



O&M-inrichting Buitenhaven Vlissingen

Ruimtelijke Onderbouwing

Orsted Wind Power Netherlands B.V / N.V. Zeeland Seaports

19 januari 2018

Project O&M-inrichting Buitenhaven Vlissingen
Document Ruimtelijke Onderbouwing
Status Definitief
Datum 19 januari 2018
Referentie 103409/18-000.805

Opdrachtgever Orsted Wind Power Netherlands B.V / N.V. Zeeland Seaports
Projectcode 103409
Projectleider ir. R. Pelgrum
Projectdirecteur ir. S. Delfgaauw

Auteur(s) M.M.K. Vanderschuren MSc
Gecontroleerd door mr. E.J. Overbosch-de Graaf
Goedgekeurd door ir. R. Pelgrum

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Bestemmingsplannen ter plaatse van de planlocatie	3
1.4	Leeswijzer	4
2	BESCHRIJVING PLANGEBIED	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Planbeschrijving	5
2.2.1	Gebruik O&M-inrichting	6
2.2.2	Beschrijving onderdelen O&M-inrichting	7
3	BELEID EN REGELGEVING	8
3.1	Rijksbeleid	8
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	8
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	8
3.1.3	Europese Kaderrichtlijn Water (2000)	9
3.1.4	Nationaal Waterplan 2016-2021 (2015)	10
3.2	Provinciaal beleid	10
3.2.1	Omgevingsplan Zeeland 2012-2018	10
3.2.2	Toekomstvisie Zeeland 2040	10
3.3	Gemeentelijk en regionaal beleid	11
3.3.1	Structuurvisie Vlissingen 2020	11
3.3.2	Strategisch masterplan Zeeland Seaports, Winning Combinations	11
3.3.3	Keur en legger watersysteem Waterschap Scheldestromen 2012	12
4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	13
4.1	Ecologie	13
4.1.1	Gebiedsbescherming	13
4.1.2	Soortenbescherming	15
4.1.3	Conclusie	15
4.2	Water	15

4.3	Geluid	16
4.4	Externe veiligheid	17
4.5	Bodem	18
4.6	Niet-gesprongen explosieven	19
4.7	Archeologie en cultuurhistorie	20
4.8	Luchtkwaliteit	21
4.9	Bedrijven en milieuzonering	21
4.10	Kabels en leidingen	23
4.11	Verkeer	23
4.12	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	24
5	UITVOERBAARHEID	26
5.1	Financiële uitvoerbaarheid	26
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
5.3	Wettelijk Vooroverleg	26
6	REFERENTIES	28
	Laatste pagina	28
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Ontwerp	1
II	Natuurtoets (inclusief AERIUS-berekening)	56
III	Watertoets	14
IV	Akoestisch onderzoek	41
V	NGE maatwerkadvies	45
VI	Archeologisch onderzoek en correspondentie gemeentelijk archeoloog	49
VII	Luchtkwaliteitsonderzoek	17
VIII	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	195

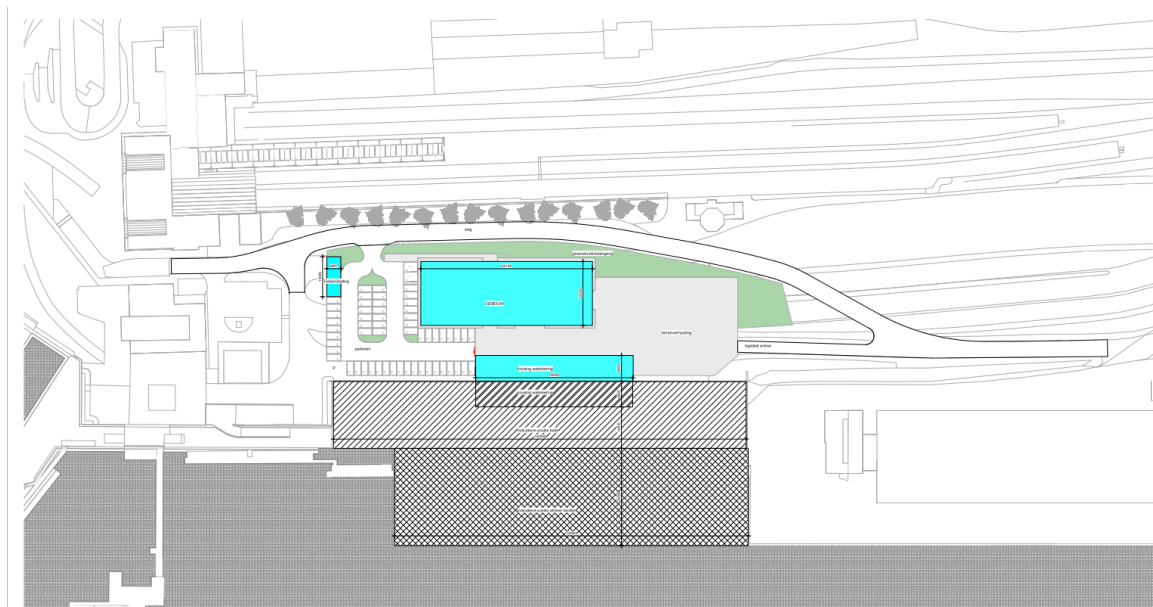
1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Orsted Wind Power Netherlands B.V. (hierna: Orsted) is voornemens een Operation & Maintenance (O&M)-inrichting in Vlissingen te realiseren op het industrieterrein De Schelde-Buitenhaven te Vlissingen. De inrichting zal worden gebruikt voor het exploiteren en onderhouden van de offshore windparken Borssele 1 & 2. In navolgende afbeelding 1.1 is de O&M-inrichting weergegeven, in bijlage I is deze vergroot ingevoegd. Deze ruimtelijke onderbouwing ziet op de afwijking van de Beheersverordening voor de oprichting van het gebouw met parkeerterrein, fietsenstalling, watercompensatie en de kruising met de waterkering tot aan de bestaande keermuur. Alles wat hierbuiten valt is ter indicatie op tekening opgenomen.

Afbeelding 1.1 Ontwerp O&M-inrichting



De realisatie van de O&M inrichting is in strijd met de vigerende Beheersverordening Buitenhaven (vastgesteld op 10 juni 2013). Om die reden wordt een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik¹ aangevraagd voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting. Om een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik aan te kunnen vragen is een goede ruimtelijke onderbouwing vereist². In de voor u liggende ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling in lijn is met een goede ruimtelijke ordening.

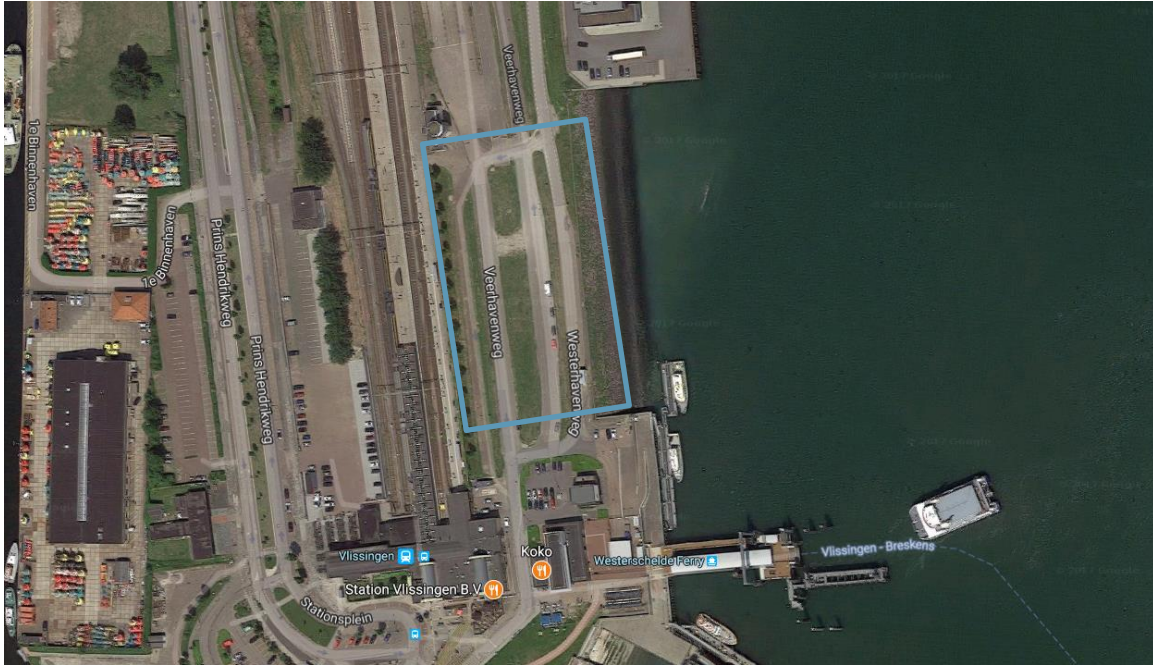
¹ Conform artikel 2.1. lid 1 c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

² Conform artikel 2.12, lid 1 sub a onder 3 van de Wabo.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De ligging van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.2.

Afbeelding 1.2 Ligging plangebied (bron: Google maps)



(bron: arcGIS)



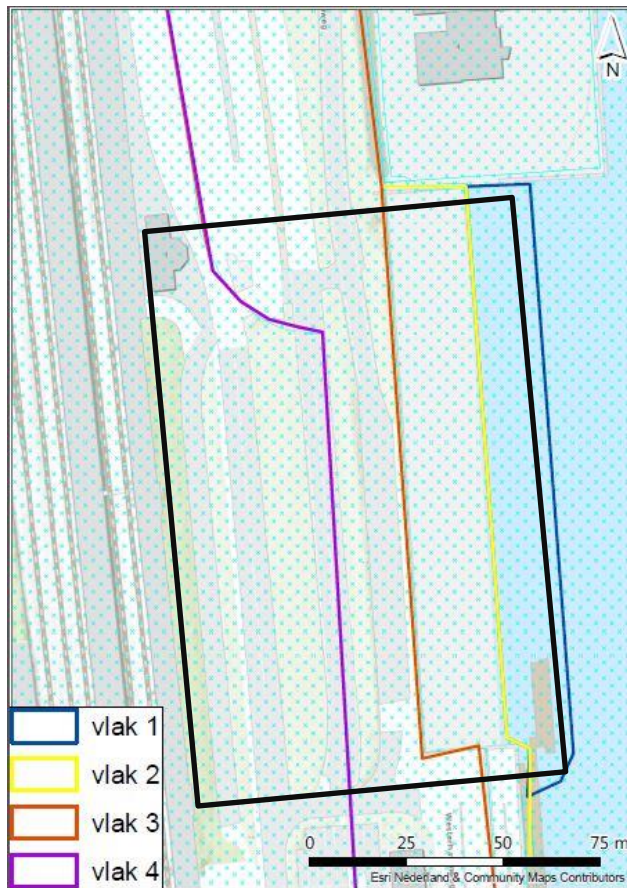
De O&M inrichting wordt gerealiseerd op het industrieterrein De Schelde-Buitenhaven te Vlissingen. Door het terrein loopt de Veerhavenweg en de Westerhavenweg. Aan de zuid/westkant bevindt zich het treinstation van Vlissingen en het stationsplein en aan de oostkant bevindt zich de Buitenhaven.

1.3 Bestemmingsplannen ter plaatse van de planlocatie

De planlocatie ligt binnen de Beheersverordening Buitengebied. Deze Beheersverordening is op 10 juni 2013 vastgesteld door de gemeente Vlissingen. Ter plaatse van de planlocatie gelden de volgende bestemmingen (zie afbeelding 1.3):

- in vlak 1 gelden de besluit-vlakken Water - Haven, gezoneerd industrieterrein en Waterstaat - Waterkering;
- in vlak 2 gelden de besluit-vlakken Water -Haven, Waterstaat - waterkering en geluidszone industrie;
- in vlak 3 gelden de besluit-vlakken Waterstaat - Waterkering, geluidszone industrie, Infrastructuur en Archeologie - 2;
- in vlak 4 gelden de besluit-vlakken geluidszone industrie, Infrastructuur en Archeologie - 2.

Afbeelding 1.3 Besluit-vlakken uit Beheersverordening Buitengebied



De voorgenomen ontwikkeling is gedeeltelijk strijdig met bovenstaande bestemmingen. Het gaat om de ontwikkeling van het gebouw en aan de landzijde de kruising van de waterkering (tot de kademuur) (zie paragraaf 2.2). Om realisatie van de O&M-inrichting (incl. kruising waterkering) planologisch mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor planologisch strijdig gebruik.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt eerst de huidige situatie op de projectlocatie beschreven. Daarna is een planbeschrijving uitgewerkt (paragraaf 2.2). In hoofdstuk 3 is de wetgeving en het ruimtelijke beleid beschreven dat op de voorgenomen ontwikkeling van toepassing is. Hierbij wordt eerst ingegaan op het rijksbeleid, daarna op provinciaal beleid en ten slotte op gemeentelijk en regionaal beleid. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het effect van het project op milieu- en omgevingsaspecten beschreven. Ten slotte is in hoofdstuk 5 ingegaan op de uitvoerbaarheid van het voornemen.

2

BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Huidige situatie

Afbeelding 1.2 en 2.1 tonen de huidige situatie op de planlocatie. De planlocatie wordt doorkruist door de Veerhavenweg en de Westerhavenweg. Deze wegen zijn met groene bermen van elkaar gescheiden. Aan de oostkant wordt de planlocatie begrensd door een kademuur en aan de westkant grenst het plangebied aan de spoorzone. In de omgeving liggen tevens diverse bedrijven (gezoneerd industrieterrein).

Afbeelding 2.1 Veerhavenweg, Vlissingen (uitzicht op het zuid/oosten, Westerschelde Ferry) (bron: google maps)



2.2 Planbeschrijving

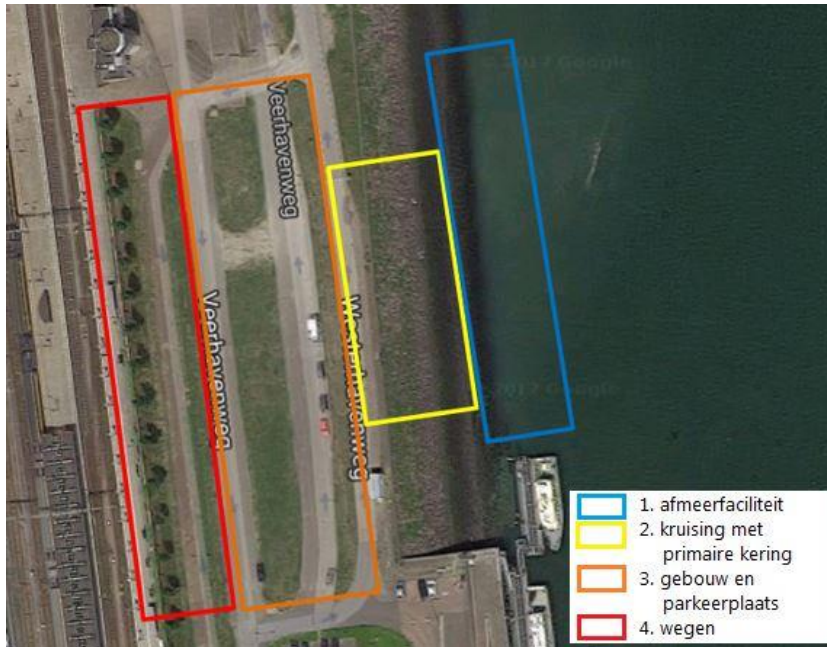
Orsted ontwikkelt op industrieterrein De Schelde-Buitenhaven een operations en maintenance inrichting. Deze inrichting zal worden gebruikt voor het exploiteren en onderhouden van de offshore windparken Borssele 1 & 2. De inrichting bestaat uit vier onderdelen (zie afbeelding 2.2):

- 1 afmeerfaciliteit: deze zal plaats bieden aan twee tot zes schepen;
- 2 kruising met primaire waterkering: er wordt een overgang gerealiseerd over de primaire waterkering;
- 3 gebouw, parkeerplaats, fietsenstalling en watercompensatie: het gebouw bevat kantoorfaciliteiten voor ongeveer 40 personen, vergaderzalen, kleedkamers, een kantine en een magazijn. Rondom het gebouw wordt een parkeerplaats gerealiseerd voor personeel en gasten en een laad/losplaats voor vrachtwagens

(zie afbeelding 1.1). Daarnaast wordt een fietsenstalling gerealiseerd en is er een ruimte gereserveerd voor de benodigde watercompensatie van circa 160 m²;

- 4 wegen: het gebouw wordt gerealiseerd op percelen waar nu wegen liggen. Deze wegen worden verwijderd, en er wordt één weg ingericht als hoofd rijweg met aan weerszijden op de weg fietssuggestiestroken.

Afbeelding 2.2 Overzicht projectonderdelen vestiging Orsted Buitenhaven Vlissingen (bron: Google maps)



De omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan ziet op onderdeel 2 (kruising met waterkering) en 3 (het gebouw, parkeerterrein, fietsenstalling en watercompensatie). Het verleggen van de weg en de aanleg van de afmeerfaciliteit zijn in overeenstemming met de vigerende Beheersverordening Buitenhaven.

2.2.1 Gebruik O&M-inrichting

Tijdens de O&M-fase zal de O&M-inrichting worden gebruikt door circa 40 personen om zich om te kleden en voor te bereiden op de dag en door 15 tot 30 Orsted-medewerkers voor:

- beheer, coördinatie en planning van offshore onderhoudsactiviteiten;
- voorbereiding op offshore-activiteiten (bijvoorbeeld het voorbereiden en verpakken van kleinere gereedschappen en reserveonderdelen via handmatige hantering, trolley en vorkheftruck in het magazijn. Het onderhoud van belangrijke componenten zoals bladen, torens of transformatoren zal niet plaatsvinden in het magazijn);
- voorbereiding en laden van 'Crew Transport Vessels'¹ (hierna: CTV) ('s avonds, 's nachts of 's morgens, met een trolley, heftruck en elektrische kraan). Het gaat om klein materiaal voor onderhoud aan de windturbines. De grotere onderdelen van windturbines (die niet op een pallet passen), worden vanuit een andere plek naar de windmolens verscheept;
- kleine mechanische werken (binnen magazijn werkplaats);
- instappen van technici op de CTV en wegvaren;
- magazijnlogistiek (opslag van kleine apparatuur en reserveonderdelen, levering van vrachtwagens / bestelauto's en laden/lossen door vrachtwagenkranen, meestal overdag en in zeldzame gevallen 's nachts);
- parkeren (voor Orsted personeel).

¹ Crew Transport Vessels zijn schepen die personeel en materiaal voor het onderhoud van offshore windturbines vervoeren.

De activiteiten vinden doorgaans plaats van 06.00 tot 20.00 uur of van 07.00 tot 19.00 uur. Vrije toegang moet ten alle tijden mogelijk zijn in geval van afwijkingen van de aangegeven tijden. Logistiek en leveringen zullen meestal gedurende de dag plaatsvinden, maar toegang tot vrachtwagens 's nachts zal ook van tijd tot tijd vereist zijn.

2.2.2 Beschrijving onderdelen O&M-inrichting

Gebouw en parkeerplaats

Het O&M gebouw heeft een footprint van circa 1.350 m² en omvat twee bouwlagen, een totaal bruto vloeroppervlak van circa 2.200 m². De realisatie van het gebouw is een afwijking van het bestaande gebruik als weg. Daarmee is de ontwikkeling strijdig met het vigerende besluit-vlak Infrastructuur. Ook het parkeerterrein is strijdig met het besluit-vlak Infrastructuur, omdat deze zich op eigen terrein bevindt en niet openbaar toegankelijk is. Hetzelfde geldt voor de fietsenstalling (14 meter bij 4,9 meter) ook deze is strijdig met het vigerende besluit-vlak Infrastructuur. Ten slotte is er vanwege de toename van verhard oppervlak watercompensatie noodzakelijk. Het betreft een oppervlakte van circa 160 m². Dit betekent dat een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik benodigd is.

Kruising waterkering

In bijlage I is een detailtekening van de inrichting ingevoegd, hier is weergegeven hoe de waterkering wordt gekruist. Het kruisen van de waterkering is aan de landzijde tot de kademuur een afwijking ten aanzien van gebruik van de waterkering. Dit deel heeft een oppervlakte van 495 m² (9 x 55 m). Op grond van artikel 9.3 van de regels van Beheersverordening Buitenhaven kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning afwijken afgeven. Eis daarbij is dat de waterkering niet onevenredig wordt geschaad. Het Waterschap zal daarom toetsen of het voornemen geen nadelige gevolgen heeft op het waterstaatswerk (zie paragraaf 4.2).

Afmeerfaciliteit

De afmeerfaciliteit bestaat uit een kade en pontons in de Buitenhaven Vlissingen waar de CTV's (2 tot 6) kunnen afmeren. De gebruikte CTV's zijn 20 tot 30 meter lang en 6-9 meter breed met een diepgang van ongeveer 1 tot 2,5 meter. Voorbeelden van CTV-leveranciers zijn Windcat, Turbine Transfer en Njord Offshore. Een tankinstallatie maakt deel uit van de afmeerfaciliteit, dit kan een vaste installatie of een mobiele installatie worden beide hebben een inhoud van maximaal 30m³. Deze activiteiten passen binnen het vigerende besluit-vlak Water - Haven.

Wegen

Het gebouw wordt gerealiseerd op percelen waar nu wegen liggen die in het beheer zijn van de provincie Zeeland. Na overdracht van de grond aan N.V. Zeeland Seaports komen de wegen in beheer bij N.V. Zeeland Seaports. Deze wegen worden verwijderd, en er wordt één weg ingericht als hoofd rijweg, waarop tevens suggestiestroken voor fietsers worden aangebracht. Deze weg komt langs de spoorzone te liggen. Bij het ontwerp van de weg is rekening gehouden met de boogstralen van exceptioneel vervoer. Ter plaatse van de nieuw in te richten weg geldt al het besluit-vlak Infrastructuur. Daarmee is deze activiteit in overeenstemming met de Beheersverordening Buitenhaven.

3

BELEID EN REGELGEVING

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet, waterveiligheid en energie.

In de SVIR is het actuele beleid van de Rijksoverheid op het gebied van onder meer energieontwikkeling en transitie beschreven. Het Rijk wil ruimte geven aan de transitie naar duurzame energiebronnen zoals wind. Daarnaast benoemt het Rijk in de SVIR het economisch belang van de havens van Vlissingen en Terneuzen. Tezamen vormen deze havens het derde havencomplex van Nederland. De realisatie van de O&M-inrichting is een ontwikkeling van lokale aard, daarom zal het voornemen worden getoetst aan provinciale en gemeentelijke beleidsstukken waaraan de SVIR ten grondslag ligt.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels vast te stellen, zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoed en van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Het plangebied ligt binnen de kernzone en beschermingszone van het kustfundament (primaire kering, zie afbeelding 3.1). Op gronden met de functie waterkering of beschermingszone kan een bestemmingswijziging worden doorgevoerd, zolang deze niet leidt tot belemmeringen voor de instandhouding of versterking van het kustfundament of voor het onderhoud of veiligheid van de primaire waterkering (artikel 2.3.4 van het Barro).

De regels van het Barro zijn doorvertaald in het beleid van het Waterschap Scheldestromen. Over het bouwen binnen de beschermingszone van de primaire kering wordt daarom overlegd met het Waterschap Scheldestromen. Andere regels uit het Barro zijn niet relevant voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting. Daarmee voldoet het voornemen aan de kaders van het Barro.

Afbeelding 3.1 Primaire keringen Zeeland (bron: Bijlage I van de Waterwet, 2009)



3.1.3 Europese Kaderrichtlijn Water (2000)

De Europese Kaderrichtlijn Water is vastgesteld in 2000. De kaderrichtlijn heeft als doelstellingen:

- een goede ecologische toestand van de oppervlaktewateren (zoete, kust- en overgangswateren);
- het tot nul terugbrengen van de lozing van gevaarlijke stoffen;
- een goede toestand van het grondwater;
- een duurzaam gebruik van water;
- afzwakking van de negatieve gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Sinds 1 november 2003 is er een wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren bij ruimtelijke plannen, waaronder ruimtelijke onderbouwingen. Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing moet inzichtelijk worden gemaakt wat de gevolgen zijn van een ruimtelijke ontwikkeling voor het waterbeheerssysteem en op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling en het waterbeheer op elkaar worden afgestemd.

Voor onderhavig project is een watertoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn weergegeven in paragraaf 4.2 van deze ruimtelijke onderbouwing. De ruimtelijke onderbouwing is in overeenstemming met de Kaderrichtlijn Water.

3.1.4 Nationaal Waterplan 2016-2021 (2015)

Het Nationaal Waterplan (NWP2) geeft het integrale kader voor het waterbeleid van het Rijk voor 2016 tot 2021 en geeft uitvoering aan de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, de mariene strategie en de overstromingsrisico's. De Stroomgebiedbeheerplannen, het Programma van maatregelen mariene strategie, de Beleidsnota Noordzee en de Overstromingsrisicobeheerplannen maken deel uit van het NWP2. De verschillende NWP2 onderdelen met bijbehorende mijlpalen en onderlinge relaties zijn samengevat in een routekaart.

Met het NWP2 zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft de overheid naar een integrale benadering door economie, natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen.

Deze ruimtelijke onderbouwing is in overeenstemming met het Nationaal Waterplan, omdat de realisatie van de O&M-inrichting geen belemmeringen oplevert voor de plaatselijke waterkwaliteit. Dit wordt onderbouwd in paragraaf 4.2.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

In het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (vastgesteld 28 september 2012) is de planlocatie als zeehaventerrein aangegeven. In het Omgevingsplan is aangegeven dat de provincie zich in samenwerking met de gemeente en Zeeland Seaports wil inzetten voor de ontwikkeling van de Buitenhaven, deze ambitie is nader uitgewerkt in de Structuurvisie Vlissingen 2020 (paragraaf 3.3.1) en het Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009-2020 (paragraaf 3.3.2). De focus ligt met name op het bevorderen van watergerelateerde bedrijvigheid.

De ontwikkeling van de O&M-inrichting past binnen dit beleid. Van het Omgevingsplan is op 11 maart 2016 een herziening vastgesteld. Deze herziening heeft geen gevolgen voor het voornemen.

3.2.2 Toekomstvisie Zeeland 2040

De Provinciale Staten van Zeeland heeft in januari 2014 de Toekomstvisie Zeeland 2040 gepubliceerd. In de toekomstvisie anticipeert de provincie op trends zoals verduurzaming, technologisering en klimaatverandering. De provincie schetst de invloed van trends op de kansen, dilemma's en keuzes voor de toekomst voor vier hoofdthema's: kwaliteit van leven, open Zeeland, economische kansen en sociale innovatie.

De realisatie van de O&M-inrichting heeft vooral invloed op het thema economische kansen en past binnen de visie van de provincie, omdat de ontwikkeling het benutten van natuurlijke energiebronnen mogelijk maakt.

3.3 Gemeentelijk en regionaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Vlissingen 2020

In de structuurvisie Vlissingen 2020 (vastgesteld op 17 december 2009) spreekt de gemeente Vlissingen de ambitie uit om het buitenhavengebied tot een kennisintensief bedrijventerrein te ontwikkelen. Daarbij wordt bijzondere aandacht gegeven aan watergerelateerde bedrijvigheid.

De ontwikkeling van de O&M-inrichting past binnen de kaders van de structuurvisie.

3.3.2 Strategisch masterplan Zeeland Seaports, Winning Combinations

In haar strategisch masterplan beschrijft havenbedrijf Zeeland Seaports (ZSP) de richting die het tot en met 2022 gaat volgen. Door actief te regisseren, te clusteren en te hanten en innovatief samenwerking te zoeken met een andere haven creëert Zeeland Seaports winnende combinaties met haar klanten en stakeholders, resulterend in een fitte haven en een fit havenbedrijf. Deze doelstelling heeft inhoud gekregen door onder meer de volgende ambities te benoemen:

- 1. Clusters van fitte bedrijven:** de focus ligt onder andere op het groeisegmenten: projectlading, waaronder offshore wind. De bedrijven in dit segment versterken elkaar door optimale dienstverlening, schaalvoordelen en innovatie en door het gebruik maken van elkaars kennis en producten. ZSP bouwt zijn marktleiderspositie in de offshore wind sector verder uit door het aantrekken van nieuwe productie-, assemblage- en decommission-activiteiten.
- 2. Goede leefomgeving:** de ontwikkeling van het havengebied moet gepaard gaan met goede natuur en leefbaarheid in de omgeving.
- 3. Optimale infrastructuur:** in 2022 is er sprake van een optimale infrastructuur. Daarbij is voldoende uitgeefbare ruimte gecreëerd of ontwikkeld om te voldoen aan de groeiende ruimtebehoefte van bedrijven. Zeeland Seaports ontwikkelt hiertoe nieuwe bedrijventerreinen boven de Westerschelde, zoals uitbreiding van de Buitenhaven Vlissingen.
- 4. Nautische aantrekkelijkheid:** in 2022 zijn de havens van Zeeland Seaports nautisch aantrekkelijk op het vlak van: maximale diepgang, turn around time en voorzieningen. Daarnaast is en blijft Veiligheid een topprioriteit van de haven. In 2022 voert havenbedrijf Zeeland Seaports een actief handhavingsbeleid op basis van de geactualiseerde havenverordening.
- 5. Financieel gezond:** door de groei in uitgifte van terreinen, marktconforme contracten, clustering en een efficiënt opererende organisatie is het Zeeuwse havenbedrijf in 2022 een financieel gezonde organisatie.
- 6. Professionele organisatie:** om de ambities van de organisatie uit te kunnen voeren is de organisatie in 2022 uitgebreid op basis van benchmarks met vergelijkbare havens en in lijn met de strategische uitdagingen die voor liggen.

De geplande Operation & Maintenance (O&M)-inrichting sluit aan bij de hoofddoelstelling van ZSP om winnende combinaties met haar klanten en stakeholders te creëren en past hiermee binnen het beleid. Op dit moment wordt een nieuw strategisch plan geformuleerd voor de fusiehaven Nort Sea Port. Deze fusie moet leiden tot het versneld behalen van bovengenoemde ambities. Daarom zal de O&M-inrichting ook binnen het beleid van de nieuwe fusiehaven passen.

3.3.3 Keur en legger watersysteem Waterschap Scheldestromen 2012

Op 6 december 2012 is de Keur watersysteem Waterschap Scheldestromen 2012 in werking getreden. In de keur zijn regels opgenomen over de activiteiten in beschermingszones rondom waterstaatwerken. Deze beschermingszones zijn opgenomen in de Legger waterkeringen 2012.

De planlocatie van de O&M-inrichting ligt binnen het waterstaatwerk en binnen de beschermingszone van het waterstaatwerk (zie afbeelding 3.1). Voor het bouwen op gronden behorende tot het waterstaatwerk of beschermingszone A is een watervergunning nodig.

De afmeerfaciliteit en de kruising met de primaire waterkering liggen in beschermingszone A en zijn dus vergunningplichtig. Het plaatsen van een afmeerfaciliteit en de kruising van de waterkering in beschermingszone A kan een dijkversterking of verzwaring in de weg staan. Om dit te voorkomen is in het ontwerp rekening gehouden met een dijkverzwaring.

Het gebouw ligt in beschermingszone B. In overleg met het Waterschap Scheldestromen is overeengekomen dat geen watervergunning nodig is voor de realisatie van het gebouw in beschermingszone B.

Conclusie

De geplande O&M-inrichting (kruising met de primaire kering en afmeerfaciliteit) is deels gepland in beschermingszone A. Het gebouw is gepland in beschermingszone B.

Zoals hierboven benoemd is, is een watervergunning benodigd voor de kruising met de primaire kering en afmeerfaciliteit om aan te tonen dat de werkzaamheden bij een waterstaatswerk niet leiden tot gevolgen voor de stabiliteit van de waterkering. Voor het gebouw dat in beschermingszone B wordt gerealiseerd is geen watervergunning nodig.

Met het Waterschap Scheldestromen is afgestemd of er een geplande dijkverzwaring op deze locatie is voorzien en hoe dit zorgvuldig in te passen¹.

¹ 16-11-2017 heeft hiervoor een tweede overleg met Waterschap Scheldestromen plaatsgevonden.

4

MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten waarop de realisatie van de O&M-inrichting van invloed kan zijn. Hierbij is aandacht besteed aan de volgende aspecten:

- ecologie;
- water;
- geluid;
- externe veiligheid;
- bodem;
- niet-gesprongen explosieven;
- archeologie en cultuurhistorie;
- luchtkwaliteit;
- bedrijven en milieuzonering;
- kabels en leidingen;
- verkeer;
- m.e.r.-beoordeling.

Ter onderbouwing van deze aspecten is gebruik gemaakt van de onderzoeken die voor de vergunningaanvragen zijn uitgevoerd.

4.1 Ecologie

In het kader van natuur is de Wet natuurbescherming van toepassing voor:

- de gebiedsbescherming;
- de soortbescherming.

In bijlage II is de natuurtoets opgenomen, onderstaand wordt in het kader van de gebiedsbescherming en de soortbescherming kort het toetsingskader en de conclusies toegelicht.

4.1.1 Gebiedsbescherming

Toetsingskader

Gebiedsbescherming is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). In de Wnb zijn Natura 2000-gebieden aangewezen. In deze beschermde gebieden gelden instandhoudingsdoelstellingen voor leefgebieden van vogelsoorten en andere (natuurlijke) habitats van soorten. Een vergunning is nodig voor het uitvoeren van werkzaamheden die mogelijk effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Effecten

Natura 2000-gebieden

Op grond van de Wet natuurbescherming zijn Natura 2000-gebieden beschermd. De bescherming bestaat er uit dat er geen projecten en handelingen mogen worden verricht als de instandhoudingsdoelstelling voor het betreffende gebied in het geding komen. In de wet is bepaald dat indien met zekerheid is vastgesteld

dat er geen sprake is van significante effecten en indirecte effecten een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming niet benodigd is.

Het plangebied zelf maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Door de ligging buiten een Natura 2000-gebied is een effect als ruimtebeslag op voorhand uitgesloten.

Het plangebied ligt op een afstand van 450 m ten noorden van het Vogel- en Habitatrichtlijngebied Westerschelde & Saeftinghe (zie afbeelding 4.1). Het gebied is aangewezen voor 11 habitattypen, 6 habitaatsoorten, 9 broedvogels en 31 niet-broedvogels.

Uit tabel 3.2 van de natuurtoets (Bijlage II) blijkt dat verzuring, vermesting, (onderwater) geluid, licht, trillingen en optische verstoring niet leiden tot negatieve effecten voor de habitattypen, habitaatsoorten, broedvogelsoorten en niet-broedvogelsoorten. Aan de hand van een AERIUS Calculator is onderzocht of er nadelige effecten op habitattypen optreden als gevolg van stikstofdepositie. De berekende projectbijdrage stikstofdepositie is in nabijgelegen gebieden nihil (geen resultaten), zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase. Effecten op habitattypen zijn hierdoor uitgesloten. Gebieden welke een functie vervullen voor habitaatsoorten liggen op een dusverre afstand (> 3 km) van het plangebied dat effecten zijn uitgesloten.

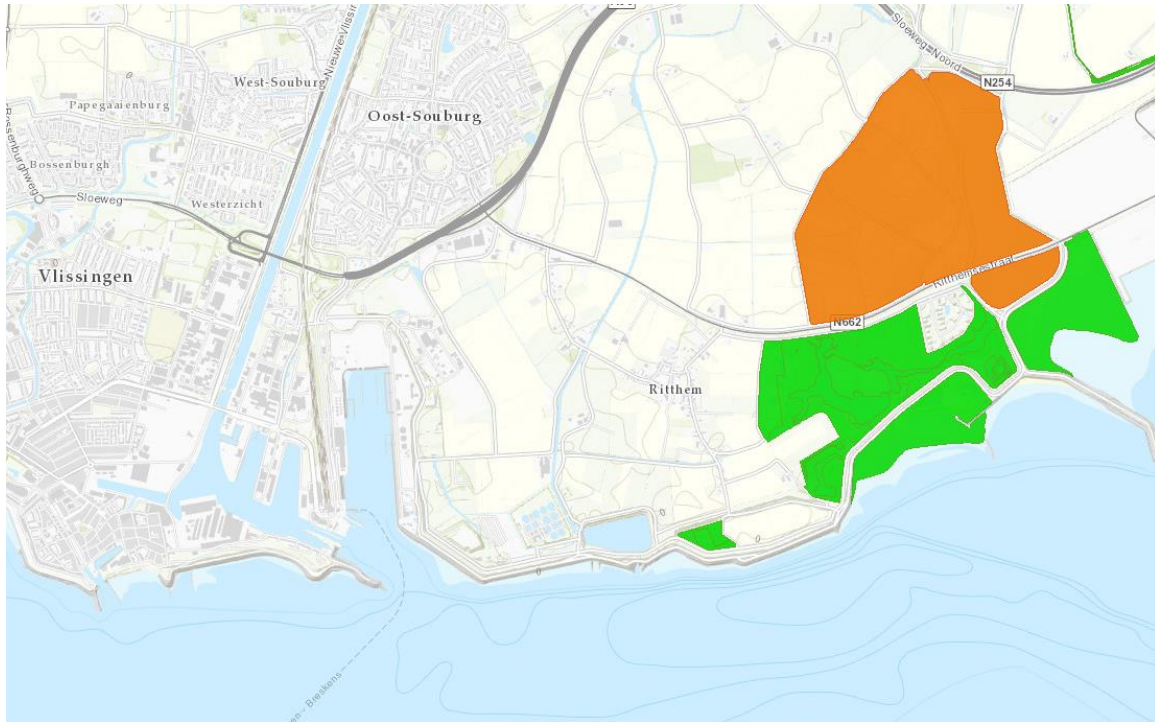
Afbeelding 4.1 Ligging plangebied ten opzichte van vogel- en habitatrichtlijngebied Westerschelde & Saeftinghe. (bron: geo.witteveenbos.com)



Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Directe effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de dichtstbijzijnde onderdelen van het NNN zijn daardoor uit te sluiten. Op een afstand van 2 km ligt het dichtstbijzijnde aangewezen stuk NNN, het Rammekenshoek, zie afbeelding 4.2. Aangezien externe werking binnen de provincie Zeeland geen toetsingscriterium is, zijn ook negatieve effecten als gevolg van indirecte effecten uit te sluiten.

Afbeelding 4.2 Ligging NNN in de omgeving van het plangebied (bron: geo.witteveenbos.com)



4.1.2 Soortenbescherming

Toetsingskader

Naast de hierboven beschreven gebiedsbescherming is er ook sprake van soortenbescherming, hetgeen ook is vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Het toetsingskader daarbij is dat een ingreep niet mag leiden tot versterking van een soort en indien dat dan toch gebeurt de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt.

Effecten

In bijlage II tabel 5.1 zijn de bevindingen en conclusies ten aanzien van de beschermde soorten samengevat. Er is geen ontheffing nodig voor soorten beschermd onder de Wet natuurbescherming, mits de genoemde maatregelen ten aanzien van rugstreeppad in acht worden genomen (zie bijlage II natuurtoets). Daarnaast geldt te allen tijde de algemene zorgplicht, wat betekent dat er tijdens de werkzaamheden gedaan moet worden wat redelijkerwijs mogelijk is om schadelijke effecten op soorten zoveel mogelijk te voorkomen.

4.1.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor het thema natuur geen sprake is van grote nadelige gevolgen voor het milieu. Natuur vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. De provincie Zeeland heeft hier per brief d.d. 8 december 2017 met kenmerk 17027637 mee ingestemd.

4.2 Water

Toetsingskader

Voor de ruimtelijke onderbouwing is een watertoets gedaan. Deze geeft inzicht in de waterhuishoudkundige consequenties van het plan. In de watertoets wordt aan de volgende drie thema's getoetst:

- veiligheid waterkeringen;
- water(beheer)doelstellingen;

- overige waterbeheer belangen.

De watertoets is opgenomen in bijlage III. Deze watertoets wordt besproken met het Waterschap Scheldestromen.

Effecten

De O&M-inrichting zorgt ervoor dat het verhard oppervlakte binnen het gebied toeneemt met circa 2.050 m². Aangezien deze locatie is gelegen binnen de beschermingszone van het waterschap, zal in overleg met het waterschap de mate en vorm van compensatie worden bepaald. De uitkomsten hiervan kunnen in de voorschriften van de watervergunning worden opgenomen. In afbeelding 1.1 en bijlage I is weergegeven waar de watercompensatie is voorzien (groenstrook/watergang).

Voor het gebruik maken van een waterstaatwerk in beschermingszone A geldt een vergunningplicht. In deze watervergunning zal door het waterschap getoetst worden of het project geen nadelige gevolgen heeft op het waterstaatswerk. De kruising met de primaire waterkering en de afmeerfaciliteit worden binnen beschermingszone A gerealiseerd, daarom wordt voor deze onderdelen een watervergunning aangevraagd. In het ontwerp is rekening gehouden met een dijkverzwaring. Deze watervergunningaanvraag maakt onderdeel uit van de gecoördineerde procedure.

Het gebouw ligt in beschermingszone B en is daarmee niet watervergunningplichtig. Het voornemen heeft geen effect op andere thema's uit de watertoets.

Conclusie

Het voornemen leidt tot een toename van het verhard oppervlak in het projectgebied. In overleg met het waterschap wordt een watercompensatieplan opgesteld.

De kruising met de primaire waterkering en de afmeerfaciliteit worden binnen beschermingszone A gerealiseerd, daarom wordt voor deze onderdelen een watervergunning aangevraagd. Het gebouw ligt in beschermingszone B en is daarmee niet watervergunningplichtig.

Het voornemen heeft geen effect op andere thema's uit de watertoets. Water leidt daarmee niet tot een belemmering voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting.

4.3 Geluid

Toetsingskader

De O&M-inrichting zal direct naast het geluidgezoneerde industrieterrein De Schelde-Buitenhaven worden geplaatst. De activiteiten die op de wal plaatsvinden vallen buiten het gezoneerde industrieterrein. De activiteiten op het water liggen binnen deze zone.

Omdat de walactiviteiten buiten het gezoneerde industrieterrein vallen, dienen deze activiteiten voor geluid te voldoen aan de algemene regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer. In de onderhavige situatie betekent dit dat ter plaatse van de gevel van de dichtst bijgelegen geluidsgevoelige bestemmingen in de directe omgeving is getoetst. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (Lar,LT) mag hier niet meer bedragen dan 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond-, en nachtperiode. De maximale geluidsniveaus (LAm_{max}) op diezelfde gevels mogen niet meer dan 70, 65 en 60 dB(A) bedragen in respectievelijk de dag-, avond-, en nachtperiode.

De akoestisch relevante activiteiten op het water vallen binnen het gezoneerde industrieterrein. Hiervoor geldt dat de gecumuleerde geluidsbelasting van alle daarop gevestigde bedrijven op zonebewakingspunten niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Voor de situering van deze punten wordt verwezen naar bijlage IV waarin het akoestisch onderzoek is toegevoegd. Deze toetsing of de activiteiten vallen binnen de wettelijke zonering vindt plaats door de zonebeheerder.

Omdat de activiteiten deels binnen en buiten het gezoneerde industrieterrein vallen is conform artikel 2.17, lid 2 Activiteitenbesluit voor de gehele inrichting getoetst of het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

(Lar,LT) op 50 meter vanaf de grens van de inrichting niet meer bedragen dan 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond-, en nachtperiode.

Effecten

In het uitgevoerde onderzoek zijn relevante bronnen geïdentificeerd en is de geluidsbelasting op de woningen in de nabije omgeving is in kaart gebracht. Uit het onderzoek volgt dat ter hoogte van deze woningen voldaan wordt aan de algemene regels van het Activiteitenbesluit en dat een leefbaar woonmilieu gehandhaafd blijft.

Conclusie

De geluidsbelasting van de inrichting voldoet als geheel aan de normen van het Activiteitenbesluit voor bedrijven op een gezonde industrieterrein. Daarmee voldoet het project aan de regels van het Activiteitenbesluit. Dit thema vormt daarmee geen belemmering voor de realisatie van de O&M-inrichting.

4.4 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij kan komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden.

Externe veiligheid maakt onderscheid tussen risicobronnen en risico-ontvangers. De risicobronnen zijn in twee groepen te verdelen:

- transportassen, zoals wegen en spoorwegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- inrichtingen waarin productie, gebruik, verstrekking en/of opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;

Tijdens de voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen moeten de in de omgeving aanwezige risicobronnen bij de besluitvorming worden meegewogen.

Toetsingskader

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt in artikel 1.1 onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Onder kwetsbare objecten vallen onder andere woningen en gebouwen bestemd voor het verblijf van kwetsbare personen. Ook kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² zijn een kwetsbaar object. Beperkt kwetsbare objecten zijn verspreide woningen en objecten met een hoge industriële waarde. Ook kantoorgebouwen kleiner dan 1.500 m² zijn beperkt kwetsbare objecten.

In het Bevi wordt ook onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die zich een jaar lang onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten de inrichting bevindt, komt te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting. Binnen de 10⁻⁶-plaatsgebonden risicocontour van een inrichting zijn kwetsbare objecten verboden ingevolge artikel 6 lid 1 Bevi. Voor beperkt kwetsbare objecten is de 10⁻⁶-plaatsgebonden risicocontour krachtens artikel 6 lid 2 een richtwaarde waar gemotiveerd van kan worden afgeweken. Het groepsrisico is de kans dat 10, 100 of 1.000 mensen komen te overlijden als gevolg van een ongewoon voorval binnen een risicovolle inrichting. Voor de vaststelling van het groepsrisico is de personendichtheid in het invloedsgebied van belang. Een toename van de personendichtheid leidt tot een toename van het groepsrisico. Daarnaast resulteert ook een toename van een risicobron in een toename van het groepsrisico.

Het Bevi is het belangrijkste toetsingskader voor inrichtingen. Daarnaast zijn er ook transportroutes met een plaatsgebonden risicocontour of een invloedsgebied voor het groepsrisico. Dit zijn transportroutes voor gevaarlijke stoffen over bijvoorbeeld de weg of het spoor. Hiervoor zijn aanvullende regels opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes en de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen. Deze regels zijn uitgewerkt in de Regeling basisnet. Ten aanzien van buisleidingen zijn regels opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Effecten

De O&M-inrichting is, gezien de omvang, een beperkt kwetsbaar object. Dat wil zeggen dat de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour een richtwaarde is. De beoogde locatie van de O&M-inrichting ligt niet binnen de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour van een risicovolle inrichting of een transportroute. Ook voor het groepsrisico zijn er geen problemen met betrekking tot de beoogde O&M-inrichting. De stijging van het groepsrisico door een kleine toename van het aantal personen is verwaarloosbaar.

Een tankinstallatie maakt deel uit van de afmeerfaciliteit, dit kan een vaste installatie of een mobiele installatie worden beide hebben een inhoud van maximaal 30 m^3 . In de tankinstallatie wordt diesel opgeslagen, dit is een gasolie. Op grond van artikel 2.1. lid 1 van het Besluit omgevingsrecht is dit vergunningplichtig als meer dan 150 m^3 gasolie wordt opgeslagen. De voorziene tankinstallatie heeft een kleinere inhoud en is daarom niet vergunningplichtig.

Op basis van artikel 3.54 c van het Activiteitenbesluit milieubeheer wordt de tankinstallatie niet beschouwd als een inrichting voor gevaarlijke stoffen omdat de tank een inhoud heeft van minder dan 150 m^3 . De tankinstallatie leidt daarmee niet tot een onacceptabel veiligheidsrisico.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het voornemen voldoet aan de wetgeving en het beleid omtrent de externe veiligheid. De voorgenomen activiteiten passen binnen het vigerende besluit-vlak Water - Haven.

4.5 Bodem

Toetsingskader

Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Voor de bewaking van bodemkwaliteit gelden de Wet bodembescherming (Wbb) en het Besluit bodemkwaliteit. De kwaliteit van de bodem moet dusdanig zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het gebied voor de voorgenomen functie(s).

Met betrekking tot het thema bodem kunnen twee aspecten een rol spelen: bodembescherming en (bestaande) bodemverontreiniging.

Bodembescherming

Bodembescherming speelt een rol indien de voorgenomen activiteit potentieel bodembedreigend is. De O&M-inrichting is zo uitgevoerd dat lekkage door (onderhouds-)olie en vetten, bij calamiteiten, buiten de inrichting niet mogelijk is.

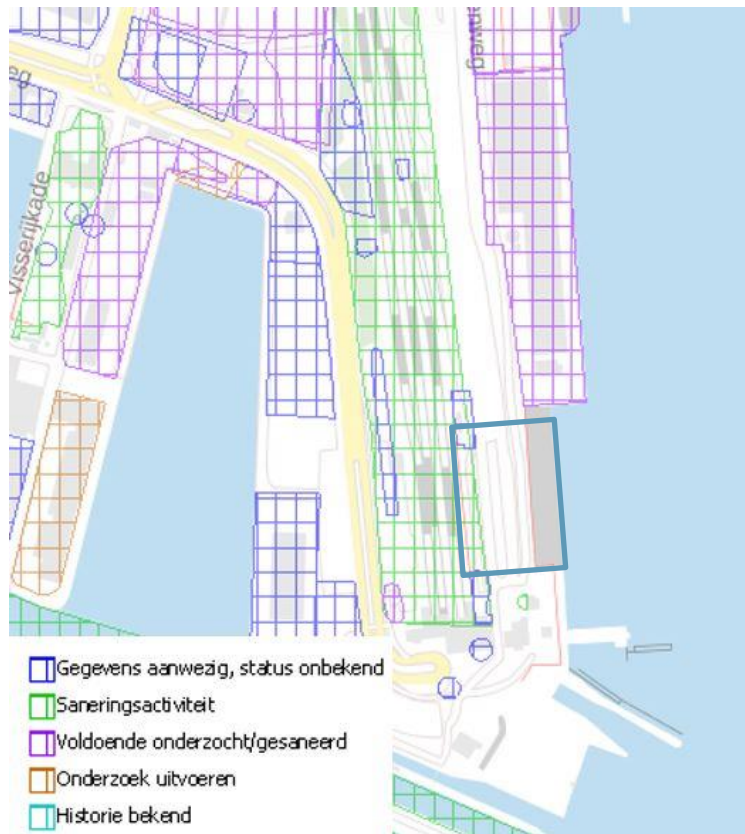
Bodemverontreiniging

De locatie waar de O&M-inrichting is voorzien kan potentieel verontreinigd zijn. Voordat de bouwwerkzaamheden starten zal de bodem ter plekke van de gekozen locaties worden onderzocht, conform NEN 5740. De resultaten van de onderzoeken maken onderdeel uit van de omgevingsvergunningaanvraag, onderdeel bouwen.

Effecten

Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling is een vooronderzoek naar de milieukundige bodemkwaliteit uitgevoerd. Met een vooronderzoek wordt door archief- en dossieronderzoek informatie verzameld over het voormalig, huidig en toekomstig bodem- of watergebruik, de bodemopbouw en geohydrologie, waterbeheer en -onderhoud en de financieel-juridische situatie. Dit vooronderzoek is met name gericht op het achterhalen van mogelijke bronnen van verontreiniging(en).

Afbeelding 4.3 Uitsnede bodemkwaliteitskaart (bron: bodemloket.nl, 2017)



Op basis van het vooronderzoek blijkt dat ter plaatse van de onderzoekslocatie geen bodeminformatie beschikbaar is (zie afbeelding 4.3). Nader onderzoek in de vorm van een verkennend bodemonderzoek zal worden uitgevoerd voor aanvang van de werkzaamheden en indien nodig worden passende maatregelen getroffen.

Conclusie

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat mogelijk vervolgonderzoek nodig is. Daarom wordt een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor met de werkzaamheden wordt gestart. Indien nodig worden passende maatregelen getroffen. Bodemkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Ontgronding

Voor de realisatie van de afmeerfaciliteit (geen onderdeel van de omgevingsvergunningaanvraag afwijken Beheersverordening) wordt de waterbodem gebaggerd. De baggerspecie wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.

4.6 Niet-gesprongen explosieven

Toetsingskader

Er bestaat geen onderzoeksplicht naar niet gesprongen explosieven (NGE) voor ruimtelijke projecten. Gezien de historie van het projectgebied is de aanwezigheid van NGE niet uit te sluiten en heeft een onderzoek meerwaarde. NGE kunnen de openbare orde en veiligheid in gevaar brengen. Op basis van de artikelen 172, 175 en 176 van de Gemeentewet is de burgemeester verantwoordelijk voor het handhaven van de openbare orde en veiligheid. Om deze handhaving richting belanghebbenden te waarborgen is een historisch onderzoek uitgevoerd naar NGE (bijlage V).

Effecten

Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling hebben verschillende oorlogshandelingen plaatsgevonden. Vlissingen is in de Tweede Wereldoorlog meermaals zwaar gebombardeerd. Ook vonden zware artilleriebeschietingen plaats op en rondom de stad. De stellingen rondom de buitenhaven zijn bestookt met jachtbommenwerpers, waardoor naast afwerpmunitie ook raketten en boordgeschut aanwezig kunnen zijn in het gebied.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was de planlocatie deels bebouwd. Op de locatie lag een aanmeervoorziening en de kade was verhard. De bebouwing, aanmeervoorziening, emplacement en de kade zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog grotendeels vernietigd. Na de Tweede Wereldoorlog hebben in het gebied meerdere oppervlakkige grondroeringen plaatsgevonden in de vorm van wegebouw. Hierdoor is de oorlogse bovenlaag in het gedeelte waar nieuwbouw en wegebouw plaatsvindt tot minimaal 0,5 m–mv volledig verwijderd. Voor de realisatie van de O&M-inrichting wordt het gebied tot 2 m -mv afgegraven en worden voor de nieuwbouw en de afmeervoorziening (funderings)palen geplaatst. Bij deze werkzaamheden bestaat de kans op toucheren of bewegen van NGE. Ook heiwerkzaamheden en het plaatsen van damwanden kunnen van invloed zijn op NGE.

Ontwikkeling gebouw

Omdat het gebied verdacht is ten aanzien van niet-gesprongen explosieven worden ontgravingswerkzaamheden begeleid door een OCE-team. Zij geven hierbij steeds met behulp van actieve detectie een laag vrij van circa 0,3 m dikte. Deze kan vervolgens worden ontgraven, daarna wordt de onderliggende laag van 0,3 m gedetecteerd en vrijgegeven. Dit proces herhaalt zich tot de gewenste diepte van de werkzaamheden is bereikt. Daarnaast zijn mitigerende maatregelen mogelijk om risico's van het aanbrengen van funderingen te minimaliseren. Deze maatregelen zijn beschreven in hoofdstuk 6 van het NGE onderzoek (bijlage V).

Aanleg wegen

Voor wegen is het opsporen van NGE door laagsgewijze detectie alleen nodig als de nieuwe wegen dieper worden aangelegd dan de oorspronkelijke wegen.

Aanleg waterkering en aanleg afmeerfaciliteit

Het kadegebied is verdacht voor NGE. De in de oorlog vernielde kadeconstructie is niet meer hersteld, maar is opgevuld met stortstenen. Voorafgaand aan de werkzaamheden aan de kadeconstructie is daarom een opsporingsonderzoek nodig waarbij de stortstenen verwijderd worden.

Conclusie

Het projectgebied is verdacht voor NGE. Voor de werkzaamheden op land geldt dat de bouwwerkzaamheden moeten plaatsvinden onder begeleiding van een OCE-team, waarbij het gebied laagsgewijs wordt vrijgegeven. Daarnaast zijn mogelijk aanvullende mitigerende maatregelen nodig, deze zijn beschreven in bijlage V. Voor werkzaamheden aan de kade is een opsporingsonderzoek nodig waarvoor eerst de stortstenen verwijderd moeten worden.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

Voor het voornemen is gebruik gemaakt van een bestaand archeologisch onderzoek (SOB Research, 2013). Dit onderzoek is toegevoegd in bijlage V. Voor het bureauonderzoek zijn verschillende (historische) informatiebronnen geraadpleegd om inzicht te krijgen in de vorming en het gebruik van het landschap en bodemopbouw. Op basis van beschikbare bronnen, waaronder gemeentelijke beleidskaarten voor archeologie, doorkruist het onderzoeksgebied geen archeologische waarden.

Effecten

Uit eerder archeologisch bureauonderzoek (SOB Research, 2013) blijkt dat er een verwachting aan het gebied is toegekend en aanbevelingen zijn gedaan voor vervolgonderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat het

terrein bij het graven van de havens met ruim vier meter is opgehoogd. In de bovenste vier meter van de ondergrond is naar verwachting geen archeologische waarde te verwachten.

In overleg met de gemeente Vlissingen (2017) is besloten, dat mits de bouwkuip niet dieper wordt dan vier meter er geen archeologisch vervolgonderzoek en dus geen verkennend booronderzoek benodigd is. Het ontwerp voorziet in een diepte van maximaal twee meter. Hierbij is tevens afgestemd dat voor het plaatsen van heipalen ook zonder een vorm van archeologisch onderzoek plaats kan vinden. Hetzelfde geldt voor het plaatsen van funderingspalen in de zee(haven)bodem voor het bouwen van de afmeerfaciliteit.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor archeologie geen nader onderzoek nodig is. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, geldt op basis van de Monumentenwet 1988 (herzien 2007) een meldingsplicht.

4.8 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In de Wet milieubeheer titel 5.2 zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. Projecten en ruimtelijke ontwikkelingen met mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen te worden getoetst aan deze luchtkwaliteitseisen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt onder andere beoordeeld voor de componenten NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ bedragen voor beide 40 µg/m³ jaargemiddeld. Voor PM_{2,5} is de grenswaarde 25 µg/m³. Verkeer is een belangrijke bron van deze stoffen. De voorgenomen ontwikkeling van de O&M-inrichting en bijbehorende verkeersstroom kunnen gevolgen hebben voor de concentraties van deze stoffen in de lucht.

Een project kan onder meer doorgang vinden indien het project, al dan niet in combinatie met de met het project verbonden maatregelen, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit (toename van maximaal 1,2 µg/m³) en/of indien er geen grenswaarden worden overschreden (Wm artikel 5.16.1.a).

Effecten

De gedetailleerde resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen zijn weergegeven per toetspunt in bijlage VII. In tabel 4.1 (bijlage VI) staat een samenvatting van de belangrijkste resultaten.

Uit de resultaten blijkt dat de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties ruim onder de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer blijven. Daarnaast blijkt dat de projectbijdragen NO₂ en PM₁₀ kleiner zijn dan 1,2 µg/m³. Het project draagt daarmee niet in betekende mate (NIBM) bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en leidt niet tot overschrijding van grenswaarden. Hiermee voldoet het project aan artikel 5.16, eerste lid onder a en onder c van de Wet milieubeheer.

Conclusie

Uit het onderzoek is gebleken dat het project niet strijdig is met de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het thema lucht vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting.

4.9 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

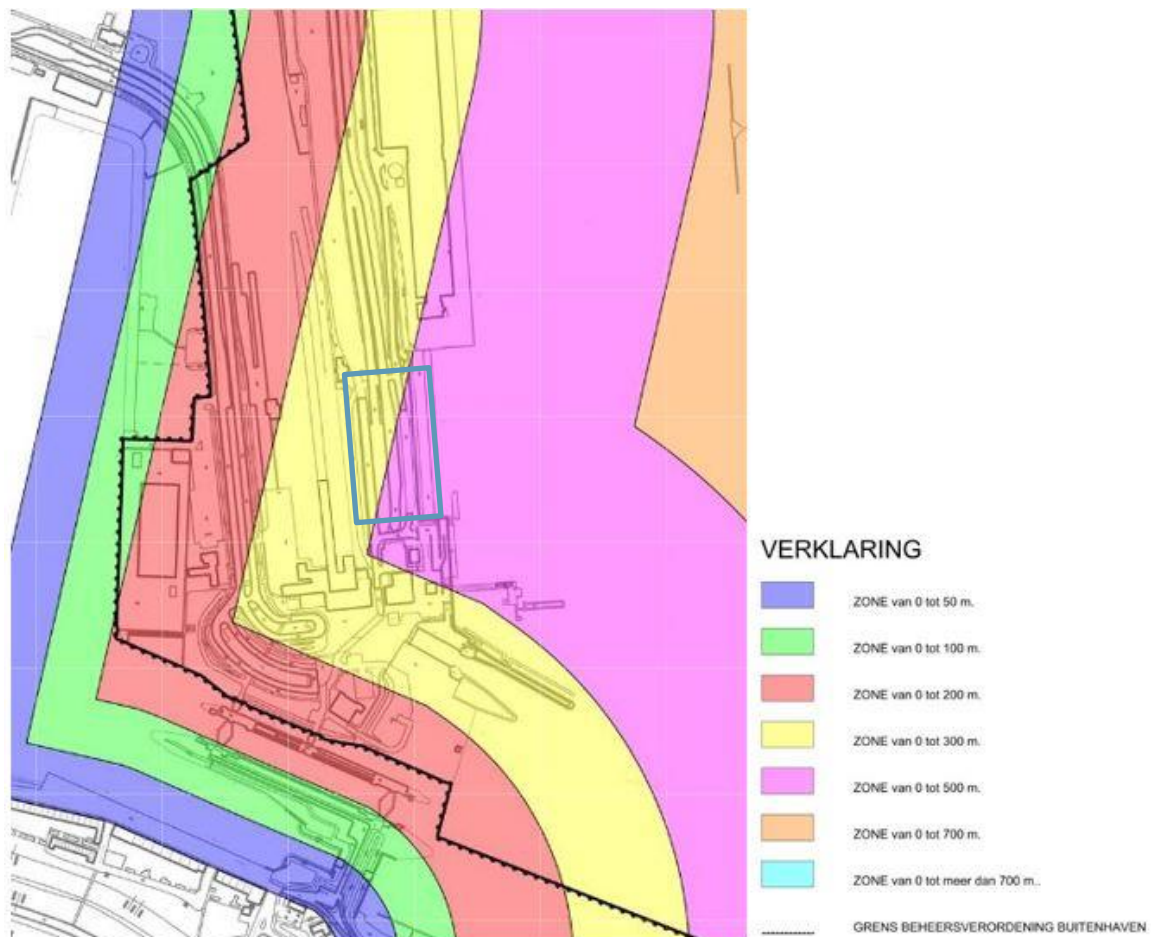
Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen verschillende voorkomende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering, die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Voor gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd kan de Staat van Bedrijfsactiviteiten-Functiemenging van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering worden gebruikt. In deze gebieden worden (bedrijfs)activiteiten niet toegestaan op basis van een richtafstand, maar de mate waarin ze direct naast of onder woningen kunnen worden toegestaan.

Effecten

Op het industrieterrein De Schelde-Buitenhaven zijn bedrijven toegestaan met een milieucategorisering tot en met 5.3. In de Beheersverordening Buitenhaven is daarbij gebruik gemaakt van een inwaartse zonering. De O&M-inrichting is gedeeltelijk gelegen in een zone waarin bedrijven tot en met milieucategorie 5.1 zijn toegestaan (roze contour in afbeelding 4.4). Het overige gedeelte van de planlocatie ligt binnen de zone waarin bedrijven met een milieucategorie van maximaal 4.2 zijn toegestaan (gele contour in afbeelding 4.4). Dit betekent dat het terrein op ten minste 300 meter afstand van woningen ligt. Op basis van de publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) heeft de voorgenomen ontwikkeling een milieucategorie van maximaal 4.1. Dit past binnen de milieuzonering uit de Beheersverordening Buitenhaven.

Afbeelding 4.4 Milieuzonering bedrijven (uitsnede bijlage 3 bij de Beheersverordening Buitenhaven)



Conclusie

De O&M-inrichting ligt op ten minste 300 meter van woningen. De O&M-inrichting heeft een milieucategorie van maximaal 4.1 en leidt daarmee niet tot een overschrijding, van geur-, geluids- en luchtkwaliteitsnormen. Onevenredige hinder op de omgeving is uit te sluiten.

4.10 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen dienen in een bestemmingsplan te worden bestemd. Het gaat onder meer om (aard)gasleidingen en hoogspanningsverbindingen. Andere kabels en leidingen worden met een KLIC-melding aangegeven. Voor het projectgebied is op 30 maart 2017 een KLIC melding gedaan.

Effecten

Op basis van de KLIC melding zijn in het projectgebied verschillende kabels en leidingen in het projectgebied aanwezig. Het gaat om de volgende kabels:

- 3 kabels (laagspanning) van Enduris, deze liggen parallel aan de waterkering;
- 1 kabel (middenspanning) van Enduris, deze ligt parallel aan de waterkering;
- 1 kabel (laagspanning) van Zeeland Seaports, deze ligt parallel aan de waterkering;
- een onbekend aantal KPN data kabels, deze liggen parallel aan de waterkering.

Indien de in het projectgebied aanwezige kabels en leidingen onder het gebouw of de kruising met de primaire waterkering zouden komen te liggen, worden deze verlegd. Ter hoogte van de weg wordt een aparte kabelsleuf aangelegd.

Conclusie

In het projectgebied aanwezige kabels en leidingen worden verplaatst als deze onder het aan te leggen gebouw komen te liggen. Daarmee leidt het voornemen niet tot een conflict met kabels en leidingen.

4.11 Verkeer

Toetsingskader

Voor dit thema zijn het aantal verwachte verkeersbewegingen in beeld gebracht op basis van CROW kerncijfer. Het CROW¹ biedt kerncijfers voor het aantal te verwachten verkeersbewegingen op basis van het type bedrijvigheid en het type bedrijfsfunctie, de locatie van de bedrijvigheid en stedelijkheidsgraad van het gebied. Bij de typering van de O&M-inrichting is steeds uitgegaan van de maatgevende verkeersgeneratie.

Effecten

De realisatie van de O&M-inrichting resulteert in een toename van een beperkt aantal verkeersbewegingen (auto's en vrachtwagens). Bij de uitvoering van de verkeersanalyse is uitgegaan van de functie 'kantoor (zonder baliefunctie)' voor het kantoorgedeelte en 'bedrijf arbeidsintensief/bezoekerextensief' voor de opslagruimte. De projectlocatie ligt in een gebied die in de CROW gecategoriseerd is als 'rest bebouwde kom'. Daarbij heeft Vlissingen een stedelijkheidsgraad van 2 (sterk stedelijk). Op basis van deze uitgangspunten geeft het CROW een verkeersgeneratie van respectievelijk 4,7 tot 6,5 voor 'kantoor' en 8,3 tot 10,1 voor 'bedrijf arbeidsintensief/bezoekerextensief' motorvoertuigbewegingen (inclusief vrachtverkeer) per 100 m² bruto vloeroppervlak per weekdag².

Het totale bruto vloeroppervlak voor het gebouw is circa 2.200 m². De kantoorfunctie heeft een bruto vloeroppervlakte van circa 1.200 m². De opslag (industriefunctie) heeft een oppervlakte van circa 1.000 m². Dit resulteert in 140 tot 179 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

¹ CROW-publicatie 317 Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie.

² In de CROW is een weekdag het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag

Daarnaast is sprake van een toename van scheepvaartbewegingen op de vaarroute in de haven. In tabel 4.1 is het aantal verwachte verkeersbewegingen per vervoerscategorie opgenomen.

Tabel 4.1 Verwachte verkeersbewegingen van personeel en materiaal

Type transportmiddel	Locatie	Aantal motorvoertuigbewegingen per weekdag (CROW-kencijfers)	Aantal bewegingen per werkdag (in beide richtingen opgeteld) ¹
licht verkeer (auto's)	tussen planlocatie en A58	140-179 ²	214
middelzwaar vrachtverkeer	tussen planlocatie en A58		20
zwaar vrachtverkeer	tussen planlocatie en A58		12
Crew Transport Vessels	binnenhaven		24 (zomer). 16 (winter)

De verkeersafwikkeling van en naar de planlocatie verloopt via de A58. De Westerhavenweg is de enige toegangsweg naar de O&M-inrichting. Dit is een doodlopende weg waar momenteel enkele bedrijven aan liggen en waar weinig verkeersbewegingen worden verwacht. De kruising met de Veerhavenweg is bovendien ruim gedimensioneerd. Daarom leidt de bovenstaande verkeerstoename naar verwachting niet tot problemen in de verkeersafwikkeling.

Als onderdeel van de ontwikkeling van de O&M-inrichting wordt de Veerhavenweg in het plangebied afgesloten en de Westerhavenweg verplaatst. De verplaatsing van deze weg maakt onderdeel uit van de plansituatie. De weg komt dichters langs het spoor te liggen en langs de weg worden ook fietssuggestiestroken aangebracht.

Op eigen terrein wordt volledig in de parkeerbehoefte voorzien door de aanleg van een parkeerplaats voor personeel en gasten en een laad/losplaats voor vrachtwagens.

Conclusie

De ontwikkeling van de O&M-inrichting leidt tot een toename van verkeersbewegingen. De toename van het aantal verkeersbewegingen leidt echter niet tot problemen in de verkeersdoorstroming of de verkeersveiligheid. Dit thema vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting.

4.12 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

De ontwikkeling van de O&M-inrichting is opgenomen in bijlage D van het Besluit m.e.r en valt onder de categorie D11.3: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein'. Een m.e.r.-beoordeling is nodig voor de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan als de ontwikkeling een activiteit betreft van 75 ha of meer. Aangezien de terreinoppervlakte veel minder dan 75 ha betreft geldt geen verplichting tot het opstellen van een m.e.r.-beoordeling. Besloten is een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen.

Effecten

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de milieueffecten van de ontwikkeling van de O&M-inrichting onderzocht. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in bijlage VIII bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit de m.e.r.-beoordeling is gebleken dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten.

¹ Dit zijn worst-case vervoersaantallen op een werkdag.

² De CROW maakt geen onderscheid tussen verschillende transportmiddelen.

Conclusie

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn geen sterk negatieve milieueffecten naar voren gekomen. Op basis hiervan leiden milieuaspecten niet tot een belemmering voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting.

5

UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

In artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald, dat voor een aantal in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgesomde bouwplannen een exploitatieplan moet worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anders is verzekerd. In dat geval mag worden afgezien van een exploitatieplan.

De O&M-inrichting is onderdeel van de offshore windparken Borssele 1 & 2. Voor dit project is de financierbaarheid reeds aangetoond¹. De kosten voor de ontwikkeling van de O&M-inrichting zijn volledig voor rekening van North Sea Port (eigenaar van de grond) en/of de initiatiefnemer, wat blijkt een ter zake gesloten overeenkomst.

Voor de gemeente zijn er dus geen kosten verbonden aan dit initiatief. Om die reden kan het gemeentebestuur bij het verlenen van de projectomgevingsvergunning besluiten geen grondexploitatieplan vast te stellen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Gemeentelijke coördinatie

Artikel 3.30, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid aan de gemeenteraad, om gevallen of categorieën aan te wijzen, waarvoor de voorbereiding en bekendmaking wordt gecoördineerd. De gemeenteraad van Vlissingen heeft aan deze mogelijkheid invulling gegeven, middels de Coördinatieverordening Wet ruimtelijke ordening Vlissingen 2013. De voorgenomen ontwikkeling van de O&M-inrichting voldoet aan de voorwaarden voor een gemeentelijke coördinatie-regeling. Dit betekent dat alle besluiten die op het voornemen van toepassing zijn gelijktijdig ter inzage worden gelegd. Alle ontwerpbesluiten worden gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan eenieder een zienswijze indienen. Vervolgens kunnen belanghebbenden rechtstreeks in hoger beroep gaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5.3 Wettelijk Vooroverleg

Parallel aan de procedure voor het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen (vvgb), verzorgt de gemeente het bestuurlijk vooroverleg. De concept ruimtelijke onderbouwing wordt toegezonden aan de verschillende besturen en diensten, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, die bij het plan in geding kunnen zijn, te weten:

- provincie Zeeland;
- Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland;
- Veiligheidsregio Zeeland (VRHZ);
- Waterschap Scheldestromen;

¹ Zie Borssele Wind Farm Zone Wind Farm Sites I and II (versie 3, april 2016): <https://offshorewind.rvo.nl/file/download/43061512>.

- Rijkswaterstaat;
- ProRail.

6

REFERENTIES

- Brunner, C.M., Bruinsma, R. (juni 2009) Bedrijven en Milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk. [ONLINE] <http://www.milieuzonering.info/publicaties/> (geraadpleegd op 15 december 2017).