om de privacy van de woningen aan de Glacisstraat te kunnen garanderen is aan de achterzijde van de woningen een dakterras uitgesloten. De dakterrassen zullen op een eenduidige wijze worden begrensd. De tuinen van de woningen aan de Glacisstraat zijn in de huidige situatie via het parkeerterrein bereikbaar. Tussen de bestaande en nieuwe kavels wordt een achterpad aangelegd, waardoor de woningen aan de achterzijde bereikbaar blijven en er afstand wordt gecreëerd tussen de nieuwe en de bestaande woningen.

De bouwhoogte aan de voorzijde van het bouwblok is drie lagen (maximaal negen meter). Aan de achterzijde is dit twee bouwlagen (maximaal zes meter). De hoogte aan de achterzijde sluit hiermee aan op de bouwhoogte van de woningen aan de Glacisstraat die overwegend één laag met kap is.

Met bovenstaande uitgangspunten en bijbehorende uitwerking worden de nieuwe woningen op een zorgvuldige wijze ingepast, wordt de historische structuur hersteld, de Scheldebuurt afgerond en wordt de nieuwe stadsentree begeleid door voorkanten. Daarnaast wordt met deze ontwikkeling weer een stap gemaakt in het verwezenlijken van de transformatie van Scheldewerf naar Scheldekwartier zoals in het Masterplan en de Ontwikkelingsvisie is vastgelegd.

Bezonning

Omdat de ontwikkeling direct ten zuiden is geprojecteerd van de bestaande woningbouw aan de Glacisstraat, is het effect van nieuwe bebouwing op de bezonning van de gevels van de bestaande woningen aan de Glacisstraat nader bezien. In bijlage 12 is de bezonningsstudie, uitgevoerd door Rho Adviseurs voor leefruimte d.d. 1 mei 2015, opgenomen.

Normering

Er bestaan landelijk geen wettelijk vastgelegde normen en eisen waaraan het plan voor woningbouw aan de De Willem Ruysstraat ten aanzien van bezonning voor de bebouwing moet voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen. Dit betreft echter regelgeving voor de hoeveelheid licht in de woning en niet de hoeveelheid zonlicht dat op de gevel valt. Er wordt bij de regelgeving met betrekking tot daglichttoetreding geen rekening gehouden met de invloed van schaduwwerking op de gevels veroorzaakt door obstakels op andere kavels.

Wel bestaan er de zogenaamde ‘lichte’ en ‘strenge’ normen van TNO voor bezonning van woonkamers. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van voldoende bezonning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober (gedurende 8 maanden). Volgens de strenge norm is er sprake van tenminste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari t/m 22 november (gedurende 10 maanden). Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak blijkt dat toetsing ingevolge de ‘lichte norm’ van TNO aanvaardbaar wordt geacht.

Onderzoek
Door Rho adviseurs voor leefruimte is een bezonningsstudie uitgevoerd. Met behulp van de bezonningsstudie kan een indruk worden verkregen of en in hoeverre voor de woningen in de omgeving een ongunstige situatie dreigt te ontstaan ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen. De impact van de schaduwwerking van de nieuwbouw is inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de gangbare lichte TNO-norm.

Om inzicht te geven in de toekomstige bezonningssituatie is onderzoek verricht op de data 19 februari, 21 april, 21 juni, 21 augustus en 21 oktober. De onderzoeksresultaten geven met een interval van 2 maanden een beeld van de bezonningssituatie gedurende een groot deel van het jaar overeenkomend met de periode volgens de lichte TNO-norm.

Voor deze dagen zijn bezonningstekeningen opgesteld die een goede weergave van de toekomstige situatie geven. Tevens is de invloed op de bezonning van de bestaande erfafscheiding aan de achterzijde van de woonpercelen aan de Glacisstraat in beeld gebracht. De bestaande erfbebouwing is in de studie buiten beschouwing gelaten. Hoewel deze ook in de huidige situatie schaduwwerking tot gevolg heeft.
Tussen 9:00 uur en 17:00 uur is ieder uur de bezonning in beeld gebracht. De tijdstippen geven een goed beeld van de schaduwwerking als gevolg van de stand van de zon gedurende de dag op een bepaalde datum.

Conclusie
In het algemeen kan gesteld worden dat qua schaduwwerking sprake is van een situatie die vergelijkbaar is met een situatie in een stedelijke woonstraat. In de winter vindt een verslechtering plaats ten aanzien van de bezonning op de gevels en in de tuinen, echter de wintermaanden zijn niet maatgevend ingevolge de TNO-normering, vanwege het geringe aantal uren daadwerkelijke zonneschijn en de lage zonnestand (minder dan 10 graden t.o.v. het aardoppervlak).

De bezonningsstudie laat zien dat voldaan wordt aan de ‘lichte’ TNO-norm, wat inhoudt dat er gedurende de periode tussen 19 februari en 21 oktober minimaal 2 uur bezonning per dag op de (achter)gevel (midden vensterbank) mogelijk blijft. Uit het onderzoek blijkt dat er in de periode tussen 21 april en 21 augustus geen sprake is van schaduwwerking op de woonpercelen aan de Glacisstraat door de nieuwbouw. In de periode 19 februari-21 april én de periode 21 augustus-21 oktober zal de hoeveelheid zon op het achtererf en op de achtergevel van de woningen aan de Glacisstraat, in beperkte mate verminderen (vóór 10.00 uur en na 16.00 uur).

Gezien deze resultaten van het onderzoek wordt de nieuwe bebouwing in deze stedelijke omgeving aanvaardbaar geacht.

2.4 Programma

Binnen het plangebied is ruimte voor de bouw van maximaal 23 (grondgebonden) woningen, met bijbehorende parkeervoorzieningen (conform de CROW-norm) en overige bij de woonfunctie behorende voorzieningen zoals bergingen, erven, tuinen, groen etc.

2.5 Verkeer en parkeren

Verkeer

Gemotoriseerd verkeer
Met de recente aanleg van de De Willem Ruysstraat is een nieuwe stadsentree ontstaan. De ontsluiting biedt kansen om de binnenstad beter bereikbaar te maken en de relatie tussen het Scheldekwartier, de Scheldestraat, het kernwinkelgebied en de boulevards te verbeteren. Het traject tussen de Van Dishoeckstraat en de Scheldestraat heeft een 30km-regime. Het 30km-regime is ingesteld ten behoeve van de verkeersveiligheid, de verblijfskwaliteit en de doorstroming van het verkeer. De verkeersintensiteiten zullen hier hoger liggen dan geldend binnen een 30km-zone. Het is wenselijk om de verkeersdeelnemers richting de binnenstad qua snelheid passender te geleiden. Hiertoe is de inrichting van de weg zodanig vormgegeven dat de verblijfskwaliteit wordt benadrukt. Dit is ook van belang nu een woonfunctie langs de De Willem Ruysstraat wordt gerealiseerd. De Willem Ruysstraat vormt de toegang tot het plangebied. De bereikbaarheid voor hulp- en servicediensten (bijv. afvalverwijdering) is gewaarborgd.

Langzaam verkeer
De Willem Ruysstraat is ingericht met vrijliggende fietspaden en trottoirs. Het plangebied is dus eveneens uitstekend bereikbaar voor langzaam verkeer.

Openbaar vervoer
Aan de voorzijde van het plangebied is aan de De Willem Ruysstraat een bushalte aanwezig. Er is een directe verbinding richting het station en Middelburg. Het plangebied is dus per openbaar vervoer uitstekend bereikbaar.

Parkeren
De gemeente Vlissingen hanteert binnen het ontwikkelingsgebied Scheldekwartier de parkeercijfers van het CROW. Daar waar extra ruimtelijke kwaliteit wordt voorgestaan, worden door middel van privaatrechtelijke afspraken met ontwikkelende partijen eventueel meer parkeervoorzieningen gerealiseerd dan de kencijfers noodzakelijk maken. Bij dit project is daarvan geen sprake. Wel is er sprake van privaatrechtelijke afspraken over de te realiseren parkeergelegenheid binnen het plangebied die via een kettingbeding worden gekoppeld aan de individuele woningen.

Op grond van de uitgangspunten van de door CROW berekende te hanteren parkeerkencijfers en op grond van het in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan vastgestelde parkeerbeleid, wordt Vlissingen aangemerkt als ‘sterk stedelijk gebied’ en valt het plangebied voor de toepassing van de parkeerkencijfers in een gebied, dat aangemerkt is als ‘schil centrum’.

Op basis van het programma binnen het plangebied is, uitgaande van de parkeerkencijfers van het CROW de parkeerbehoefte berekend. Het programma binnen het plangebied omvat maximaal 23 eengezinswoningen.

De parkeernorm bedraagt minimaal 1,2 tot maximaal 2,0 parkeerplaats per woning (incl. aandeel bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning). In totaal levert dat een bandbreedte in parkeerbehoefte op van minimaal 27 en maximaal 46 parkeerplaatsen. Uitgaande van een redelijk gemiddeld kan de totale parkeerbehoefte vastgesteld worden op 37 parkeerplaatsen.
Van de berekende behoefte worden er 24 op eigen terrein gerealiseerd in de aan te leggen parkeerkoffers tussen de woningen. De resterende parkeerplaatsen worden in het openbaar gebied gerealiseerd. Er worden in totaal 40 parkeerplaatsen aangelegd voor deze ontwikkeling. Dat is meer dan noodzakelijk is.

Het bezoekersaandeel binnen de parkeerbehoefte (7 parkeerplaatsen) kan tevens in zijn geheel in de nabij gelegen parkeergarage Scheldeplein worden opgelost. De parkeergarage heeft een capaciteit van 275 parkeerplaatsen en momenteel een bezettingsgraad tijdens kantooruren van 25%. Op drukke vrijdagen en zaterdagen, bij grote evenementen (incidenteel) en op drukke dagen in het zomerseizoen loopt de bezettingsgraad op tot ca. 80%. Ook op die dagen zijn er nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Ook na realisering van de zorgontwikkeling op het Scheldekwartier, waarbij ook uitgegaan wordt dat een deel van de parkeerbehoefte in de parkeergarage plaatsvindt (42), is er nog voldoende ruimte over om het beperkte bezoekersaandeel van deze ontwikkeling op te vangen.

De conclusie luidt dat er ruimschoots wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid in het plangebied en/of de directe omgeving. Vanuit dit aspect bezien, is de planontwikkeling aanvaardbaar.

Bouwverkeer
De route van het bouwverkeer zal via de De Willem Ruysstraat verlopen.

3 Milieuonderzoek

3.1 Inleiding

De milieuonderzoeken, die verricht zijn in het kader van het milieueffectrapport voor de ontwikkeling van het project 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 2011 heeft een herijking van het Masterplan plaatsgevonden, welke geresulteerd heeft in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier. De visie is o.a. programmatisch aangepast aan de huidige marktomstandigheden. Het functionele programma is ten opzichte van het Masterplan verminderd en daarmee passend binnen de bestaande m.e.r.

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.

3.2 Milieueffectrapportage

3.2.1 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 artikel 19f van de Natuurbeschermingswet 1998.

3.2.2 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 mer het toetsingsadvies uitgebracht.

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

De beoordeling heeft plaatsgevonden door per thema en per criterium in eerste instantie de effecten in kwantitatieve zin te bepalen. Deze effecten zijn vergeleken met de situatie, die zou zijn ontstaan zonder realisatie van de plannen, de zgn. 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 plangebied in de weg.

3.3 Water

Door de Commissie Waterbeheer 21e eeuw is het instrument van de watertoets geïntroduceerd. De watertoets is inmiddels verankerd op alle ruimtelijke planniveaus, die Nederland kent. De watertoets is een beoordeling van de invloed, die ontwikkelingen of beheer van een plangebied hebben op het watersysteem in dat gebied. Het is noodzakelijk de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen voor de waterhuishoudkunde en het watersysteem na te gaan. Als basis hiervoor is de Deelstroomgebiedsvisie Zeeland en het Waterplan Vlissingen 2004-2008 opgesteld. In de Deelstroomgebiedsvisie signaleert men het tekort aan berging in de bebouwde gebieden en wordt o.a. aandacht besteed aan het toetsen van het regionale watersysteem aan de normen voor wateroverlast. In het Waterplan Vlissingen is een visie neergelegd op het waterbeheer in het stedelijk gebied van Vlissingen, waarbij het uitgangspunt is om te komen tot een duurzaam, gezond en veerkrachtig stedelijk watersysteem.
Met het Waterschap Scheldestromen wordt overleg gevoerd over de wateraspecten in bestaande wijken. In bestaande wijken zal, indien herinrichting aan de orde is, aandacht besteed worden aan de mogelijkheden ter verbetering van de wateraspecten. Bij nieuwe ontwikkelingen zal vanaf het begin van de inrichting van de te ontwikkelen locatie, het waterschap betrokken worden om een waterhuishoudkundig aanvaarbare situatie te creëren.

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

Thema	***Waterdoelstelling***	***Uitwerking***
Veiligheid/ Waterkering	Waarborgen veiligheidsniveau en daarvoor benodigde ruimte	Het plangebied ligt buiten de zone van de secundaire waterkering.
Wateroverlast (*vanuit oppervlaktewater*)	Voldoende hoog gebouwd om instroming van oppervlaktewater in maatgevende situatie(s) te voorkomen. Voldoende ruimte voor vasthouden/bergen/ afvoeren van water.	Omdat de ene soort verharding wordt ingewisseld voor een andere zal het verhard oppervlak niet toenemen. Er wordt gebouwd aansluitend aan (maaivelds)hoogte en de (bestaande) bebouwing/bebouwde omgeving.
Riolering/RWZI (*incl. water op straat/overlast*)	Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken i.v.m. reductie hydraulische belasting RWZI en transportsysteem met beperken overstorten. Rekening houden met (eventuele benodigde filter)ruimte daarvoor.	Er wordt een gescheiden stelsel aangelegd, waarbij al het hemelwater naar het opper-vlaktewater wordt geleid.

Thema	***Waterdoelstelling***	***Uitwerking***
Watervoorziening/-aanvoer	Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte-)water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	De watervoorziening is niet in het geding.
Volksgezondheid (*water gerelateerd*)	Minimaliseren risico water-gerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	In het plangebied komt geen oppervlaktewater voor. Dus zijn er geen overstorten die uitkomen op het oppervlaktewater.
Bodemdaling	Voorkómen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	n.v.t.
Grondwateroverlast	Tegengaan/Verhelpen van grondwateroverlast.	n.v.t.
Oppervlakte-waterkwaliteit	Behoud/Realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit voor mens en natuur. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Het hemelwater wordt afgekoppeld/niet aangesloten op de riolering conform de door het Waterschap gehanteerde afkoppelbeslisboom. Er zijn (daardoor) geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit.
Grondwaterkwaliteit	Behoud/Realisatie van een goede grondwaterkwaliteit voor mens en natuur.	Er wordt niet gebouwd in een natuurgebied, (specifiek daarvoor bedoeld) infiltratiegebied en/of gebied voor drinkwatervoorziening.
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwater afhankelijke ecologische waarden; m.n. van belang in/rond natuurgebieden (voor hydrologische beïnvloedings-zone zie prov. OmgevingsPlan)	Verdroging is niet aan de orde.
Natte natuur	Ontwikkeling/Bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied grenst niet aan natte natuurgebieden. Er zijn daarom geen bijzondere maatregelen te treffen.

Thema	***Waterdoelstelling***	***Uitwerking***
Onderhoud (mogelijkheden) waterlopen	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te kunnen worden.	In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Daarom is geen rekening gehouden met vrije onderhoudsstroken.
Waterschapswegen	M.b.t. de aanwezigheid waterschapswegen binnen/nabij het plangebied.	In het plangebied komen geen waterschapswegen voor.

3.4 Bodem

3.4.1 Wettelijk kader

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

Per 1 januari 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit in werking getreden. Op grond van dit besluit wordt de verplichting gesteld om een bodemfunctieklassenkaart op te stellen. Op 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.

3.4.2 Onderzoeksresultaten

De geplande ontwikkeling valt 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 planvorming vormen de basis voor het op te stellen uitvoeringsplan.

Uit een ter plaatse uitgevoerd indicatief bodemonderzoek (Antea, januari 2014), blijkt dat er ter plaatse geen ernstige verontreiniging te verwachten is en dat de bodem geschikt is voor het voorgenomen gebruik. Vooraf aan de bouwwerkzaamheden zal een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd worden, om deze resultaten te verifiëren zal zo nodig een uitvoeringsplan ter beoordeling en goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

3.5 Archeologie

3.5.1 Wettelijk kader

Per 1 september 2007 is door de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) de Monumentenwet gewijzigd. In de gewijzigde wet is geregeld, dat de verantwoordelijkheid voor het beheer van de archeologie bij de gemeente ligt. De gemeenteraad dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening te houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.
Een belangrijk uitgangspunt, is dat het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) voorgaat 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 m^2 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. Voor dit plangebied bevat deze evaluatie geen relevante aspecten.

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

Het plangebied ligt ter hoogte van de 17^e eeuwse vestingwerken en ligt dus binnen een gebied met een hoge archeologische waarde.

3.5.2 Onderzoeksresultaten

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

De aanbevelingen uit dit rapport zijn:
- archeologisch onderzoek naar resten uit de IJzertijd tot en met de Vroege Middeleeuwen achterwege laten;
- geen onderzoek doen naar de uitbreiding van de vestingwerken, die in de 19e eeuw hebben plaatsgevonden, omdat de ligging daarvan al vrij nauwkeurig bekend is en nader onderzoek weinig toevoegt aan de kennis daarover;

- de archeologische aandacht richten op de gebieden rondom de Dokhaven; mogelijk is een gedeelte van de waarden binnen dit gebied verstoord ten gevolge van de aanwezigheid van funderingen van de inmiddels gesloopte bebouwing van de Scheldewerf, reden waarom geadviseerd wordt de funderingsdiepten van de gebouwen in kaart te brengen;
- in overleg te komen tot een strategie ten aanzien van de omgang met archeologische waarden.

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

Op advies van de Walcherse Archeologische Dienst (WAD) zijn de aanbevelingen uit het bureauonderzoek grotendeels ongewijzigd overgenomen.

Hiermee heeft ook het plangebied van de woningbouwlocatie aan De Willem Ruysstraat nog een dubbelbestemming archeologie, namelijk Waarde Archeologie-1. Hier is in het geval van bodemverstoringen, dieper dan 40 cm, met een oppervlak groter dan 50 m^2 verder archeologisch onderzoek noodzakelijk.
Tijdens de aanleg van de De Willem Ruysstraat zijn bij enig toeval drie waterkelders of beerbakken ontdekt. De kans is groot dat zij tot huispercelen horen die hier in de 17^e eeuw zijn aangelegd en dat verspreid over het plangebied nog meer van dit soort structuren zijn te verwachten. Daarom wordt voor het vervolgonderzoek de vorm van opgraving geadviseerd.

3.6 Cultuurhistorie

3.6.1 Wettelijk kader

Op grond van de Monumentenwet 1988 is de Minister bevoegd monumenten aan te wijzen: panden of terreinen, ouder dan vijftig jaar, welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde. Monumenten behoeven geen nadere regeling meer in het bestemmingsplan, omdat de Monumentenwet 1988 uitputtend hun bescherming regelt.

3.6.2 Onderzoeksresultaten

Er bevinden zich geen monumenten binnen het projectgebied.

3.6.3 Overige cultuurhistorische aspecten

Door Lantschap is in januari 2005 een cultuurhistorische verkenning uitgebracht voor het plangebied van het project Scheldekwartier. In die verkenning wordt het gebied bezien als werf met zijn gebouwen enerzijds en als ruimtelijke concept van die delen van de stad die aan de groei van de werf zijn opgeofferd anderzijds. Ten aanzien van de werf met zijn gebouwen beziet het rapport welke nog fysiek aanwezige elementen, gebouwen en structuren er cultuurhistorische waarde hebben. Ten aanzien van het ruimtelijk concept gaat het om ruimtelijke structuren en verbindingen die verdwenen zijn. Het rapport adviseert o.a. de oude verbindingen te herstellen en de historische binnenstad te herstellen met behoud van nog bestaande industriële gebouwen (o.a. zware plaatwerkerij), zodat de geschiedenis van het gebied beleefbaar blijft.

Dit plangebied maakt deel uit van de stedenbouwkundige herontwikkeling. In het plangebied heeft tot eind jaren ’40 woonbebouwing gestaan. De bebouwing volgde de lijn van de toenmalige Aagje Dekenstraat. Met realisering van de woonbebouwing en de aanleg van de De Willem Ruysstraat worden de oude structuren hersteld. De woonbebouwing in dit plangebied vormt een stedenbouwkundige afronding en verbinding met de bestaande (woon)bebouwing ten noorden van de De Willem Ruysstraat.

3.7 Relatie met omliggende bedrijven

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

Net buiten het plangebied bevindt zich op de hoek van de Aagje Dekenstraat / Scheldestraat een gasreduceerstation, categorie D3. Volgens de genoemde brochure dient een afstand van 10 meter in acht te worden genomen op grond van het criterium geluid. De woningbouw aan de De Willem Ruysstraat is gesitueerd op meer dan 10 meter van het gasreduceerstation. Het gasreduceerstation vormt daarom geen probleem voor deze woningbouwontwikkeling.

Op een afstand van ruim 70 meter bevindt zich het hoofdkantoor van de KSG. Volgens de brochure geldt voor kantoren een afstand van minimaal 10 meter tot woningbouw.

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

3.8 Geluid

3.8.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder moeten bij de voorbereiding van een ruimtelijke 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.

3.8.2 Wegverkeerslawaai

Het plangebied is gelegen aan de De Willem Ruysstraat. Deze weg geeft toegang tot de binnenstad. Ter hoogte van de planontwikkeling geldt een 30km-regime. Het 30km-regime is ingesteld ten behoeve van de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.
Uit akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van de aanleg van de De Willem Ruysstraat is gebleken dat het terugbrengen van de snelheid tot 30 km/uur op de De Willem Ruysstraat, vanaf het hoofdkantoor van de Koninklijke Scheldegroep leidt tot een reductie van 2 dB.
Wegen met een 30km-regime zijn uitgezonderd van de plicht tot het nemen van maatregelen ingevolge de Wet geluidhinder. In het kader van “goede ruimtelijke ordening” dient afgewogen te worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Het is aan het bevoegd gezag om hierover een besluit te nemen. Omdat de geplande woningbouw niet in het akoestisch onderzoek voor de De

Willem Ruysstraat is meegenomen is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting ten gevolge van de weg op de woningbouw binnen het plangebied. Uit dit akoestisch onderzoek, uitgevoerd door Goudappel Coffeng (Akoestisch onderzoek en onderzoek Luchtkwaliteit Nieuwe woningen Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, 9 februari 2015, kenmerk VSG033/Kzj/0155.01), blijkt dat de maximale geluidsbelasting op de gevels van de woningen 58 dB (inclusief correctie vanwege art 110g van de Wgh) bedraagt. Deze geluidsbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar is lager dan de maximale ontheffingswaarde, die van toepassing, en daarmee aanvaardbaar, is bij gezoneerde wegen in binnenstedelijke situaties. De berekende geluidsbelastingen zijn daarmee niet uitzonderlijk voor een dergelijke stedelijke omgeving.
Volgens het Bouwbesluit dient een woning te voldoen aan een binnenwaarde van 33 dB. Voor het bepalen van de isolatiewaarde van de gevels moet met de ongecorrigeerde waarde van 63 dB rekening gehouden worden. Met de huidige stand van de techniek is een geluidisolerend vermogen van de gevel realiseerbaar van 30 dB, zodat aan een binnenwaarde van 33 dB kan worden voldaan.

Op grond van het hiervoor gestelde, in samenhang met de inrichting van het gebied, zijn wij van mening dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat met de voorgestelde maatregelen een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

3.8.3 Industrielawaai

De transformatie van dit industrieterrein tot stedelijk gebied heeft het noodzakelijk gemaakt de geluidzonering van het industrieterrein ‘de Schelde/Buitenhaven’ 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 BV. Op 19 november 2009 is het bestemmingsplan ‘Parapluherziening geluidzone de Schelde/Buitenhaven’ in werking getreden. In dit bestemmingsplan is de geluidzone vanwege het industrielawaai van het industrieterrein ‘de Schelde/Buitenhaven’ verankerd.

Een klein deel van het plangebied (3 woningen) ligt binnen de vastgestelde geluidzone van het industrieterrein ‘de Schelde/Buitenhaven’ en voor een deel op het gezoneerde industrieterrein. Het betreft het deel van de zone die rondom het hoofdkantoor van KSG ligt. Het hoofdkantoor behoort tot de inrichting van Damen zoals gelegen op het Eiland en ligt derhalve ook op het gezoneerde industrieterrein. Met het vaststellen van het bestemmingsplan voor dit woningbouwplan, is het niet meer mogelijk om zoneplichtige bedrijven op dit deel te vestigen. Daarmee wordt de begrenzing van het gezoneerde terrein aangepast.
Voor de woningen die binnen de geluidszone zijn geprojecteerd, is door de RUD zeeland akoestisch onderzoek uitgevoerd en is de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein op de gevels berekend.
Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelastingen op de nieuwe woningen niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Daarom hoeft geen hogere grenswaarde vastgesteld te worden.
Industrielawaai vormt derhalve geen belemmering voor de realisering van dit project. De geluidzone wordt op de verbeelding opgenomen.

De geluidzone vormt derhalve geen belemmering voor de realisering van dit project. De geluidzone wordt op de verbeelding opgenomen.

3.8.4 Spoorweglawaai

Het plangebied is op een afstand van ca. 1500 meter gelegen van de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal. Het plangebied ligt daarmee buiten de wettelijk van toepassing zijnde invloedssfeer (250 meter) van de spoorlijn. Om die reden kan onderzoek naar het spoorweglawaai achterwege blijven en vormt dit aspect geen belemmering voor de realisering van dit project.

3.9 Externe veiligheid

3.9.1 Inleiding

In juni 2007 heeft TNO Bouw en Ondergrond rapport uitgebracht over het onderzoek naar externe veiligheid voor het gehele plangebied Scheldekwartier. Dit rapport is genaamd “TNO rapport Onderzoek externe veiligheid Dokkershaven en Edisongebied te Vlissingen” (hierna TNO rapport) en is opgesteld ten behoeve van de MER. In dit rapport is niet afzonderlijk en expliciet onderzocht wat de gevolgen zijn voor de woningbouw aan de De Willem Ruysstraat ten aanzien van externe veiligheid. Uit het rapport is gebleken dat de ontwikkeling van het plangebied Scheldekwartier tot gevolg heeft dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is.

Door het project Scheldekwartier in fasen op te delen is per fase wellicht geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Echter, omdat deze planontwikkeling onlosmakelijk deel uitmaakt van de ontwikkeling van het totale plangebied Scheldekwartier, is hiervoor (en t.z.t. voor volgende deelplannen) ook een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. De verantwoording van het groepsrisico voor de woningbouw aan de De Willem Ruysstraat is in paragraaf 3.9.6 gegeven en vindt zijn grondslag in het TNO rapport, met dien verstande dat ten behoeve van de herijkte plannen voor het Scheldekwartier nu opnieuw onderzoek is uitgevoerd door Det Norske Veritas (DNV) naar de gevolgen voor het groepsrisico.

3.9.2 Wettelijk kader

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

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

3.9.3 Regelgeving

Besluiten en regelingen
De gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen kunnen groot zijn. Vandaar dat de aanvaardbare risico's zijn vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De regelgeving wordt binnen afzienbare termijn gewijzigd.

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

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

zijn gelegen buiten de inrichting. Voor de opslag van propaan gelden de volgende veiligheidsafstanden:

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

Basisnet Water

Op dit moment wordt het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen ontwikkeld. Met het Basisnet wordt beoogd een duurzaam evenwicht tussen ruimtelijke ontwikkelingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en veiligheid te creëren. Dit gebeurt door alle hoofdvaarwegen, rijkswegen en spoorwegen in te delen in categorieën. Deze categorieën verschillen in de mate waarin er beperkingen gelden voor vervoer en/of ruimtelijke ontwikkelingen. Beperkingen voor het vervoer worden vastgelegd in een gebruiksruimte, beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in een veiligheidszone. Voor het transport over het water is een voorlopige indeling gemaakt. Hier kunnen nog geen rechten aan worden ontleend.

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

Kanaal door Walcheren

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

Westerschelde

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

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

Voor de maatgevende contour van het plaatsgebonden risico (10^{-6}) bij rode routes geldt dat deze op de waterlijn ligt. Daarnaast geldt ook een toetsingsafstand voor het plasbrandaandachtsgebied (PAG), te weten een afstand van 40 meter vanaf de oeverlijn. Vanwege de status van de Westerschelde als internationale vaarroute, geldt dat de verantwoordelijkheid voor het monitoren en borgen van de

veiligheidssituatie rondom de vaarroute over de Westerschelde bij de internationale Scheldecommissie ligt. Het monitoren hiervan gebeurt buitenom het Basisnet Water. Eind 2011 is door “Det Norske Veritas” een QRA opgesteld voor de Westerschelde. De conclusie hiervan is weergegeven in het rapport: “Actualisatiestudie 2011 risico’s transport gevaarlijke stoffen Westerschelde en prognoses 2015-2030”. In deze rapportage is geconcludeerd dat de $PR10^{-6}$ contour indien aanwezig niet tot de oever reikt. De minister heeft inmiddels de PR 10^{-6} contour vastgelegd in het ontwerp van de Regeling Basisnet. Het groepsrisico is, in anvulling op die studie, nader onderzocht voor het Scheldekwartier. Uit dat rapport (DNV, december 2013) blijkt, dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

3.9.4 Inventarisatie risicobronnen

Ten tijde van de oplevering van het TNO rapport waren er voor de ontwikkeling van het totale plangebied Scheldekwartier twee risicobronnen relevant, te weten:
- de bovengrondse propaantank met inhoud van 18 m^3 van de Koninklijke Schelde Groep B.V.;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde;

Propaantank
Eind 2009 is de bovengrondse propaantank van 18 m^3 vervangen door een kleinere propaantank van 9,1 m^3. Doordat de inhoud van de huidge propaantank kleiner is dan 13 m^3, is de propaantank niet langer Bevi-plichtig. Op de huidige propaantank is het Activiteitenbesluit wet milieubeheer van toepassing. Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een veiligheidsafstand van 25 meter vanuit het vulpunt en de opslagtank. Het plangebied Scheldekwartier en daarmee ook de te realiseren woningbouw aan de De Willem Ruysstraat zijn op meer dan 25 meter vanaf het vulpunt en de opslagtank gelegen. De propaantank is dan ook niet langer een relevante risicobron voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier en daarmee voor deze geplande woningbouwontwikkeling.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde
Ten aanzien van de woningbouw aan de De Willem Ruysstraat, is de enige relevante risicobron het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. In het TNO rapport wordt aangegeven in welke gevallen (scenario’s) de effecten tot in het Scheldekwartier kunnen reiken.

3.9.5 Personenaantallen

Personenaantallen ontwikkelingsvisie Scheldekwartier
In november 2011 heeft een herijking van het project Scheldekwartier plaatsgevonden, die heeft geleid tot een ontwikkelingsvisie aangaande het Scheldekwartier. Deze ontwikkelingsvisie is een vervolg op het Masterplan Dokkershaven. In de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van de realisatie van ca. 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, enkele functies, waarin zich een groot aantal personen zou kunnen bevinden, komen te vervallen. Het gaat hierbij om functies zoals grootschalige detailhandel en casino.

Uit gegevens van het onderzoeksbureau StadsMonitor Vlissingen blijkt, dat er in de binnenstad van de Gemeente Vlissingen 4.408 woningen zijn gelegen, waarin 7.706 personen wonen. Dit betekent een bezettingsgraad van ca. 1,75 personen per woning. Uit statistische gegevens van de gemeente Vlissingen blijkt, dat de bezettingsgraad in voorgaande jaren vrijwel overeenkomst met deze waarde.

Echter om het groepsrisico niet te onderschatten, wordt in het DNV-rapport (evenals het voorgaande TNO-onderzoek) uitgegaan van een bezettingsgraad van 2 personen per woning.

In het onderzoek van DNV naar de gevolgen voor het GR is uitgegaan van de nieuwe aantallen op basis van de herijking. Deze worden in onderstaande tabel weergegeven.

	Scheldekwartier
Dag	3575
Nacht	4300

Voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het als bijlage 9 toegevoegde onderzoeksrapport van DNV. De verwachte aantallen aanwezigen voortvloeiend uit dit project passen binnen de conclusies van dit onderzoek.

3.9.6 Verantwoording Groepsrisico

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 punt b, en in mindere mate punt a van toepassing. Voor de woningbouw aan de De Willem Ruysstraat 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 het daarvan deeluitmakende woningbouw aan de De Willem Ruysstraat, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch als maatschappelijk en sociaal perspectief. De woningbouw aan de De Willem Ruysstraat vormt een stedenbouwkundige schakel respectievelijk afronding tussen het Scheldekwartier en de bestaande woningbouw ten noorden van de De Willem Ruysstraat.

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 x 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. Hoewel blijkt dat de te realiseren woningbouw een ondergeschikt deel van het Scheldekwartier vormt, dient, zoals hiervoor in paragraaf 3.9.1 aangegeven, ook voor dit project een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico gegeven te worden.

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. De woningbouwontwikkeling aan de De Willem Ruysstraat voorziet in de realisatie van maximaal 23 eengezinswoningen. Dit kunnen zowel zelfredzame personen als minder zelfredzame personen zijn. Er worden echter geen specifieke voorzieningen mogelijk gemaakt voor verminderd zelfredzame personen.

Vanuit de mogelijke ongevalscenario'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 en de te realiseren woningbouw kunnen leiden. Deze tijd is onvoldoende voor een snelle alarmering en duidelijke instructies voor de bevolking. De woningbouw wordt volledig gedekt door een Waarschuwings- en Alarmeringssysteem (sirenepaal). 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 in het Scheldekwartier en de te realiseren woningbouw. 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 met de aanleg van de De Willem Ruysstraat. 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 De Willem Ruysstraat (oostelijke binnenstadsontsluiting), die mogelijk is geworden door de ontwikkeling van het Scheldekwartier, is de bereikbaarheid, maar ook de vluchtroute vanuit de binnenstad sterk verbeterd. Mede door de openstelling van de De Willem

Ruysstraat, wordt de te realiseren woningbouw mogelijk gemaakt en ontsloten. Tevens ligt er een voetgangersbrug over Het Dok, waardoor de ontvluchtingsmogelijkheden verbeteren.

Verder is een 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 het plan om de De Willem Ruysstraat aan te leggen en aan te laten sluiten op de Koningsweg.

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

In het plangebied is geen hoogbouw voorzien. Dit vormt, in tegenstelling tot andere deelgebieden in het Scheldekwartier, dan ook geen specifiek aandachtspunt.

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 Brandweerzorg en Rampenbestrijding (NVBR.) Deze invulling wordt in overleg met de gemeentelijke brandweer / Veiligheidsregio Zeeland bepaald.

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. Vereiste 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 de woningbouw aan de De Willem Ruysstraat 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 deeluitmakende project, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch als maatschappelijk en sociaal perspectief. Dit belang moet afgewogen worden tegen de toename van het groepsrisico als gevolg van 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 de woningbouw aan De Willem Ruysstraat gezien.

3.10 Luchtkwaliteit

3.10.1 Wettelijk kader

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

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

De Wet luchtkwaliteit maakt tevens onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten:
- kleine projecten: projecten, die de luchtkwaliteit “niet in betekenende mate” (NIBM) verslechteren; deze projecten hebben geen wezenlijke invloed op de luchtkwaliteit en hoeven niet meer te

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

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

3.10.2 Onderzoeksresultaten

Het aspect luchtkwaliteit wordt in samenhang met het programma van de andere voorziene ontwikkelingen van het grotere plangebied Scheldekwartier bezien.

In het MER wordt naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek geconcludeerd dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit nergens worden overschreden. De Commissie voor de mer heeft echter geadviseerd het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de besluitvorming over uitwerkingsplannen te actualiseren, waarbij rekening moet worden gehouden met de emissies van de scheepvaart en de dan geldende wetgeving.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de mer is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de emissies van de scheepvaart op het Kanaal door Walcheren. Dit onderzoek is uitgevoerd door TNO (rapportnr. TNO-034-UT-2009-01232_RPT-ML, d.d. juni 2009). Uit het onderzoek blijkt dat de bijdrage van de scheepvaart aan de lokale concentraties NO2 en PM10 (fijnstof) zeer laag is en zeker niet tot een overschrijding van de normen zal leiden. Omdat de afgelopen jaren geen significante wijzigingen in de scheepvaartgegevens hebben plaats gevonden, achten wij verder onderzoek niet noodzakelijk.

Tevens is aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied als gevolg van het verkeer. De gegevens uit de onderzoeken ten behoeve van het MER zijn daarbij geactualiseerd. Uit het onderzoek (rapport 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.

Ten behoeve van de effecten van dit specifieke plangebied op de luchtkwaliteit is door Goudappel Coffeng (Akoestisch onderzoek en onderzoek Luchtkwaliteit Nieuwe woningen Verlengde Aagje Dekenstraat Vlissingen, 9 februari, kenmerk VSG033/Kzj/1055.01) ook aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek blijkt dat het extra verkeer dat door dit project wordt gegenereerd niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

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

3.11 Natuur

3.11.1 Wettelijk kader

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

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

Binnen de Flora- en faunawet gaat het er om dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. Alle soorten hebben een eigen rol in het ecosysteem en dragen bij aan de biodiversiteit. Tevens bevat de wet een zorgplicht, die in artikel 2 van de wet is opgenomen. De zorgplicht houdt in dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna (en dus niet alleen de beschermde) en hun leefomgeving.

Wanneer werkzaamheden vallen onder reguliere werkzaamheden of een ruimtelijke ontwikkeling betreft, geldt in veel gevallen een vrijstelling. Er zijn twee soorten vrijstellingen:
- een algemene vrijstelling (voor algemene soorten);
- een vrijstelling op voorwaarde dat wordt gehandeld conform een goedgekeurde gedragscode (voor zeldzame soorten).

Bij de vrijstellingsregeling zijn twee criteria belangrijk: de zeldzaamheid van de aangetroffen soort en de ingrijpendheid van de werkzaamheden. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter de regeling.

Als werkzaamheden niet vallen onder reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkeling en er is een reële kans van schade aan beschermde dieren of planten, dan moet er vooraf een ontheffing worden aangevraagd.

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

Naast de Natuurbeschermingswet is de op rijks- en provinciaal niveau vastgesteld Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. De Zeeuwse EHS bestaat uit de bestaande natuurkerngebieden, de nog te realiseren natuurontwikkelingsgebieden en de ecologische verbindingszones uit het Natuurgebiedsplan Zeeland. De gebieden moeten wettelijk beschermd en goed beheerd worden.

Zonering en gerichte maatregelen dienen te zorgen voor goede milieucondities, die nodig zijn om de gestelde natuurdoelen te realiseren. Daarnaast is één van de doelen uit het provinciale omgevingsplan duisternis te behouden en verstoring daarvan te voorkomen onder meer ten behoeve van de flora en fauna.

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

3.11.2 Onderzoeksresultaten

Soortenbescherming
Op 3 december 2014 is ter plaatse van het plangebied een quick scan uitgevoerd door de afdeling Beheer Leefomgeving, cluster Nieuwe werken. Het onderzoeksgebied bestaat uit braakliggend terrein met recent aangebrachte teelaarde waar nog geen begroeiing tot ontwikkeling is gekomen. Op het terrein zijn geen (beschermde) soorten zoogdieren aangetroffen. In verband met de slechts kortgeleden aangebrachte teelaarde is vestiging van eventuele dieren (o.a. vogels) nog niet aannemelijk. Ook zijn er geen sporen van amfibieën aangetroffen.

Binnen het onderzoeksgebied zijn geen dier- of plantensoorten aangetroffen die bescherming genieten op grond van de Flora- en faunawet. Derhalve wordt geconcludeerd dat het aanvragen van een ontheffing van de flora- en faunawet niet nodig is.

Gebiedsbescherming
De nabij gelegen Westerschelde is, op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, aangewezen als Natura 2000-gebied. In het kader van de externe werking van buiten die gebieden plaatsvindende ontwikkelingen, is de stikstofdepositie van het plangebied voor haar omgeving berekend. De berekening is met behulp van het daartoe ontwikkelde rekenprogramma Aerius Calculator uitgevoerd.
De berekening (bijlage 11) heeft uitgewezen, dat de Kritische Depositie Waarde (KDW) van de aangewezen habitats noch in het nabij gelegen Natura 2000-gebied Westerschelde Saeftinghe, noch in de andere nabijgelegen Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten, wordt overschreden als gevolg van de ontwikkeling binnen het plangebied.

Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS. De EHS bevindt zich in de omgeving van Ritthem, op circa 5 km van het plangebied.

Op grond van vorenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de invulling van het plangebied.

3.12 Kabels en leidingen

In en rondom het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig dan wel in voorbereiding. In verband met de woningbouwontwikkeling zullen te zijner tijd de benodigde huisaansluitingen worden gerealiseerd ten behoeve van gas, water en elektriciteit. Het kabel- en leidingenprofiel zal worden ingepast in de profielen van de openbare ruimte.

3.13 Niet gesprongen conventionele explosieven

Op 3 oktober 2013 heeft de Raad 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.

Uit de CE-beleidskaart is af te lezen dat het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, rood is weergegeven. Voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden in rode gebieden, dient verder onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van CE. De onderzoeksplicht en de daarmee gepaard gaande kosten, ligt bij de initiatiefnemer.

In opdracht van de gemeente Vlissingen is in 2013 een Projectgebonden risicoanalyse Conventionele Explosieven uitgevoerd ter plaatse (Exload, september 2013). Uit dit onderzoek blijkt dat een groot deel van de te ontwikkelen gronden niet verdacht zijn op de aanwezigheid van CE. Wanneer echter ter plaatse van de in het rapport genoemde opsporingsgebieden C1 funderingspalen geplaatst worden, zal vooraf onderzoek plaats moeten vinden (zie onderstaande overzicht).

Overzicht (kenmerken) opsporingsgebieden – geadviseerde beheersmaatregelen

EXPLOAD
EXPLOSIEVENADVISEURS

Opsporing gebied	Oppervlakte (vierkante meter)	Soort en verschijningsvorm CE	Verticale afbakening opsporingsgebied	Geadviseerde beheersmaatregel	Kenmerken gebied	Detectie verstorende factoren	Geadviseerd opsporingstechniek en uitvoeringsmethode	Opmerkingen
A	N.v.t.	Zowel blindgangers van vliegtuigbommen, raketten en geschutsmunitie	• Blindgangers van vliegtuigbommen vanaf 1 m-mv tot 10 m-NAP, • Blindgangers van luchtgronddoelraketten vanaf 1 m-mv tot 4,4 m-NAP • Geschutsmunitie tot 2 m-mv • In dichtgeschoven kraters hand- en geweergranaten, munitie voor granaatwerpers en klein kaliber munitie	Protocol 'Toeval vondst'	Openbaar gebied, veelal verhard	Asfaltering, riolen, K&L, hekwerken, straatmeubilair, funderingen etc.	Analoge oppervlaktedetectie puntlocaties	Bij graafwerkzaamheden dieper dan 1 m-mv locatie onderzoeken
B	3.718			Opsporingsfase CE-bodemonderzoek	Doorgaande weg		Computerondersteunde passieve oppervlakte detectie en/of analoge laagsgewijze oppervlakte	Voorwaarde detectiegereed
C1	102				Braakliggend, deels ingericht als parkeerplaats	Asfaltering, K&L, en, funderingen etc.	Computerondersteunde passieve dieptedetectie	Opsporingsfase CE-bodemonderzoek uitsluitend indien funderingspalen binnen dit gebied worden geplaats.
C2	446						Computerondersteunde passieve dieptedetectie	Opsporingsfase CE-bodemonderzoek uitsluitend indien funderingspalen binnen opsporingsgebied C1 geheid worden.

Kaart 6: overzicht opsporingsgebieden

3.14 Duurzaamheid

Er worden bij de ontwikkeling binnen dit plangebied geen nadere eisen ten aanzien van duurzaamheid gesteld. De normen zoals opgenomen in het bouwbesluit worden gehanteerd.

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

4.3.1 Algemeen

De regels bevatten bepalingen over het gebruik van de gronden, over de toegelaten bebouwing en bepalingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De regels zijn, conform de wettelijk verplicht gestelde SVBP 2012, onderverdeeld in vier hoofdstukken:
- Hoofdstuk 1 Inleidende regels
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3 Algemene regels
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Hieronder worden de hoofdstukken en onderliggende artikelen nader toegelicht.

4.3.2 Inleidende regels

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

4.3.3 Bestemmingsregels

Bestemming Wonen
Op de verbeelding is een bestemmingsvlak aangegeven, waarbinnen de hoofdgebouwen moeten worden gerealiseerd. De maximale bouwhoogte van de hoofdgebouwen is op de verbeelding aangeduid. Een specifieke functieaanduiding is opgenomen om delen van het hoofdgebouw uit te sluiten van het realiseren van een terras. Dit in verband met de nabijheid van de achterliggende bebouwing. 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 deel van de bestemming Wonen ligt binnen de geluidzone industrielawaai ‘Schelde/Buitenhaven’. De geluidzone is middels een gebiedsaanduiding opgenomen op de verbeelding.

Bestemming Waarde – Archeologie- 1
De bestemming Waarde – Archeologie -1 regelt de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden binnen het plangebied. Binnen de bestemming is bouwen ten behoeve van andere bestemmingen dan wel het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, onder voorwaarden mogelijk. Binnen de bestemming is een sloopverbod opgenomen voor bouwwerken waar onder voorwaarden van afgeweken kan worden.

4.3.4 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn onderstaande regels opgenomen:

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

Algemene bouwregels:
a. Toegelaten bouwwerken en afwijkende maten
Dit artikel bevat een beschermende regeling voor maten, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of kunnen komen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

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

c. Ondergrondse bebouwing
Dit artikel bepaalt, dat de bouwregels van overeenkomstige toepassing zijn op ondergronds bouwen tot 3,5 meter beneden peil.

d. Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening
Dit artikel moet worden opgenomen, omdat bij de inwerkingtreding van de Wro, de Invoeringswet Wro en het Bro op 1 juli 2008 de intrekking van de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeernormen en de regeling voor het parkeerfonds) in de bouwverordening niet in werking is getreden. De stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening blijven dus vooralsnog bestaan.

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

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 luidden op het moment van vaststelling van het plan) of wordt een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard.

4.3.5 Overgangs- en slotregels

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

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid

5.1.1 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, dat, indien alle gronden binnen een bestemmingsplan, waarop bouwplannen mogelijk zijn, in eigendom zijn van de gemeente, er geen exploitatieplan nodig is. De gemeente regelt het kostenverhaal via de uitgifte van de bouwgrond. Ook de fasering en inrichting bepaalt de gemeente zelf. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet vereist.

5.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor dit gebied is een grondexploitatie vastgesteld. De ontwikkeling van deze locatie tot woningbouw past daarbinnen.

5.1.3 Conclusie

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

5.2 Inspraak

Het voorontwerp zal gedurende 6 weken, van 19 februari 2015 t/m 1 april 2015, onderwerp van inspraak zijn en zal gedurende deze periode op het stadhuis ter inzage worden gelegd. Tevens is het plan raadpleegbaar via de website van de gemeente (www.vlissingen.nl/bestemmingsplannen).

5.3 Overleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

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

1. Provincie Zeeland, Postbus 6001, 4330 LA Middelburg (provincie@zeeland.nl);
2. Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl);
3. Delta NV, Postbus 5048, 4330 KA Middelburg (infodnwb@delta.nl)
4. Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl)
5. Nederlandse Gasunie, Postbus 44, 2740 AK Waddinxveen (communicatie@gasunie.nl)
6. Rijkswaterstaat, directie Zeeland, Postbus 5014, 4330 KA Middelburg (DZL-ruimtelijkeplannen@rws.nl)

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

5.4 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 zou uitsluiten.