

Gemeente Vlissingen

Bestemmingsplan Scheldekwartier 'Dokbrug'

Ontwerpbestemmingsplan

Bestemmingsplan Scheldekwartier, 'Dokbrug'

Gemeente Vlissingen

Procedure

Plannummer	NL.IMRO.0718.BPSN05-ON01
Ontwerp-tervisielegging	18 mei 2017 t/m 28 juni 2017
Besluit Gemeenteraad	
Publicatie besluit	
Beroepstermijn	
Inwerkingtreding	
Voorlopige voorziening Voorzitter ABRS	
Beroep ABRS	

Toelichting

Inhoudsopgave

1. Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Plangebied	11
1.3 Vigerend planologisch regime	12
1.4 Crisis- en herstelwet	12
1.5 Opzet plantoelichting	13
2. Planbeschrijving	15
2.1 Inleiding	15
2.2 Beleidskader	15
2.2.1 Rijksbeleid	15
2.2.2 Provinciaal beleid	16
2.2.3 Gemeentelijk beleid	17
2.3 Stedenbouwkundig plan	20
2.3.1 Geschiedenis	20
2.3.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten	21
2.3.3 Inrichting en profiel van de Koningsweg en de brug	23
3. Milieuonderzoek	25
3.1 Inleiding	25
3.2 Milieueffectrapportage	25
3.2.1 Wettelijk kader	25
3.2.2 Rapportage	25
3.3 Water	26
3.3.1 Wettelijk kader	26
3.3.2 Watertoets	27
3.4 Bodem	29
3.4.1 Wettelijk kader	29
3.4.2 Onderzoeksresultaten	29
3.5 Geluid	30
3.5.1 Wettelijk kader	30
3.5.2 Wegverkeerslawaaï	30
3.5.3 Industrielawaai	30
3.5.4 Spoorweglawaaï	31
3.6 Luchtkwaliteit	31
3.6.1 Wettelijk kader	31

3.6.2 Onderzoeksresultaten	32
3.7 Bedrijven en milieuzonering.....	32
3.8 Externe veiligheid	32
3.9 Luchtvaartverkeerzone.....	32
3.10 Kabels en leidingen.....	34
3.11 Explosieven.....	34
3.11.1 Normstelling	34
3.11.2 Onderzoeksresultaten	34
3.12 Natuur.....	35
3.12.1 Wettelijk kader	35
3.12.2 Onderzoeksresultaten	36
3.13 Archeologie.....	37
3.13.1 Wettelijk kader	37
3.13.2 Onderzoeksresultaten	38
3.13.3 Archeologische voorwaarden.....	39
3.14 Cultuurhistorie.....	39
3.14.1 Wettelijk kader	39
3.14.2 Onderzoeksresultaten	39
3.14.3 Overige cultuurhistorische aspecten.....	39
4. Juridische planbeschrijving.....	41
4.1 Inleiding	41
4.2 Verbeelding	41
4.3 Regels	41
4.3.1 Algemeen.....	41
4.3.2 Inleidende regels	42
4.3.3 Bestemmingsregels	42
4.3.4 Algemene bepalingen.....	42
4.3.5 Overgangs- en slotregels	43
5. Uitvoerbaarheid	45
5.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid	45
5.2 Procedure	45

Bijlagen

1. Milieueffectrapportage Scheldekwartier / Edisongebied e.o.
2. Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.

3. Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016, 22 december 2016
4. Saneringsplan plangebied Scheldekwardier (KSG-werf) te Vlissingen, MWH, september 2008
5. Instemmingsbesluit GS Saneringsplan, 11 november 2008
6. Onderzoek geluid en luchtkwaliteit, Dokbrug Vlissingen, Goudappel Coffeng, d.d. 15 februari 2017
7. Berekening stikstofdepositie, Aeries calculator, d.d. 8 december 2016
8. Quick scan Dokbrug Scheldekwardier met aansluitende wegen, Buijs Eco Consult B.V. d.d. 21 november 2016
9. Groepsrisicoberekening Scheldekwardier – Rapport Det Norske Veritas 2013
10. Rioleringsplan Scheldekwardier, 10 juli 2013
11. Antwoordnota: PM

1. Inleiding

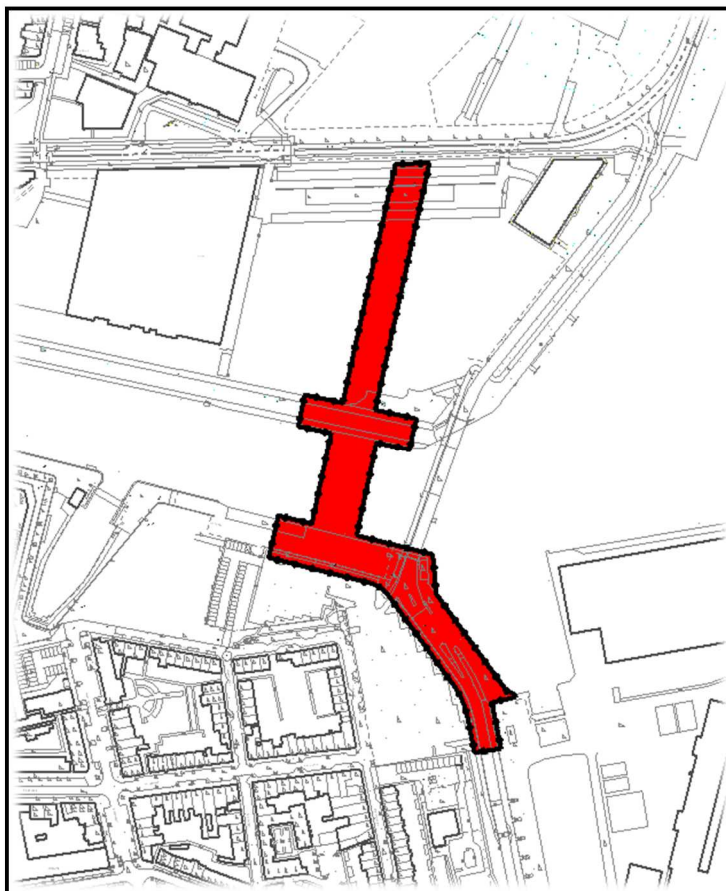
1.1 Aanleiding

Dit bestemmingsplan vormt het juridisch-planologisch kader voor de realisering van de brug over het Dok in het Scheldekwardier, inclusief de op de brug aansluitende Koningsweg aan de noordzijde en zuidzijde van het Dok, tussen De Willem Ruysstraat en de bestaande Koningsweg. Deze brug vormt de definitieve verbinding tussen de noord- en zuidkant van het Dok en vervangt de in 2006 aangelegde tijdelijke brug over het Dok. De huidige brug is aan het einde van zijn levensduur.

De Koningsweg en de brug over het Dok maken deel uit van de ruimtelijke structuur zoals vastgelegd in de op 22 december 2016 door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016. De Koningsweg en de brug vormen de toegang tot het toekomstige verblijfsgebied aan de noordzijde van het Dok tussen de Machinefabriek en de Timmerfabriek en tot het woongebied aan de oostzijde van de binnenstad (inclusief Eiland). Tevens vormt deze weg de toegang tot de bedrijfslocatie van Damen Shipyards (verder: Damen) op het Eiland.

1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen tussen De Willem Ruysstraat en de bestaande Koningsweg aan de zuidzijde van het Dok. Op figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied opgenomen.



Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied

1.3 Vigerend planologisch regime

Het plangebied ligt momenteel binnen het bestemmingsplan 'De Schelde', zoals vastgesteld op 28 februari 1991 door de gemeenteraad en (gedeeltelijk) goedgekeurd op 23 juli 1991 door Gedeputeerde Staten van Zeeland. Binnen het bestemmingsplan 'De Schelde' zijn de gronden bestemd voor Industriële doeleinden, waarbij de maximale bouwhoogte varieert tussen 35 meter, 20 meter en 10 meter;

Door de gemeenteraad is op 30 juni 2016 een voorbereidingsbesluit vastgesteld als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening voor o.a. de gronden van het plangebied. Het voorbereidingsbesluit is op 7 juli 2016 in werking getreden. Op basis van dit besluit wordt de status quo van het plangebied bevroren om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Aan aanvragen passend 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 en 3.4 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet valt de herstructurering van een woon- en werkgebied en de aanleg of wijziging van wegen 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 toegelicht en wordt ingegaan op de te realiseren ontwikkeling. Er wordt een overzicht gegeven van de relevante beleidskaders en de ontwikkeling vanuit dit beleid wordt nader onderbouwd.
- Hoofdstuk 3 bevat alle milieuonderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Dit hoofdstuk heeft een relatie met het eerder uitgevoerde milieueffectrapport voor het Scheldekwartier en het Edisongebied.
- In hoofdstuk 4 is de juridisch planologische planbeschrijving opgenomen. Het geeft de wijze weer waarop het plangebied juridisch-planologisch in de regels en op de verbeelding is opgenomen.
- De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is een wettelijke eis. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

2. Planbeschrijving

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de relevante beleidskaders uiteengezet en wordt de ontwikkeling van het plangebied vanuit dit beleid nader onderbouwd. Tevens wordt in dit hoofdstuk het plan nader stedenbouwkundig en verkeerskundig onderbouwd.

2.2 Beleidskader

2.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Het betreft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR benoemt de ruimtelijke opgaven 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 bereikbaarheid en het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, is de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

De nationale belangen uit de SVIR worden geborgd, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder van duurzame verstedelijking houdt in dat eerst de actuele regionale behoefte naar een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt gezien en vervolgens of dit binnen het stedelijk gebied mogelijk is dan wel of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt. Indien de stedelijke ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt dient tevens zorg gedragen worden voor een optimale (multimodale) bereikbaarheid.

De ladder is een procesvereiste, wat inhoudt dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. Wegen vallen niet onder de laddertoets aangezien uit jurisprudentie is gebleken dat zij niet vallen onder het begrip stedelijke ontwikkeling. Overigens betreft het infrastructuur behorend bij het transformatieproject Scheldekwartier (binnenstedelijk) waarvan de actuele regionale behoefte o.a. is vastgelegd in het regionale woningbouwprogramma. Gesteld kan worden dat de ladder voor duurzame verstedelijking geen belemmering vormt voor dit project.

De SVIR, het Barro en Bro geven geen belemmeringen voor de uitvoering van dit project.

2.2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 28 september 2012 is het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 'Krachtig Zeeland' gelijktijdig met de Verordening Ruimte Provincie Zeeland vastgesteld door Provinciale Staten. Op 11 maart 2016 is een gedeeltelijke herziening van het Omgevingsplan, genaamd 'Ruimte voor Verbetering', en een eerste wijziging van de Verordening Ruimte door Provinciale Staten vastgesteld. Het provinciale beleid richt zich in zijn algemeenheid op een evenwichtige en duurzame economie, een goed woon-, werk- en leefklimaat en de kwaliteit van water en landelijk gebied. De herziening heeft voornamelijk betrekking op zonneparken, kustbebouwing en bedrijventerreinen.

Ten aanzien van wonen wordt specifiek ingezet op een goed en gezond woon- en leefklimaat en een goed functionerende toekomstbestendige woningmarkt in steden, dorpen en op het platteland met voldoende aanbod, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik vormen de ruimtelijke uitgangspunten. In dit kader geeft het provinciale beleid aan, een aantal lopende transformatieprojecten binnen de vier Zeeuwse steden, waaronder het Scheldekwardier, te steunen.

Ten behoeve van de doelstelling tot bundeling, herstructurering van gebieden en zorgvuldig ruimtegebruik wordt de duurzaamheidsladder ingezet, zoals opgenomen in het Bro. Essentie van deze bepaling is, dat bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling een zorgvuldig gemotiveerde keuze voor ruimtegebruik wordt gemaakt.

Het Scheldekwardier is één van de in het Omgevingsplan genoemde Zeeuwse transformatieprojecten. De woningbouw in het Scheldekwardier maakt deel uit van bestaande regionale woningbouwafspraken. Deze afspraken worden momenteel geactualiseerd. De woningbouwafspraken vormen de basis en tevens de motivering voor de ladder van duurzame verstedelijking.

De brug over het Dok met aansluitend de Koningsweg maken deel uit van het patroon van straten en wegen in het Scheldekwardier. Het betreft een verlegging van de huidige route over het Dok. Het provinciale omgevingsbeleid staat de ontwikkeling van het Scheldekwardier en de verlegging van de brug en de Koningsweg binnen dit project niet in de weg.

Mobiliteitsplan Zeeland

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

De mobiliteitsopgave is uitgewerkt in vier thema's:

- Sterke netwerken; voor 2028 wordt ernaar gestreefd om, voor alle doelgroepen het hele jaar door, een sterk hoofdnetwerk te realiseren, zowel over de weg als per openbaar vervoer. Dit ter bevordering van de bereikbaarheid van voorzieningen, bedrijven, instellingen en toeristische bestemmingen.
- Bedrijvigheid; ten behoeve van de concurrentiepositie van de havens is het van belang dat de vervoersstromen over water, spoor, weg en buisleidingen optimaal worden ingericht. Dit

geldt ook voor bedrijven en bedrijventerreinen in het achterland. Opgave voor 2028 is om de achterlandverbindingen (m.n. richting het zuiden) te verbeteren.

- Beleven; ten behoeve van het toerisme is het noodzakelijk dat de sterke netwerken een goed en betrouwbaar hoofdnetwerk aan verkeersverbindingen bieden waarmee dag- en verblijfsrecreanten zich snel en veilig binnen Zeeland kunnen verplaatsen. Middels het bevorderen van bewuste mobiliteitskeuzes door bv. het aanbieden van nieuwe vervoersconcepten en –arrangementen, unieke vervoernetwerken, stimuleren van de fiets e.a. wil men de beleving van Zeeland vergroten.
- Wonen en Leven; door de schaalvergroting ondernemen inwoners van Zeeland maatschappelijke activiteiten op regionaal in plaats van lokaal niveau, waardoor grotere afstanden worden afgelegd. Hierdoor is aandacht nodig voor de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen door ruimtelijke inpassing van openbaar vervoer, fiets en auto in de hoofdnetwerken.

Het Mobiliteitsplan van Provincie Zeeland heeft betrekking op de hoofdstructuren binnen de provincie. Het plan vormt geen belemmering voor de verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg.

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

Dit perspectief vertaalt zich voor het Scheldekwardier in het toevoegen van een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma, waardoor het gebied weer onderdeel van de stad wordt. Voor woningbouw wordt binnen Vlissingen prioriteit gegeven aan herstructurering van de bestaande voorraad en de ontwikkeling van het Scheldekwardier (transformatie). Voor werken en voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities, zoals ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad (incl. Scheldekwardier) en op verbetering van de stadsentree (De Willem Ruysstraat). 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 toeristische routes etc.). Dit als aanvulling op de bestaande kwaliteiten, zoals de aanwezigheid van water, duinen, jachthaven, jachtenbouw en de sluisen.

Voor mobiliteit wordt vooral ingezet op het verbeteren van de samenhang en het verbinden van de binnenstad en de boulevards onderling en met de transformatie- en ontwikkelingsgebieden. De verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg betreft een vervanging van een bestaande route en vormt een ruimtelijke en fysieke verbinding tussen het Scheldekwardier en de binnenstad.

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 geactualiseerd op 30 mei 2013, is het formuleren van het beleidskader voor de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen. De visie is het toetsingskader voor initiatieven van derden en leidraad voor het handelen van de Gemeente Vlissingen.

Speerpunt van het nieuwbouwbeleid is het Scheldekwartier, dat kansen biedt voor meer diversiteit aan woningtypen en woonvormen, waardoor tevens aanvullende woonmilieus ontstaan. Specifiek wordt het Scheldekwartier ook ingezet voor deeltijd wonen.

De programmering van woningbouw binnen het plangebied is opgenomen in het woningbouwprogramma van gemeente Vlissingen. Het woningbouwprogramma binnen het Scheldekwartier is regionaal afgestemd. Dit bestemmingsplan regelt de verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg die o.a. toegang geven tot de toekomstige woningbouw binnen het Scheldekwartier aan de noordzijde van het Dok.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012-2020

In 2012 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012-2020 (GVVP) vastgesteld. Het doel van het GVVP is het vastleggen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de gemeente Vlissingen voor de periode tot 2020, met inachtneming van de ruimtelijke, demografische en verkeerskundige ontwikkelingen, alsmede het rijks-, provinciaal en regionale beleid.

Uitgangspunt binnen het GVVP vormt een goede bereikbaarheid van de binnenstad zonder dat de leefbaarheid in de binnenstad wordt aangetast. 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 Willem Ruysstraat die de verbinding naar het centrum en de ontsluiting voor het Scheldekwartier vormt. Met de aanleg van De Willem Ruysstraat is de bereikbaarheid van de binnenstad voor zowel gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer als het openbaar vervoer, sterk verbeterd. De aanleg van deze gebiedsontsluitingsweg heeft tevens tot doel gehad de overlast van vrachtverkeer in de binnenstad te verminderen, de Scheldestraat en Paul Krugerstraat te ontlasten en de verkeersdruk door doorgaand verkeer in de Gravestraat en omgeving te verminderen. Tevens draagt deze ontsluiting bij om bij calamiteiten de binnenstad sneller te kunnen verlaten (externe veiligheid).

De verbinding over het Dok betreft ingevolge het GVVP vanaf de Timmerfabriek een erftoegangsweg en heeft daarmee uitdrukkelijk geen gebiedsontsluitende functie (zie tevens paragraaf 2.3.1).

Het GVVP vormt geen belemmering voor de verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg.

Verkeerscirculatieplan

Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad is op 28 mei 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Vlissingen en betreft een uitwerking van het vastgestelde GVVP. Het plan geeft de verkeerscirculatie in de binnenstad weer in de huidige situatie.

Door de verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg, wordt de verkeerscirculatie in de Binnenstad niet beïnvloed. Het Verkeerscirculatieplan staat de aanleg c.q. verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg derhalve niet in de weg.

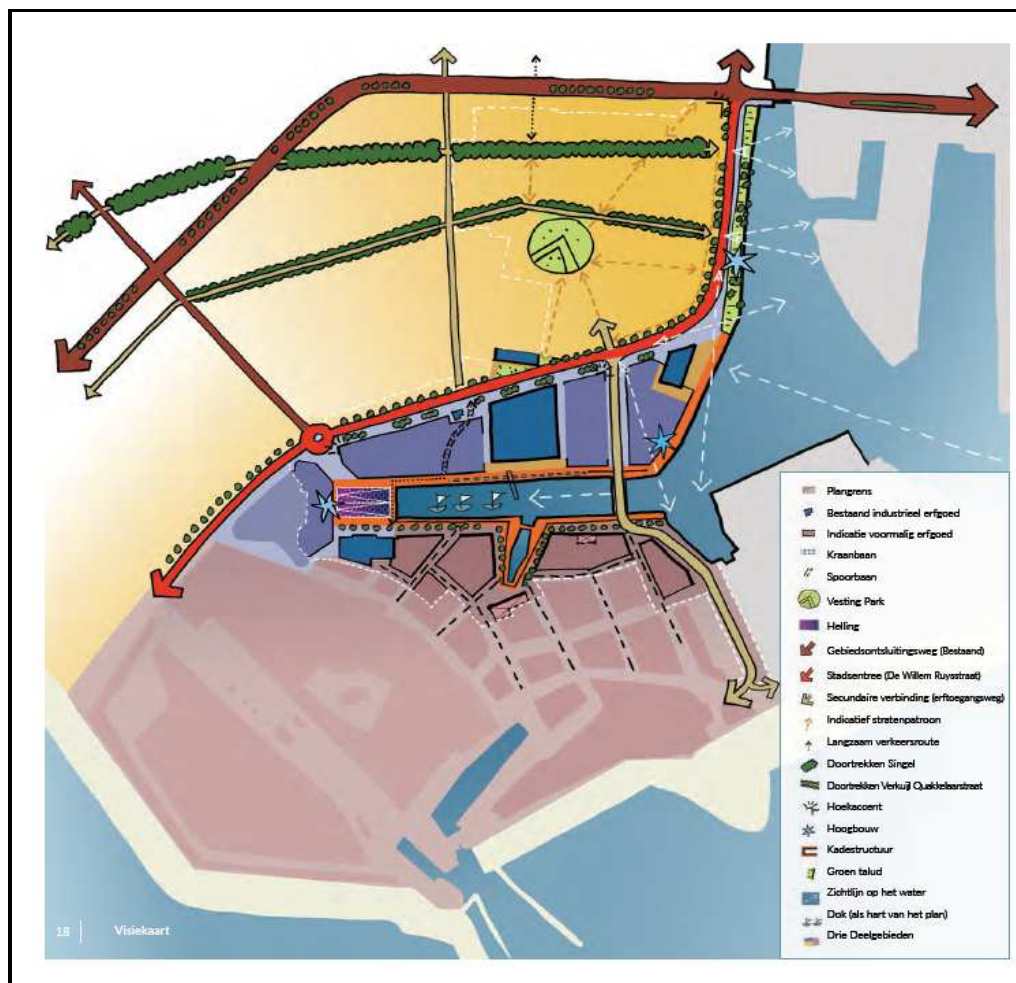
Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016

Op 22 december 2016 heeft de gemeenteraad van Vlissingen de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016' vastgesteld. Deze ontwikkelingsvisie voorziet in de behoefte om de ontwikkelingsvisie uit 2011 op een aantal punten te actualiseren.

De 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016' heeft als ambitie om de drie pijlers van de Vlissingse identiteit te tonen: de maritieme stad, de stad van welzijn en de creatieve stad.

De ambities zijn vertaald in een ruimtelijke raamwerk. In de visie zijn opnieuw de uitgangspunten geformuleerd voor de ruimtelijke invulling van het Scheldekwardier. De visie legt met betrekking tot de ruimtelijke aspecten de hoofdstructuren (ruimtelijk en functioneel raamwerk), de belangrijkste ruimtelijke karakteristieken en de onderscheidende woonmilieus vast. Hierbij is een driedeling gemaakt in het Scheldekwardier; het gebied aan de zuidkant van het Dok wordt 'Scheldestad' genoemd, het gebied aan de noordzijde van het Dok 'Scheldewerf' en het gebied ten noorden van De Willem Ruysstraat 'Scheldewijk'. Ieder gebied zal in de toekomst haar eigen ruimtelijke identiteit krijgen.

Daarnaast is in de Ontwikkelingsvisie ook de programmatische invulling op hoofdlijnen vastgelegd. De focus van de Ontwikkelingsvisie ligt op de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de jaren daarna. De Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016 vervangt de vorige ontwikkelingsvisie uit 2011 en het Masterplan uit 2006.



Figuur 2: Visiekaart Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016

De Dokbrug en de Koningsweg (secundaire verbinding genoemd in de visie) maken deel uit van het ruimtelijk raamwerk in de visie. De nieuwe brug is in de Ontwikkelingsvisie aan de westzijde van de huidige brug gesitueerd.

Aangegeven is dat de aanleg van de Dokbrug één van de benodigde voorinvesteringen betreft die de gemeente zal moeten doen om de planontwikkeling van het Scheldekwardier een impuls te geven. Tevens is de huidige brug aan het einde van zijn levensduur. Om de toegang naar het bedrijventerrein van Damen op de Eilandlocatie te garanderen, is vervanging van de brug noodzakelijk.

De Dokbrug en het tracé van de Koningsweg, zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan, passen binnen de vastgestelde Ontwikkelingsvisie.

Beeldkwaliteitplan Scheldekwardier 2016

Samen met de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016' is tevens het 'Beeldkwaliteitplan Scheldekwardier Vlissingen 2016' vastgesteld door de gemeenteraad. Dit beeldkwaliteitplan dient in samenhang met de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016' gelezen te worden. Daar waar in de ontwikkelingsvisie de uitgangspunten worden geformuleerd voor de ruimtelijke invulling van het Scheldekwardier, biedt het beeldkwaliteitplan handvatten voor het toekomstig stadsbeeld en de ruimtelijke samenhang binnen het Scheldekwardier. In het document wordt de ambitie neergelegd voor de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte. Het beeldkwaliteitplan zal te zijner tijd als toetsingskader fungeren bij de verdere uitwerking van de bouwplannen en zal deel gaan uitmaken van de welstandsnota.

Over de vormgeving van de brug worden in het beeldkwaliteitplan uitgangspunten genoemd.

- eigentijdse vertaling / interpretatie van de historie van de Scheldewerf;
- aansluiting bij vormtaal van het industrieel erfgoed: robuust, stoer met verfijnde details;
- zorgvuldig vormgegeven object;
- vormgeving moet bijdragen aan de samenhang van de totaalinrichting van de openbare ruimte en ruimtelijke beleving van het Dok;
- Vormgeving van de hoogteverschillen tussen kade en brug is integraal onderdeel van de ontwerpopgave van de brug.

Tevens is een indicatieve doorsnede van de Koningsweg opgenomen.

De aanvraag omgevingsvergunning zal getoetst worden aan deze uitgangspunten.

2.3 Stedenbouwkundig plan

2.3.1 Geschiedenis

Met de aankoop van de voormalige scheepswerf De Schelde door gemeente Vlissingen in 2004 is de herstructurering van het Scheldekwardier van start gegaan. Het belang van de aankoop lag voor de gemeente in de mogelijkheid tot herontwikkeling van het terrein ten behoeve van centrum stedelijke functies. De omvorming van het terrein van de voormalige scheepswerf tot een stadswijk, waarbij stedenbouwkundig aangesloten wordt op de binnenstad van Vlissingen, werd hiermee feitelijk mogelijk. Daar waar het terrein van de scheepswerf meer dan 100 jaar een werkterrein voor vele

Vlissingers was geweest en door haar ontwikkeling steeds meer delen van de stad had opgeslokt, werd het terrein weer teruggegeven aan de stad Vlissingen, en ontstond de unieke mogelijkheid om de stad weer aan te helen. De Koninklijke Schelde Groep (KSG), nu Damen Shipyards, behield vanaf 2004 de Eilandlocatie voor o.a. de afbouw van schepen en vertrok voor het overige deel van het bedrijf naar Vlissingen-Oost.

Om redenen van (externe) veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid is direct in 2005, vooruitlopend op een definitieve tweede binnenstadontsluiting (De Willem Ruysstraat), een tijdelijke binnenstadontsluiting gerealiseerd door openstelling van de Koningsweg en de aanleg van een tijdelijke brug over het Dok. Deze toegang was destijds een sterke wens van met name de hulpdiensten en de Veiligheidsregio, omdat de binnenstad van Vlissingen bij calamiteiten slechts via de route Koudekerkseweg-Spuikom toegankelijk was. Belangrijk aspect was ook dat hiermee een extra mogelijkheid ontstond om bij calamiteiten, in de binnenstad of op de Westerschelde, via deze route de binnenstad te verlaten.

Met de openstelling van de Koningsweg en de aanleg van de brug werd er tevens geanticipeerd op de voorgenomen bouwontwikkelingen langs het Dok en het daarmee vervallen van toenmalige toegang tot de Eilandlocatie van Damen. Door openstelling van de Koningsweg en de aanleg van de tijdelijke brug was tevens de toegang tot Damen gegarandeerd. De brug is destijds zodanig gedimensioneerd dat transport voor Damen toegang behield tot de Eilandlocatie.

Door openstelling van de Koningsweg en de aanleg van de brug, werden ook de woongebieden rondom de Gravestraat en op het Eiland beter bereikbaar. Om te voorkomen dat er overlast ontstond in deze woongebieden door ongewenst doorgaand verkeer richting overige delen van de binnenstad, is er destijds in samenspraak met bewoners rondom de Gravestraat, bewust gekozen voor een 30km-regime vanaf ca. de Timmerfabriek. Hiermee werd benadrukt dat het hier gaat om erftoegangsweg tot een verblijfsgebied en de route geen gebied ontsluitende functie heeft.

De Willem Ruysstraat, die in 2014 is aangelegd, vormt de uiteindelijk gewenste **definitieve** tweede binnenstadontsluiting met een gebied ontsluitende functie, en heeft de toegang tot de Binnenstad sterk verbeterd. Door aanleg van De Willem Ruysstraat is de categorisering in de wegenstructuur binnen het Scheldekwartier duidelijker geworden. De Willem Ruysstraat vormt de hoofdontsluiting (gebiedsontsluiting) binnen het Scheldekwartier en wordt geflankeerd door zijstraten die direct toegang bieden tot de verschillende verblijfsgebieden in en rondom het Scheldekwartier (de zogenaamde erftoegangswegen of secundaire verbindingen). De Koningsweg vormt één van deze erftoegangswegen die leiden tot het verblijfsgebied dat gerealiseerd zal worden ten noorden van het Dok - tussen de Machinefabriek en de Timmerfabriek-, en ten zuiden van het Dok. Tevens zal zij toegang blijven geven tot de Eilandlocatie van Damen.

2.3.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

De ligging van de Koningsweg en de Dokbrug is zowel op basis van ruimtelijke, stedenbouwkundige alsmede verkeerskundige randvoorwaarden en uitgangspunten bepaald.

De Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier 2016 heeft als ambitie om de drie pijlers van de Vlissingse identiteit te tonen: de maritieme stad, de stad van welzijn en de creatieve stad. Deze ambities zijn vertaald in een ruimtelijk raamwerk waaraan ruimtelijke uitgangspunten ten grondslag liggen. De ruimtelijke uitgangspunten vloeien voort uit de eigenschappen en het karakter van het gebied en de toekomstige identiteit die in het gebied is voorzien.

De ruimtelijke hoofdstructuur bestaat uit een sterk ruimtelijk raamwerk met bepalende verkeerskundige verbindingen. Binnen deze verkeerskundige verbindingen bestaat een categorisering van wegen die als uitgangspunt dient voor de verdere uitwerking van de Koningsweg en de Dokbrug.

Ruimtelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten

De identiteit van het deelgebied rondom het Dok (Scheldewerf) is gebaseerd op de gebiedskenmerken van de voormalige Scheepswerf. De ambitie is om binnen dit gebied de 'maritieme stad' weer tot uiting te brengen. Belangrijk hierbij is dat de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten in dit gebied, optimaal worden benut, zodat voldaan kan worden aan deze ambitie en een ieder de maritieme sfeer op eigen wijze kan beleven. Het verkavelingspatroon van het gebied en de ligging van de vernieuwde Koningsweg is daar op afgestemd.

Dit ruimtelijk uitgangspunt is de basis geweest voor het bepalen van de ligging van de Koningsweg en de Dokbrug, zoals opgenomen in de vastgestelde Ontwikkelingsvisie 2016. De Koningsweg komt tussen de Machinefabriek en de Timmerfabriek te liggen en de brug schuift ca. 50 meter westelijk op.



Figuur 3: Ligging Dokbrug en Koningsweg

De ligging van de Koningsweg en de Dokbrug op de in de Ontwikkelingsvisie opgenomen locatie, draagt op de volgende punten bij aan de ruimtelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten.

- De schaal en maat van het Dok blijven intact; doordat de brug aan het einde van het Dok ligt wordt het typische langgerekte karakter van het Dok behouden en blijft de historische functie van het Dok afleesbaar. Tevens blijft de potentiële functionaliteit van het Dok hierdoor optimaal: een maritiem programma binnen het Dok waarbij zoveel mogelijk ligplaatsen (aaneengesloten) in het Dok kunnen worden gerealiseerd.
- Autoluwe kades langs het Dok. Hierdoor vormen de doorlopende kades langs de Timmerfabriek en het Dok een sterke ruimtelijke eenheid met een prettig verblijf- en

flaneergebied, waar de maritieme sfeer van de havens en het gebied Scheldewerf kan worden beleefd.

- Het grondgebruik aan de noord- en zuidzijde van het Dok kan geoptimaliseerd worden. Aldus ontstaat een efficiënte en optimale verkaveling van de bouwblokken aan de noord- en met name aan de zuidzijde van het Dok. De rooilijnen van de bouwblokken tussen het Dokje van Perry en de opgang naar de brug kunnen in één lijn komen te liggen met de rooilijn van de gerealiseerde bouwblokken Bestevaer en de nieuwbouw naast de Zware Plaatwerkerij.
- Door deze ligging van de Dokbrug ontstaat er ook een noodzakelijke wachtruimte voor boten op het water vóór de brug aan de zijde van het Kanaal door Walcheren.

Verkeerskundige uitgangspunten

Conform de wegencategorisering uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan en de geprognosticeerde verkeersintensiteiten dient de Koningsweg en de Dokbrug (als vervanging van de huidige route Koningsbrug) benaderd te worden als een erftoegangsweg. Het te hanteren snelheidsregime is 30 km/u. Hierdoor wordt de ondergeschiktheid aan De Willem Ruysstraat (die functioneert als binnenstadontsluiting en gebiedsontsluitingsweg) gewaarborgd en een goed woon- en leefmilieu van het toekomstige verblijfsgebied ten noorden van het Dok - tussen de Machinefabriek en de Timmerfabriek-, en ten zuiden van het Dok, gegarandeerd. De Koningsweg vormt de erftoegangsweg die leidt tot dit verblijfsgebied. Tevens zal zij toegang blijven geven tot de Eilandlocatie van Damen. In het profiel van de weg is rekening gehouden met de verkeersbelasting die de weg met zich meebrengt.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is het gewenst om aansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg zoveel mogelijk te bundelen. De Koningsweg sluit aan op De Willem Ruysstraat en loopt vervolgens door tot in de Scheldewijk. Er ontstaat op deze wijze slechts één kruising op De Willem Ruysstraat.

Bij de aankoop van het Scheldekwartier zijn afspraken gemaakt met KSG/Damen ten aanzien van de continuering van de bedrijfsvoering op het Eiland. Op grond van de gesloten overeenkomst zal de gemeente qua bereikbaarheid zorgdragen voor een permanente ontsluiting ten behoeve van een 'ongestoorde en onbelemmerde' bedrijfsvoering van KSG/Damen, haar groepsmaatschappijen en huurders. Dit vereist een zekere benodigde maat van de bochtstralen, de breedte en de belastbaarheid van de weg.

Voor de ontsluiting van de Eilandlocatie zijn afspraken gemaakt tussen gemeente Vlissingen en KSG/Damen. De Koningsweg en de Dokbrug voldoen aan deze afspraken met KSG/Damen:

- Tijdens de realisatie van de nieuwe Dokbrug kan de huidige brug in gebruik blijven, waardoor de 'ongestoorde en onbelemmerde' bedrijfsvoering kan worden verzekerd.
- De bedrijfsvoering van Damen vraagt een route die geschikt is voor (zwaar) verkeer. Hiermee wordt bij de inrichting van de weg rekening gehouden. De route en de (positie van de) brug zijn tevens geschikt voor zwaar verkeer, waarbij bochtstralen en hoogteverschillen geoptimaliseerd zijn.

2.3.3 Inrichting en profiel van de Koningsweg en de brug

De categorisering van de Koningsweg als erftoegangsweg is van invloed op de inrichting en het profiel van de toekomstige Koningsweg en de Dokbrug. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de technische uitgangspunten die voortvloeien uit de afspraken met KSG/Damen. Belangrijk is dat de ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de omgeving gewaarborgd wordt in het wegontwerp van de Koningsweg en de brug.

Ruimtelijke kwaliteit Koningsweg en brug

Straten maken de stad. De inrichting van de profielen dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het Scheldekwartier. Het stedenbouwkundig ontwerp houdt rekening met een hiërarchie in het wegennet. De nieuwe weg is ondergeschikt aan het profiel van De Willem Ruysstraat. Het onderscheid berust ook in het karakter van de verschillende wegen.

De nieuwe weg wordt ingericht als laanprofiel en vormt de verbinding tussen de noordelijke en zuidelijke buurten van het Scheldekwartier. Het profiel is hierdoor herkenbaar en voegt unieke kwaliteit toe aan de reeks profielen in de omgeving. Als materiaal wordt voor de rijbaan en het fiets(suggestie)strook asfalt voorgesteld. De afwatering in de vorm van molgoten en/of rabatstroken in een andere kleur of type materiaal zorgen voor een optische versmalling van het profiel. Voor de detaillering en het materiaalgebruik van kantopsluiting, goten en trottoirs wordt aansluiting gezocht bij de inrichting van de openbare ruimte aan de noord- en zuidkant van het Dok.

Profiel

De categorisering als erftoegangsweg brengt met zich dat zowel op kruispunten als op wegvakken een uitwisseling van verkeerssoorten (fietsers, voetgangers, autoverkeer, hulpdiensten en vrachtverkeer) kan plaatsvinden. De weg dient zowel qua vorm, functie als gebruik de erftoegangsfunctie en het regime van 30 km/u uit te stralen.

De inrichting van de weg dient aan te sluiten bij de richtlijnen van het CROW, zoals beschreven in het ASVV2012. Dit betekent onder andere:

- De rijbaan is van voldoende afmeting (minimaal 5.50 meter);
- Een aanliggend fietspad of fietssuggestiestrook **langs** de rijbaan (niet vrij liggend);
- Voldoende ruimte voor voetgangers;
- Inritconstructie en 30 km/u-poortconstructie bij kruispunt met De Willem Ruysstraat (dit regelt direct de voorrangssituatie);
- Kruispunten op de Dokbrugroute worden voorzien van verhoogd plateau zonder oversteekvoorziening (snelheidsremmer en benadrukken gelijkwaardigheid kruispunten).

Bovenstaande verkeerskundige uitgangspunten zijn basis voor verdere uitwerking.

Aansluitingen

De Koningsweg zal aan de noordzijde aansluiten op De Willem Ruysstraat. De bochtstraal om vanaf de Willem Ruysstraat op de Koningsweg te draaien en andersom zal voldoen aan de verkeerskundige uitgangspunten. Dit geldt ook voor de zuidkant van het Dok. Hier zal de brug aansluiten op de Houtkade (NAP +3.90 meter) en de Koningsweg (NAP +3.20 meter). Ook hier wordt rekening gehouden met de benodigde bochtstralen vanuit de afspraken met KSG/Damen. Tevens zal er aangesloten worden op het fietspad langs de Koningsweg.

De brug zal aan de noordzijde van het Dok de Jan Weugkade kruisen. Nabij deze kruising met de Jan Weugkade wordt een oversteek op hoogte gemaakt (NAP +3.90 meter) voor voetgangers die langs het Dok en het kanaal willen wandelen op de lager gelegen kade (NAP +3.10 meter).

3. Milieuonderzoek

3.1 Inleiding

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

In 2011 en 2016 heeft een herijking van het Masterplan plaatsgevonden, welke geresulteerd heeft in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier 2016. 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(boordelings)-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 2.8 Wet Natuurbescherming (oud: artikel 19f van de Natuurbeschermingswet 1998).

3.2.2 Rapportage

Voor de ontwikkeling van de projectgebieden Scheldekwardier 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, bouwinder, 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, vormt geen van deze aspecten een belemmering voor de realisering van de Dokbrug en de Koningsweg.

3.3 Water

3.3.1 Wettelijk kader

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.

De Provincie heeft het beleid voor de bescherming van het grond- en oppervlaktewater opgenomen in het Omgevingsplan 2012-2018. Daarnaast zijn regels voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening Zeeland. Verder zijn in de Waterverordening Zeeland regels opgenomen ter bescherming van kwetsbare (natuur)gebieden die gevoelig zijn voor verdroging.

In het verbreed GRP (Gemeentelijk rioleringsplan) 2012-2017 heeft gemeente Vlissingen de verbrede zorgplicht uit de Waterwet vastgelegd. Het verbrede GRP geeft weer hoe gemeente Vlissingen invulling geeft aan de zorgplichten voor al haar gebieden: afvalwater, hemelwater en grondwater.

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 waterhuishouding. Bij nieuwe ontwikkelingen zal vanaf het begin van de inrichting van de te ontwikkelen locatie, het waterschap betrokken worden om een waterhuishoudkundig aanvaardbare situatie te creëren.

Tevens wordt samen met Waterschap Scheldestromen bezien welke klimaatbestendige kansen er benut kunnen worden.

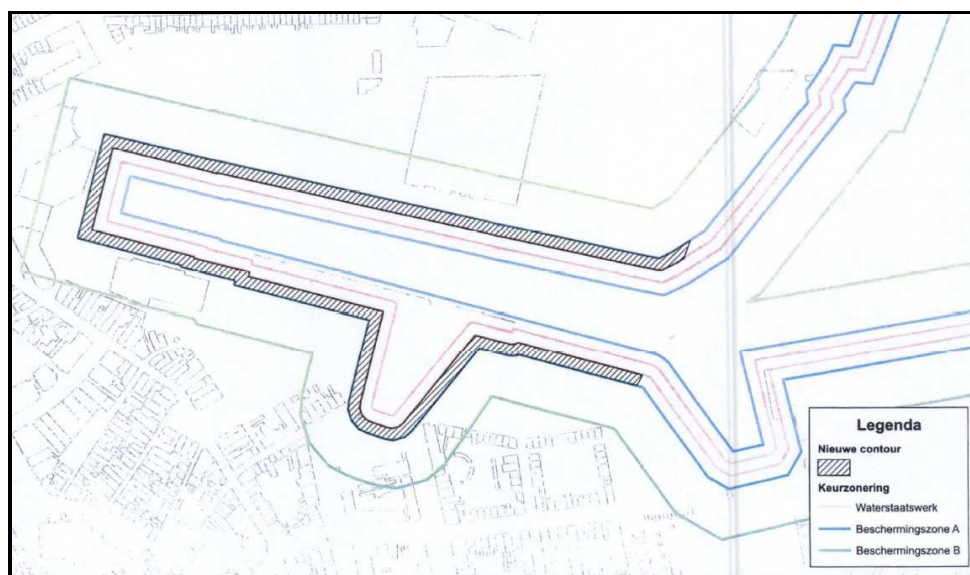
Waterkering

Alle kaden binnen het Scheldekwartier doen dienst als regionale waterkering. Gedeputeerde Staten hebben een normhoogte vastgesteld waaraan regionale waterkeringen moeten voldoen. Deze normhoogte wordt het grenspeil genoemd. Voor Vlissingen bedraagt dit grenspeil NAP +3.40 meter verhoogd met 0.50 meter (voor Noordzee en Westerschelde), waarmee de dijkkruihoogte binnen het Scheldekwartier moet voldoen aan een hoogte van NAP +3.90 meter.

Provincie Zeeland werkt momenteel aan een nieuwe normering voor de regionale waterkeringen. Vooruitlopend op deze nieuwe normering is gesteld dat de nieuwe normhoogte voor het Scheldekwartier NAP +3.10 meter zal bedragen en hiermee de hoogwaterveiligheid niet in het geding

is. Voor locaties, waarvan de hoogte momenteel NAP +3.90 meter bedraagt, geldt consolidatie. Dit is vastgelegd bij brief van Waterschap Scheldestromen d.d. 15 september 2014.

Tevens is bij Waterschapsbesluit d.d. 27 augustus 2014 besloten om middels een bebouwingscontour in de beschermingszone A die op de kaden langs het Dok is gelegen, bebouwing toe te staan mits het waterkerend vermogen en de stabiliteit van de waterkering niet worden aangetast.



Figuur 4: Uitsnede contouren Legger Waterschap Scheldestromen

Scheldekwartier

Voor het Scheldekwartier is reeds in de MER aandacht besteed aan de waterhuishouding, riolering en waterkwaliteit in het plangebied. In de MER is geconcludeerd dat de waterhuishoudkundige maatregelen die waren voorzien voldoen aan de normen die worden gesteld door Provincie en Waterschap.

Ten behoeve van de ontwikkeling van Scheldekwartier is een Rioleringsplan vastgesteld d.d. 10 juli 2013. Het Rioleringsplan is afgestemd op het grondstromenplan dat tevens voor de planontwikkeling is ontwikkeld. Het Rioleringsplan geeft weer op welke wijze met de (afval)waterstromen binnen het Scheldekwartier wordt omgegaan, waarbij aandacht is besteed aan de hoogteligging, waterscheiding en waterkering, afwatering vuilwaterriool en regenwater, waarbij aandacht is voor de afvoercapaciteit in het kader van de klimaatbestendigheid en de fasering van de aanleg van de riolering.

3.3.2 Watertoets

Voor de watertoets is gebruik gemaakt van de door het waterschap aanbevolen watertoetstabel. De watertoetstabel ondersteunt de onderbouwing van de wateraspecten in een ruimtelijk plan.

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Veiligheid waterkeringen	<i>Er ligt een (secundaire) waterkering in en grenzend aan het plangebied. Bij het ontwerp en de realisering van de beweegbare brug en de aanleg van de aansluitende</i>

Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.	<i>infrastructuur zal rekening worden gehouden met de doelstelling van de waterkering. De benodigde watervergunningen zullen hiertoe aangevraagd worden.</i>
Voorkomen overlast door oppervlaktewater Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Waarborgen van voldoende bouwpeil om inundatie vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering en de kans op extreme weersituaties.	<i>Hiermee is in het rioleringsplan Scheldekwardier reeds rekening gehouden.</i>
Voorkomen overlast door hemel- en afvalwater (inclusief water op straat / overlast) Waarborgen optimale werking van de zuiveringen/ RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	<i>Hiermee is in het rioleringsplan Scheldekwardier reeds rekening gehouden.</i>
Grondwaterkwantiteit en verdroging Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en –mogelijkheden.	<i>Hiermee is in het rioleringsplan Scheldekwardier reeds rekening gehouden.</i>
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.	<i>Niet van toepassing. Er wordt niet gebouwd in een natuurgebied, infiltratiegebied en/of gebied voor drinkwatervoorziening.</i>
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren.	<i>Hiermee is in het rioleringsplan Scheldekwardier reeds rekening gehouden. Er zijn geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit.</i>
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	<i>Hiermee is in het rioleringsplan Scheldekwardier reeds rekening gehouden.</i>
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	<i>Niet van toepassing.</i>
Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	<i>Niet van toepassing. Dergelijke natuur is binnen het plangebied niet aanwezig.</i>

Onderhoud oppervlaktewater Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.	<i>Niet van toepassing. Aanwezigheid van kades.</i>
Andere belangen waterbeheer	
Relatie met eigendom waterbeheerder Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.	<i>Niet van toepassing.</i>
Scheepvaart en/of wegbeheer Goede bereikbaarheid en in stand houden van veilige vaarwegen en wegen in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat, de provincie en/of het waterschap.	<i>Het ontwerp van de beweegbare brug dient dit doel.</i> <i>In het plan komen verder geen wegen van Rijkswaterstaat, provincie en/of waterschap voor.</i>

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 geschikt of geschikt gemaakt kan worden voor de beoogde nieuwe functie.

Per 1 januari 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit in werking getreden. Op grond van dit besluit wordt de verplichting gesteld om een bodemfunctieklassenkaart op te stellen. Op 26 juni 2013 is de Nota bodembeheer, inclusief herziene bodemfunctieklassenkaart, voor het grondgebied van de Gemeente Vlissingen vastgesteld door de Raad. Op deze kaart heeft het gebied van dit bestemmingsplan de functie 'wonen'.

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. Voordat gestart kan worden met de werkzaamheden moet het uitvoeringsplan ter beoordeling en goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

3.5 Geluid

3.5.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder moet bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan, dat enkel voorziet in de aanleg van nieuwe wegen en/of reconstructie van bestaande wegen, de geluidsbelasting vanwege verkeerslawaaï op bestaande en eventueel in aanbouw zijnde of geprojecteerde woningen ten gevolge van de aanleg of reconstructie onderzocht worden.

3.5.2 Wegverkeerslawaaï

De Koningsweg is gelegen tussen De Willem Ruysstraat en de ingang van de bedrijfslocatie van Damen op het Eiland. De Koningsweg vormt de toegang tot het toekomstige woongebied dat gelegen is aan de noordzijde van het Dok, tussen de Machinefabriek en Timmerfabriek in. Tevens zijn, via de Koningsweg, de bedrijfslocatie van Damen op het Eiland en de woongebieden op het Eiland en rondom de Gravestraat, te bereiken. De Koningsweg krijgt, overeenkomstig de huidige situatie, de functie van erftoegangsweg en daarmee een 30 km-regime. De keuze voor een 30 km-regime wordt ingegeven door de gewenste toekomstige verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit binnen en rondom het plangebied.

De Koningsweg betreft een 30 km-regime. Vanuit de Wet geluidhinder kennen 30km/u-wegen geen geluidszone en behoeven situaties langs deze wegen geen formele toetsing aan de in deze wet opgenomen geluidnormen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het doorgaans wenselijk om de geluidssituatie langs 30km/u-wegen wel in beeld te brengen. Goudappel Coffeng heeft daarom akoestisch onderzoek verricht naar de geluidseffecten van de verlegging van de Koningsweg (zie bijlage 6). Wanneer de situatie beschouwd wordt als ware het een formeel te toetsen situatie, is er sprake van een reconstructieonderzoek, waarbij tevens de gevolgen voor bestaande woningen en toekomstige woningen is gezien. Bij reconstructie mag de geluidsbelasting in beginsel niet meer dan 2 dB toenemen ten opzichte van de heersende waarde.

Uit het akoestisch onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat voor de meeste woningen de geluidsbelasting, zowel in de huidige situatie als in de plansituatie, niet hoger is dan de gehanteerde ondergrens van 53 dB. Enkele woningen aan de Koudenhoek en Onderstraat kennen een geluidsbelasting groter dan 54 dB, maar voor deze woningen is sprake van een afname van de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie en daardoor sprake van een lichte verbetering van de geluidssituatie. Gesteld kan worden dat er sprake is van een acceptabele geluidsbelasting. In het kader van een “goede ruimtelijke ordening” zijn in dit geval geen extra maatregelen noodzakelijk.

De toename van de geluidsbelasting blijft onder de 2 dB. Daarmee zou in een formeel te toetsen situatie geen sprake zijn van reconstructie. In bijna 60% van de gevallen treedt geen verhoging van de geluidbelasting op en is zelfs sprake van een verlaging. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Het wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de realisering van dit project.

3.5.3 Industrielawaai

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de Geluidzone Industrierrein De Schelde/Buitenhaven. Het bestemmingsplan voorziet echter niet in het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen, zodat het aspect Industrielawaai buiten beschouwing gelaten kan worden. Niettemin is, om redenen van

rechtszekerheid en inzichtelijkheid, op de verbeelding de gebiedsaanduiding 'Geluidzone – industrie' aangegeven met daaraan gekoppeld de gangbare regeling (art. 8).

3.5.4 Spoorweglawaaï

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

3.6 Luchtkwaliteit

3.6.1 Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in Hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Deze paragraaf staat bekend als de Wet luchtkwaliteit. 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 niet in betekenende mate (NIBM-project) bijdraagt aan de luchtkwaliteit (art. 5.16, lid 1, aanhef en onder c van de Wet milieubeheer).

3.6.2 Onderzoeksresultaten

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

Onderzoek is door Goudappel Coffeng verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied als gevolg van het verkeer. Aangezien de referentiesituatie (zonder verleggen Dokbrug) verkeerskundig gelijk is aan de plansituatie met verlegde Dokbrug. Het verleggen van de Dokbrug leidt niet tot extra verkeersgeneratie of gewijzigde routekeuzes. Daarmee zorgen de plannen niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

Uit het onderzoek blijkt dat rond de Koningsweg ruimschoots aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan.

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

3.7 Bedrijven en milieuzonering

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

In onderhavig plan komt de bestemming wonen niet voor, waardoor deze brochure niet van toepassing is op dit plan.

3.8 Externe veiligheid

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.

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan geen verblijfsruimten voor personen of andere kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt, is er geen sprake van het vergroten van de personendichtheid en dus ook geen toename van risico's voor personen. Hieruit mag geconcludeerd worden dat nader onderzoek en toetsing t.b.v. het aspect externe veiligheid achterwege kan blijven. Externe veiligheid staat de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

3.9 Luchtvaartverkeerzone

Damen heeft op het terrein op de Eilandlocatie de beschikking over een helihaven, waarvoor de Directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst d.d. 31 mei 1988 ontheffing heeft verleend van de verbodsbepalingen in de Luchtvaartwet om meermotorige hefschroefvliegtuigen met een maximale

lengte van 22,2 meter te laten landen en op te laten stijgen van een helihaven, welke bestemd is voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van het eigen bedrijf.

De helihaven moet zodanig zijn gelegen, dat in de in- en uitvliegsectoren geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak, dat met de korte zijde van de luchthaven als basis, oploopt met een helling 1:8 (hoogte:afstand) tot een afstand van 245 meter, gemeten vanaf de buitengrens van de safety area, welke de final approach and take off area (FATO) omgeeft en divergeert tot een breedte van 7 maal de maximale rotordiameter van 16,2 meter.

Op basis daarvan zijn de in- en uitvliegsectoren berekend. Op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan zijn door middel van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone' de in- en uitvliegsectoren opgenomen. In de regels van voorliggend bestemmingsplan is bepaald dat binnen de op de verbeelding aangegeven gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone' een maximale bouwhoogte geldt overeenkomstig voornoemde formule.

De beoogde brug is op ongeveer 200 meter afstand van de helikopterlandplaats gelegen. Een gedeelte van de brug valt nog binnen de luchtverkeerzone. Op basis van de voornoemde formule mag de maximale bouwhoogte voor het gedeelte van de brug dat binnen de luchtverkeerzone valt, ca. 30 meter bedragen. De bouwhoogte van de brug is nog niet exact bekend, maar vaststaat dat deze ruimschoots lager zal zijn dan 30 meter. De luchtvaartverkeerzone vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van de brug en de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

In onderstaande figuur is de luchtvaartverkeerzone voor de helikopterhaven weergegeven.



Figuur 5: luchtvaartverkeerzone helikopterhaven Damen

3.10 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied zijn geen planologisch ruimtelijk relevante leidingen aanwezig.

Wel loopt er onder de huidige Koningsweg, langs de Timmerfabriek, momenteel nog een gasdistributieleiding (druk 8 atmosfeer) die onderdoor het Dok is gesitueerd en aan land komt ter hoogte van de Paardenstraat. Deze leiding loopt aan de zuidkant van het Dok door het plangebied.

Ten behoeve van met name de ontwikkelingen aan de noordzijde van het Dok, zal deze gasleiding voorafgaand aan de aanleg van de Dokbrug en Koningsweg verwijderd en vervolgens verlegd worden naar De Willem Ruysstraat, waar de leiding aangesloten wordt op het gasreducerstation op de hoek van de Scheldestraat/De Willem Ruysstraat.

Doordat de leiding wordt verlegd, vormt zij geen belemmering.

De benodigde ondergrondse infrastructuur ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de percelen tussen de Machinefabriek en Timmerfabriek zal in de ondergrond van De Koningsweg worden aangelegd.

3.11 Explosieven

3.11.1 Normstelling

Op 3 oktober 2013 heeft de gemeenteraad het beleid met betrekking tot niet gesprongen conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog (CE), inclusief beleidskaart vastgesteld. In dit beleid en op de bijbehorende kaart is vastgelegd in welke deelgebieden wel of geen nader onderzoek naar CE uitgevoerd moet worden voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden. De onderdelen van het explosievenbeleid die betrekking hebben op het Scheldekwartier, komen voort uit het in 2005 voor het Scheldekwartier uitgevoerde 'Vooronderzoek Conventionele Explosieven' en de in 2010 voor het volledige grondgebied van gemeente Vlissingen uitgevoerde 'Probleeminventarisatie Conventionele Explosieven'.

3.11.2 Onderzoeksresultaten

Uit beide rapporten blijkt dat de locatie waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, verdacht is op het aantreffen van niet-gesprongen conventionele explosieven. Het plangebied is daarom rood gekleurd op de beleidskaart, behorend bij het explosievenbeleid.

Voordat de graafwerkzaamheden ten behoeve van reconstructie en renovatie van het wegtracé plaats kunnen vinden, zal nader onderzoek naar niet-gesprongen conventionele explosieven uitgevoerd worden. Voor zowel het nader onderzoek als de eventueel daaruit voortvloeiende te treffen maatregelen, is binnen de grondexploitatie middelen beschikbaar. De uitvoering van dit plan is aldus gewaarborgd.

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

3.12 Natuur

3.12.1 Wettelijk kader

Natuurbescherming is in Nederland vastgelegd in de Wet Natuurbescherming, die per 1 januari 2017 in werking is getreden. Het wettelijk stelsel van de Wet natuurbescherming is ten opzichte van de voorheen geldende natuurbeschermingswetgeving sterk gemoderniseerd en vereenvoudigd. Onveranderd is dat het bestuursorgaan dat een plan vaststelt, rekening dient te houden met de effecten van dat plan op plant- en diersoorten en op het Natuurnetwerk Nederland, waaronder de Natura 2000-gebieden vallen.

Op provinciaal niveau is het Natuurnetwerk Zeeland (voorheen EHS), als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland, vastgelegd in het Omgevingsplan Zeeland. Dit is nader uitgewerkt in het Natuurbeheerplan 2016.

In dit bestemmingsplan wordt een expliciete onderverdeling gemaakt in soortenbescherming en gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

De soortenbescherming van planten en dieren is vastgelegd in de Wet Natuurbescherming. De doelstellingen, zoals eerder vastgelegd in de Flora- en faunawet, zijn onveranderd gebleven in de nieuwe wetgeving. Activiteiten, die een bedreiging vormen voor de beschermde inheemse diersoorten zijn niet toegestaan zonder ontheffing. Bij (de voorbereiding van) ruimtelijke ontwikkelingen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de plannen niet in de weg staat.

Binnen de natuurwetgeving 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. De zorgplicht houdt in dat werkzaamheden, die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten, in redelijkheid zo veel mogelijk nalaat of maatregelen neemt om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen.

Wanneer werkzaamheden vallen onder reguliere werkzaamheden of een ruimtelijke ontwikkeling betreft, geldt in veel gevallen een ontheffing of vrijstelling. Hierbij 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 per 1 januari 2017 opgenomen in de Wet Natuurbescherming. Doel van de wet blijft onveranderd aangezien zij gebaseerd is op Europese wetgeving: 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 is opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland. Activiteiten die negatieve gevolgen hebben voor de instandhoudingdoelstellingen van de natuurwaarden in deze gebieden, zijn aan een toets respectievelijk vergunning gekoppeld.

Naast de Natuurbeschermingswet (per 1 januari 2017 Wet Natuurbescherming) is het op rijks- en provinciaal niveau vastgestelde Natuurnetwerk Nederland van belang. Provincie Zeeland heeft dit Netwerk aangemerkt als Natuurnetwerk Zeeland.

Het Natuurnetwerk Zeeland bestaat uit bestaande natuur, agrarische beheergebieden, nieuwe natuur, natuurprojecten (compensatie of gebiedsgerichte projecten), ecologische verbindingzones, binnendijken, Deltawateren en bossen. 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. 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.

3.12.2 Onderzoekresultaten

Soortenbescherming

In oktober 2016 is ter plaatse van het plangebied een quick scan uitgevoerd door Buijs Ecoconsult. Het terrein is onderzocht op de aanwezigheid van groeiplaatsen van hogere planten en beschermde fauna, die volgens de Flora- en faunawet en de per 1 januari 2017 geldende Wet Natuurbescherming beschermd zijn. Tevens is een algemene beoordeling gemaakt voor de geschiktheid van het gebied voor overige (niet aangetroffen) beschermde soorten.

Op het terrein zijn geen beschermde flora aangetroffen. Op basis van het biotoop wordt beschermde flora ook niet verwacht op de bestaande verharding en in de grazige vegetatie.

Voor wat betreft de fauna is alleen de mol waargenomen in het gebied. Er zijn geen broedende vogels waargenomen. Er komen ook geen vogels voor met een vaste rust- en verblijfplaats. Het verstoren van broedende vogels is niet toegestaan. Hiervoor is geen ontheffing te verkrijgen. Bij de werkzaamheden dient hiermee rekening te worden gehouden. In het rapport zijn hiervoor mitigerende maatregelen voorgesteld.

Tijdens de werkzaamheden kunnen kleine zoogdieren worden verstoord, zoals de mol, de egel en de muis. Door vegetatie op locatie van de nieuw aan te leggen weg kort te houden is het geen geschikt leefgebied voor kleine grondgebonden zoogdieren en wordt schade grotendeels voorkomen.

Door de verlegging van de Dokbrug en de Koningsweg worden geen essentiële vliegroutes voor vleermuizen aangetast of opstallen gesloopt die mogelijk een functie kunnen vervullen als paar, kraam- en/of windverblijf.

Door het ontbreken van voortplantingswater en zandhopen op de planlocatie worden rugstreeppadden niet verwacht. Tijdens de uitvoering moet voorkomen worden dat er tijdelijke poelen ontstaan omdat dit de rugstreeppad kan aantrekken. Voor overige amfibieën ontbreekt de geschikte biotoop om voort te planten en te overwinteren. Deze zijn niet te verwachten.

Gezien bovenstaande is de gunstige staat van instandhouding van voorkomende broedvogelsoorten, zoogdieren of amfibieën (rugstreeppad, bruine kikker, bastaardkikker, kleine watersalamander en de gewone pad) niet in het geding cq. worden niet aangetast. Dit geldt ook voor in de omgeving van het plangebied verblijvende gewone dwergvleermuizen. Er zijn tevens geen effecten te verwachten op andere beschermde soorten, zoals vissen, dagvlinders, libellen en andere ongewervelden.

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

Gebiedsbescherming

De nabij gelegen Westerschelde is aangewezen als Natura 2000-gebied en maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Tevens ligt het Natuurnetwerk in de vorm van de duinen (vanaf Westduin) en de Schone Waardin en Rammekensschor op ca. 3 km afstand.

De afstand tussen het plangebied en het Natuurnetwerk Nederland is dusdanig groot, en van elkaar gescheiden dat effecten niet reiken tot in het Natuurnetwerk Nederland. De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen fysieke impact op Natura 2000 en de natuur in het Natuurnetwerk Nederland.

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 Aeries Calculator uitgevoerd.

De berekening (bijlage 5) heeft uitgewezen, dat de Kritische Depositie Waarde (KDW) van de aangewezen habitats, binnen een straal van 10 km van het plangebied, niet wordt overschreden als gevolg van de ontwikkeling binnen het plangebied.

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

3.13 Archeologie

3.13.1 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 m² zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek. De gemeenteraad kan een hiervan afwijkende andere oppervlakte vaststellen.

Op 23 februari 2006 heeft de gemeenteraad de 'Nota Archeologische Monumentenzorg Walcheren 2006' vastgesteld. De provincie Zeeland heeft met de inhoud van deze nota ingestemd. De Nota archeologische monumentenzorg Walcheren 2006 is in 2008 geëvalueerd. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 24 april 2008 de nieuwe 'Nota archeologische monumentenzorg Walcheren evaluatie 2008' vastgesteld. Op 28 januari 2016 heeft de gemeenteraad een actualisatie van deze nota vastgesteld in de 'Nota archeologische monumentenzorg Walcheren 2016-2022'. Onderdeel van

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

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

De archeologische waarden- en verwachtingskaart Walcheren en de archeologische beleidsadvieskaart Walcheren maken onderdeel uit van 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 Dokbrug ligt ter hoogte van de 16e eeuwse uitbreiding van de historische stadskern van Vlissingen en ligt daarmee binnen een gebied met een hoge archeologische waarde.

3.13.2 Onderzoeksresultaten

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

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

In de overige gebieden van het Scheldekwartier inclusief het plangebied Dokbrug heeft geen of in beperkte mate onderzoek plaatsgevonden. Hier geldt op basis van het archeologisch bureauonderzoek en bescheiden aanvullend archiefonderzoek dat recentelijk is uitgevoerd, dat toekomstige bodemingrepen onder een archeologische begeleiding moeten plaats vinden. In het deel van het plangebied ten noorden van de dokhaven kunnen resten verwacht worden van gebouwen die in tijd terug gaan tot de 17e eeuw. Bovendien is niet uit te sluiten dat in de ondergrond ook resten van de voormalige vestingwerken aanwezig zijn. Onderzoeksvraag hierbij is of deze werken hier louter uit aarden wallen bestonden of ook sprake was van een solide vestingmuur.

Het deel van het plangebied ten zuiden van de dokhaven doorsnijdt zones waarin resten van bebouwing vanaf eind 16e eeuw aanwezig kunnen zijn. Ook kunnen in de ondergrond resten aanwezig zijn van de voormalige “citadel van Alva”. Een dwangburcht die de Spanjaarden in 1572 begonnen te bouwen om de weerbarstige Vlissingers onder de duim te houden.

3.13.3 Archeologische voorwaarden

Het is het gevolg van het gevoerde selectiebeleid ten behoeve van de ontwikkeling van het Scheldekwartier dat, na de grote opgraving ten zuiden van de dokhaven, in het plangebied Dokbrug geen grootschalig onderzoek in de vorm van een opgraving moet plaatsvinden, maar kan worden volstaan met een archeologische begeleiding.

In het plan Dokbrug wordt de huidige dokroute verlegd. Het nieuwe verloop van de weg ten noorden van de dokhaven gaat door momenteel braakliggend terrein. Hier is een archeologische begeleiding van de graafwerkzaamheden nodig om vast te stellen of en in welke staat nog resten van bebouwing vanaf de 17e eeuw aanwezig zijn. Verder wordt een antwoord verwacht op de vraag of een stevige muur onderdeel was van de vestingwerken alhier of dat alleen sprake is van een aardenwalconstructie.

Ten zuiden van de Dokhaven wordt de nieuwe aansluiting van de weg gerealiseerd vanaf de Dokbrug tot aan het tracé van de huidige Koningsweg. Hier geldt dat, wanneer de graafwerkzaamheden dieper reiken dan de fundering van de huidige bestrating, deze graafwerkzaamheden ook plaats moeten vinden onder archeologische begeleiding.

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

3.14 Cultuurhistorie

3.14.1 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.

3.14.2 Onderzoeksresultaten

Er bevinden zich geen monumenten binnen het plangebied.

3.14.3 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 gezien als werf met zijn gebouwen enerzijds en als ruimtelijk 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.

De brug over het Dok heeft vroeger ook bestaan, hoewel hij in de loop van de geschiedenis op verschillende plaatsen heeft gelegen. De brug over het Dok past derhalve in het historische beeld van het Scheldekwartier.

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 ruimtelijke 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 www.ruimtelijkeplannen.nl.

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 wijze van meten. De begripsbepalingen geven de definities over de in de regels gehanteerde begrippen met betrekking tot bouwen en functies. De wijze van meten geeft conform de SVBP uitsluitend over de wijze waarop afstanden, hoogtes, oppervlakte etc. moeten worden gemeten.

4.3.3 Bestemmingsregels

Binnen dit bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Bestemming Verkeer

Het plangebied valt geheel binnen de bestemming Verkeer. De Koningsweg betreft een erftoegangsweg. De brug is aangeduid met een specifieke functieaanduiding 'brug'. Aanverwante functies aan de bestemming Verkeer zijn binnen deze bestemming mogelijk.

Bestemming Waarde – Archeologie

De (dubbel)bestemming Waarde-Archeologie 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.

Bestemming Waterstaat

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

4.3.4 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn de onderstaande regels opgenomen:

Antidubbeltelregel

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

Algemene bouwregels

- a. *Bestaande afstanden en andere maten;*
Dit artikel regelt de reeds rechtens toegestane afstanden en maten op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.
- b. *Toegelaten bouwwerken en afwijkende maten;*
Dit artikel bevat een beschermende regeling voor maten, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of kunnen komen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- c. *Overschrijding bouwgrenzen;*
Deze bepaling regelt beperkte en ongeschikte overschrijdingen van de grenzen van bouwvlakken.

Algemene aanduidingsregels

Binnen het plangebied zijn twee gebiedsaanduidingen opgenomen, zijnde 'Geluidzone – industrie' en 'luchtvaartverkeerzone'. De gebiedsaanduiding 'geluidzone-industrie' is opgenomen, omdat een deel van het bestemmingsplan binnen de geluidzone Industrierrein De Schelde/Buitenhaven ligt. Tevens is een gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone' opgenomen in verband met de aanvliegroute voor het helikopterplatform op het terrein van Damen op het Eiland.

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. Tevens kunnen burgemeester en wethouders de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' toevoegen respectievelijk schrappen, indien archeologisch onderzoek zulks aantoont.

Overige regels

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

4.3.5. Overgangs- en slotregels

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

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Financieel-economische uitvoerbaarheid

Kostenverhaal

In de Wet en het Besluit ruimtelijke ordening zijn bepalingen opgenomen, die gaan over verplicht kostenverhaal door de gemeente. In bepaalde gevallen kan dit uitmonden in een verplicht op te stellen grondexploitatieplan. Nu dit bestemmingsplan niet ziet op de ontwikkeling van bouwplannen als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening is verplicht kostenverhaal niet aan de orde.

Financiële uitvoerbaarheid

Voor dit gebied is een kostendekkende grondexploitatie vastgesteld waarbinnen de kosten voor de aanleg van de brug en de weg zijn voorzien. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd.

5.2 Procedure

Overleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-ontwerp toegezonden aan:

1. Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl);
2. Delta NV, Postbus 5048, 4330 KA Middelburg (infodnwb@delta.nl)
3. Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl)

Provincie Zeeland heeft aangegeven niet betrokken te hoeven worden bij het vooroverleg, aangezien de weg deel uit maakt van de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016', waarmee de provincie reeds eerder heeft ingestemd.

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