

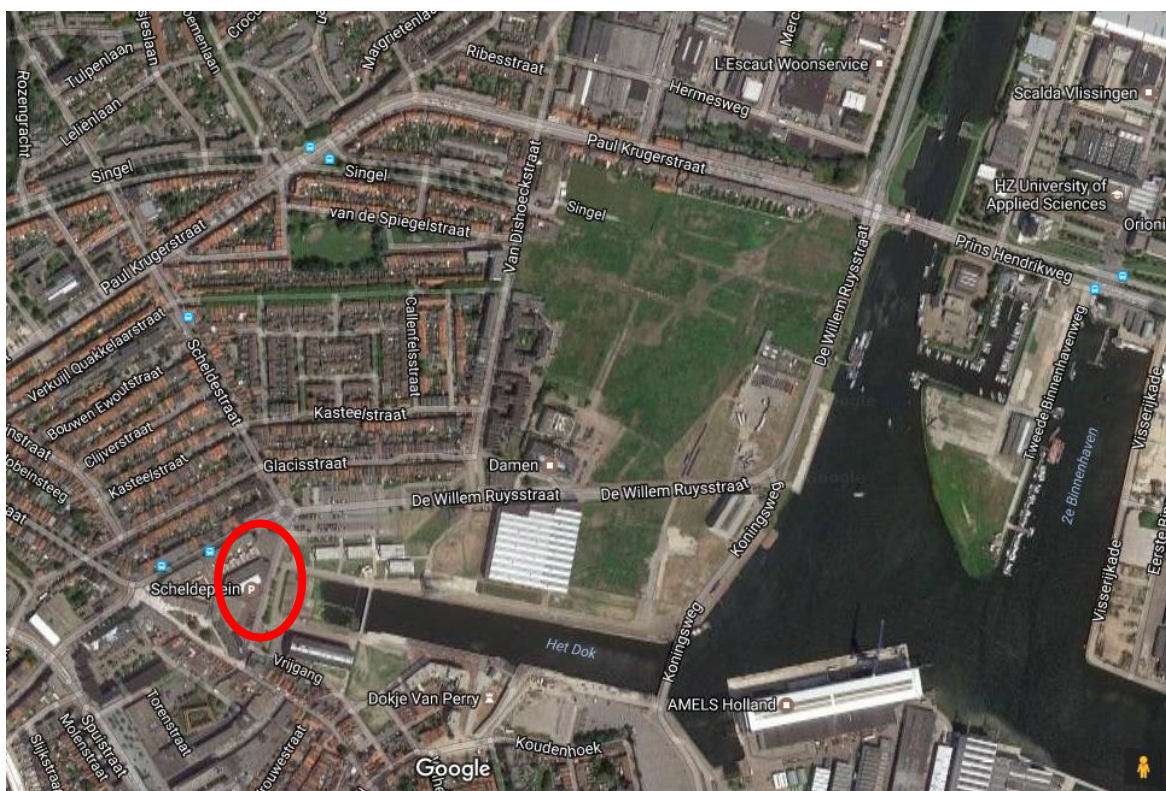
RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan

artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

ONTWIKKELINGSGEBIED SCHELDEKWARTIER

PROJECT KOP VAN HET DOK



GEMEENTE VLISSINGEN

Directie R&S

Team Fysiek

24 oktober 2018

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding en doel
- 1.2 Ligging en begrenzing projectgebied
- 1.3 Vigerend planologisch regime
- 1.4 Crisis- en herstelwet

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader en procedure

- 2.1 Wettelijk kader
- 2.2 Procedure
- 2.3 Overleg instanties

Hoofdstuk 3 Beschrijving van het project

- 3.1 Ruimtelijk-stedenbouwkundige beschrijving
- 3.2 Programma
- 3.3 Ruimtelijke kwaliteit
- 3.4 Cultuurhistorie en archeologie
- 3.5 Duurzaamheid
- 3.6 Verkeer en parkeren

Hoofdstuk 4 Toets ruimtelijk beleid

- 4.1 Beleid en regels van het Rijk
- 4.2 Beleid en regels van de Provincie
- 4.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant beleid

Hoofdstuk 5 Toets omgevingsaspecten

- 5.1 Inleiding
- 5.2 Milieueffectrapportage
- 5.3 Water
- 5.4 Bodem en niet-gesprongen conventionele explosieven
- 5.5 Geluid
- 5.6 Externe Veiligheid
- 5.7 Luchtkwaliteit
- 5.8 Ecologie
- 5.9 Windhinder
- 5.10 Kabels en leidingen
- 5.11 Bedrijven en milieuzonering
- 5.12 Bezonningsonderzoek omgeving

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

- 6.1 Kostenverhaal
- 6.2 Financiële uitvoerbaarheid
- 6.3 Conclusie

Hoofdstuk 7 Samenvatting

Bijlagen

1. Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier ; 22 december 2016
2. Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier ; 22 december 2016
3. Toetsingsadvies Commissie mer milieueffectrapportage Scheldekwardier/Edisongebied ; 3 juli 2008
4. Herzien rioleringsplan Scheldekwardier; NXSS 2 augustus 2017, rapportnr. NXSS17-013-040
5. Bodemonderzoek, saneringsplan en instemmingsbesluit
6. Geluidsonderzoek wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit; Goudappel Coffeng ; 29 april 2018
7. Onderzoek externe veiligheid DNV ; december 2013
8. Onderzoek luchtkwaliteit gemeente Vlissingen ; 4 mei 2010
9. Onderzoek luchtkwaliteit woningbouwontwikkeling Kop van het Dok en Scheldewijk; Goudappel Coffeng; 6 april 2018;
10. Quickscan Wet natuurbescherming Ketelmakerij en Kop van het Dok Vlissingen; Buijs Eco Consult B.V ; 27 maart 2017
11. Rapportage nader onderzoek vliegroute vleermuizen Het Dok Vlissingen, Buijs Eco Consult B.V ; 18 oktober 2017
12. Berekening stikstofdepositie Aeries Calculator ; 28 november 2017
13. Windhinderonderzoek Peutz ; 2 mei 2018
14. Bezonningsstudie Atelier Pro; 6 juni 2018

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Vlissingen heeft een aanvraag omgevingsvergunning van Wvo Zorg ontvangen voor de activiteit 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' ten behoeve van de ontwikkeling van de locatie Kop van het Dok in het Scheldekwardier.

De aanvraag is in strijd met het geldende bestemmingsplannen 'De Schelde'. Het project kan worden gerealiseerd na het verlenen van een projectomgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo).

Burgemeester en wethouders van Vlissingen hebben besloten medewerking te verlenen aan een afwijking van het bestemmingsplan ten behoeve van deze aanvraag om omgevingsvergunning.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing belicht ten behoeve van deze aanvraag alle relevante aspecten om te beoordelen of deze past binnen het vigerende beleid en niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied is gelegen tussen de Dokhaven en de parkeergarage Scheldeplein ten oosten van en deels op de (huidige) Hellingbaan.



figuur 1; ligging en begrenzing projectgebied

1.3 Vigerend planologisch regime

Voor het projectgebied geldt momenteel het bestemmingsplan 'De Schelde', dat op 28 februari 1991 is vastgesteld door de gemeenteraad en op 23 juli 1991 (gedeeltelijk) is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zeeland. In het bestemmingsplan 'De Schelde' zijn de gronden, waarop dit project is gesitueerd, bestemd voor 'Industriële doeleinden' met een bouwhoogte van ten hoogste 20 meter en voor 'Verkeersdoeleinden - wegverkeer'.

Daarnaast geldt voor het projectgebied een voorbereidingsbesluit, dat door de gemeenteraad in zijn vergadering van 5 juli 2018 is vastgesteld en op 19 juli 2018 in werking is getreden.

1.4 Crisis- en herstelwet

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

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

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

HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER EN PROCEDURE

2.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor de omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit is artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) in combinatie met de artikelen 5.20 en 6.14 van het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor). Op grond van dit artikel kunnen burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen voor een activiteit, die in strijd is met het geldende bestemmingsplan, mits die activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de omgevingsvergunning is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Op grond van artikel 5.20 van het Bor zijn op een omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit tevens een aantal artikelen uit het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) van toepassing. Het gaat daarbij om de inhoud van een bestemmingsplan en de daarbij behorende toelichting. Op grond van art. 6.14 van het Bor moet een projectomgevingsvergunning op grond van de Ministeriële regeling standaarden ruimtelijke ordening gepubliceerd en beschikbaar worden gesteld op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Op grond van artikel 6.18 van het Bor bestaat tevens de verplichting tot overleg met instanties, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, welke in het plan (project) in het geding zijn (zie paragraaf 2.3).

2.2 Procedure

Op de procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning, die voorziet in het afwijken van een bestemmingsplan ten behoeve van een project is de uitgebreide procedure uit paragraaf 3.3 van de Wabo jo. Afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Vooruitlopend op deze wettelijk voorgeschreven procedure is op 18 september 2018 een informatiebijeenkomst gehouden voor de omwonenden, nabij gelegen bedrijven en overige belangstellenden. Een aantal grootwinkelbedrijven, die bevoorraad worden achter het projectgebied, zijn vooraf afzonderlijk geïnformeerd over het plan. Er zijn daarbij geen aspecten of vragen gerezen, die op dat moment noopten tot aanpassingen in het plan.

Ten behoeve van dit project wordt de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteiten 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' (de afwijking van de vigerende bestemmingsplannen) met de daarbij behorende stukken, zoals deze ruimtelijke onderbouwing en de diverse onderzoeken, gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tevens worden de stukken raadpleegbaar gesteld via de website van de gemeente (www.vlissingen.nl/bekendmakingen). Gedurende deze termijn wordt op grond van het bepaalde in artikel 3.12, lid 5, van de Wabo een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen bij het college tegen de voorgenomen verlening van de omgevingsvergunning.

Ingekomen zienswijzen

P.M.

Deze projectomgevingsvergunning vormt, zodra deze in werking is getreden, de juridische grondslag voor het kunnen verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' ten behoeve van het definitieve bouwplan.

Verklaring van geen bedenkingen

Voordat burgemeester en wethouders een projectomgevingsvergunning mogen verlenen, moet de gemeenteraad, op grond van art. 6.5 van het Bor, een verklaring van geen bedenkingen afgeven.

Ingevolge lid 3 van dit artikel kan de gemeenteraad categorieën van gevallen aanwijzen, waarin een verklaring niet is vereist.

In zijn vergadering van 27 januari 2011 heeft de gemeenteraad besloten, dat alle ruimtelijk-planologische ontwikkelingen binnen het bestaande bebouwde gebied, waarvoor de gemeenteraad vooraf een stedenbouwkundig-ruimtelijk plan heeft vastgesteld, waarbinnen die ontwikkelingen passen, geen verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad is vereist. In zijn vergadering van 16 juli 2015 heeft de gemeenteraad voornoemd raadsbesluit integraal opgenomen in het 'Algemeen delegatiebesluit Vlissingen 2015'.

De door de gemeenteraad in zijn vergadering van 22 december 2016 vastgestelde 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier' vormt het ruimtelijk kader, waarbinnen burgemeester en wethouders medewerking kunnen verlenen aan ontwikkelingen zonder dat - in formele zin - vooraf een verklaring van geen bedenkingen aan de gemeenteraad moet worden gevraagd. Het beoogde project past binnen deze ontwikkelingsvisie.

Niettemin zullen alle ruimtelijke ontwikkelingen vooraf en na de terinzagelegging (incl. de eventuele zienswijzen) aan de gemeenteraad worden gemeld, voordat tot vergunningverlening door burgemeester en wethouder wordt overgegaan. In die fase kan de gemeenteraad alsnog de beslissing over een verklaring van geen bedenkingen aan zich houden, indien tenminste ¼ deel van het aantal leden van de gemeenteraad dat aangeeft.

Rechtsbescherming

Tegen de, na de voorbereidingsprocedure en de beoordeling van eventuele zienswijzen, te verlenen projectomgevingsvergunning, staat voor belanghebbenden binnen zes weken na publicatie beroep open bij de Rechtbank. Tenzij voorlopige voorziening bij de Voorzitter van de Rechtbank wordt gevraagd, treedt de vergunning in werking op de dag, nadat de beroepstermijn is verstreken. Indien voorlopige voorziening wordt gevraagd, treedt de vergunning pas in werking, nadat de voorlopige voorziening is afgewezen. Tegen de uitspraak van de Rechtbank staat hoger beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.3 Overleg instanties

Op grond van artikel 6.18 van het Bor in samenhang met artikel 3.1.1 van het Bro moet over de aanvraag, het ontwerp van de ruimtelijke onderbouwing en de ontwerp vergunning overleg gepleegd worden met de besturen van betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, die in het project in het geding zijn. Dit betreft voor dit project onderstaande instanties. Per e-mail d.d. 13 september 2018 zijn deze instanties verzocht vòòr of uiterlijk op 4 oktober 2018 te reageren.

1. Provincie Zeeland, Postbus 165, 4330 AD Middelburg (provincie@zeeland.nl).

Per e-mail d.d. 5 oktober 2018 heeft de provincie aangegeven geen opmerkingen te hebben. Er is een klein aantal detailpunten aangeven, die verwerkt zijn in dit document.

2. Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl).

Per e-mail d.d. 10 oktober 2018 heeft het waterschap bericht geen opmerkingen te hebben. Wateradvies is geen probleem.

3. DNWG, Postbus 5048, 4330 KA Middelburg (info@dnwg.nl).

Met DNWG vindt structureel overleg plaats over de vereiste ondergrondse infrastructuur. Dit nauw overleg wordt voortgezet tijdens bouwrijp maken en de bouw.

4. Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl).

Per e-mail d.d. 4 oktober 2018 heeft de veiligheidsregio als volgt gereageerd:

- a. inventarisatie risicobronnen*; deze is correct en volledig;
- b. maatregelen ter voorbereiding van de zelfredzaamheid*; de verantwoording groepsrisico is volledig; er bestaat geen aanleiding voor aanvullende ruimtelijke, fysieke of organisatorische maatregelen;
- c. maatregelen ter verbetering van de bestrijdbaarheid*; in deze omgevingsvergunning zijn geen aanvullende maatregelen nodig om de zelfredzaamheid ten aanzien van de relevante externe veiligheidsrisico's te verhogen.

5. Nederlandse Gasunie, Postbus 44, 2740 AK Waddinxveen (communicatie@gasunie.nl).

Per e-mail d.d. 24 september 2018 is aangegeven, dat de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding geen invloed heeft op de ontwikkeling van dit project.

HOOFDSTUK 3 PROJECTBESCHRIJVING

3.1 Ruimtelijk-stedenbouwkundige beschrijving

3.1.1 Bestaande situatie

De gronden binnen het projectgebied zijn onbebouwd en zijn gelegen op de Kop van het Dok ter plaatse van de Hellingbaan tussen de rotonde Scheldestraat-Aagje Dekenstraat-De Willem Ruysstraat-Hellingbaan en de Walstraat.



figuur 2; overzicht projectgebied

3.1.2 Uitgangspunten ontwikkelingsvisie 'Scheldekwartier Vlissingen'

Het gebied maakt onderdeel uit van de beoogde ontwikkeling van het deelgebied 'Scheldewerf' in het 'Scheldekwartier'. Dit voormalige terrein van scheepswerf de Schelde wordt ontwikkeld tot een levendig, duurzaam en maritiem stadsdeel, waar de rijke industriële geschiedenis voelbaar en beleefbaar is.

De gemeenteraad van Vlissingen heeft op 22 december 2016 de Ontwikkelingsvisie 'Scheldekwartier Vlissingen' (bijlage 1) en het Beeldkwaliteitsplan 'Scheldekwartier Vlissingen' (bijlage 2) vastgesteld. Deze vormen de basis voor de uitwerking van de diverse deelgebieden, waaronder de Kop van Dok. Het project past binnen deze visie.

In onderstaande figuur is de in de visie beoogde ruimtelijke hoofdstructuur weergegeven.



figuur 3; ruimtelijke hoofdstructuur Scheldekwartier (Bron: Ontwikkelingsvisie)

De ontwikkelingsvisie gaat uit van een differentiatie in woonmilieus, waarbij drie deelgebieden worden onderscheiden die elke een eigen karakter hebben, gebaseerd op het aanwezige industrieel erfgoed, de ligging ten opzichte van de bestaande stad en de hoofdstructuur. Dit komt tot uitdrukking in een eigen stedenbouwkundige typologie, karakter en dichtheid. Het plangebied is gesitueerd in het deelgebied Scheldewerf: het gebied ten zuiden van De Willem Ruysstraat, inclusief de Dokhaven.

De identiteit van dit deelgebied is gebaseerd op de gebiedskenmerken van de voormalige scheepswerf en de stille getuigen uit deze periode. Zowel de grote 'korrel' van bebouwing als de ruime maat van het water eromheen, vormen de aanleiding voor een gemengd hoog stedelijk

woonmilieu met ruimte voor voorzieningen, commerciële ruimten en enkele hoogteaccenten. Diverse autonome volumes naast elkaar, historisch naast nieuw, wisselen elkaar af. Ieder bouwblok heeft zijn eigen karakter met een krachtige gebouwcontour en een maritieme uitstraling. De architectonische eenheden sluiten aan op de korrelgrootte van de voormalige werfbebouwing. Samenhang ontstaat door eenheid in verscheidenheid.

De planning en fasering van de ontwikkeling van het Scheldekwartier gaat voor de periode 2016-2020 uit van een herstel van de randen van de binnenstad en ontwikkelen vanuit de bestaande stad. De ontwikkeling van de Kop van het Dok is in deze planning opgenomen.

3.2 Programma

Het te ontwikkelen project bestaat uit de realisatie van zelfstandige wooneenheden, inclusief bijbehorende voorzieningen, zoals parkeervoorzieningen, een binnentuin, de aanleg van een rijbaan voor wegverkeer en langzaam verkeer tussen de vm. scheepshelling en de beoogde woningbouw. Planologisch wordt in de te verlenen omgevingsvergunning tevens de mogelijkheid gecreëerd om de ruimten in de plint voor commerciële doeleinden of andere voorzieningen (zoals detailhandel, dienstverlening, kantoor, maatschappelijke voorzieningen, horeca, cultuur) te gebruiken, die aanvullend en versterkend zijn voor de binnenstad. De voor het project vereiste parkeerbehoefte wordt in en nabij het projectgebied gerealiseerd (zie paragraaf 3.6.2).

Concreet omvat het programma de realisatie van 182 zelfstandige wooneenheden (sociale huur 83, middelduur koop 63, en middelduur huur 36). De toekomstige bewoners kunnen een beroep doen op de zorg en service van de direct aangrenzende zorginstelling in het Zorgcentrum Scheldehof. Het betreft levensloopbestendige woningen. Mogelijk wordt in het zuidelijk deel van de plint een fietsenstalling gerealiseerd ter vervanging van de bestaande fietsenstalling in de parkeergarage Scheldeplein, wat een optimalisatie betekent voor de bereikbaarheid van het kernwinkelgebied. In de plint wordt tevens de realisatie van commerciële ruimte mogelijk gemaakt, die aanvullend en versterkend voor de binnenstad zijn.

Het project sluit hiermee aan op de in de verschillende ruimtelijke beleidsvisies (o.a. structuurvisie en woonvisie) geformuleerde wens om een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma aan de stad toe te voegen en om woonruimte te creëren voor wonen-welzijn-zorg. Tevens wordt voldaan aan de in de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier' geformuleerde ambitie om in het deelgebied Scheldewerf een gemengd hoog stedelijk stadsdeel te ontwikkelen.

3.3 Ruimtelijke kwaliteit

3.3.1 Beeldkwaliteitsplan 'Scheldekwartier Vlissingen'

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

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

De Kop van het Dok is één van de in paragraaf 2.3. van het beeldkwaliteitsplan omschreven accenten en vormt een belangrijke schakel in de ruimtelijke structuur van zowel de stad als het

Scheldekwartier. Het contrast in de samenhang tussen oud en nieuw is onderdeel van de identiteit van het Scheldekwartier. Op strategische knooppunten geven nieuwe hoogteaccenten invulling aan deze identiteit. Deze hoogteaccenten bepalen vanuit de stad gezien het silhouet van het Scheldekwartier en zorgen voor oriëntatie in het stedelijk weefsel.

De Kop van het Dok bestaat uit een robuust samengesteld ensemble, dat de beëindiging vormt van het Dok en de Helling en de stad een nieuwe voorkant geeft, gezien vanaf de Walstraat, het Dok en de De Willem Ruysstraat. De plint met representatieve stedelijke (en waar mogelijk openbaar toegankelijke) functies legt de verbinding tussen de binnenstad, het winkelgebied, het Scheldekwartier en de 19^e-eeuwse stadsuitbreidingen. Binnen het stedelijk weefsel vormt de middelste toren met het hoogteaccent van 55 meter een markant oriëntatiepunt. Op de schaal van het Scheldekwartier beëindigt dit gebouw het Dok en sluit aan op de schaal en maat van het Dok en de Zware Plaatwerkerij. Het ensemble onttrekt de parkeergarage Scheldeplein aan het zicht en voegt een nieuwe levendige gevelwand toe aan het stedelijk gebied. De programmatische invulling met wooneenheden versterkt het zorgcluster in het Zorgcentrum Scheldehof.

De uitgangspunten uit het beeldkwaliteitsplan zijn in het project vertaald naar een ensemble van drie torens, die met elkaar worden verbonden door een drie lagen hoge plint. De torens zijn zo gesitueerd, dat deze bijdragen aan de oriëntatie vanuit de stad en tegelijkertijd het Scheldekwartier verbinden met de aangrenzende woongebieden. De torens zijn alzijdig, zodat er zowel een nieuwe voorkant naar de stad als naar het Scheldekwartier wordt gerealiseerd. De middelste toren is 17 bouwlagen hoog en staat in het verlengde van het Dok en beëindigt dit. Aan weerszijden hiervan staan twee lagere torens, die verbonden zijn met de middelste toren. De zuidelijke toren is 13 bouwlagen hoog en vormt de verbindende schakel tussen de Walstraat en het kernwinkelgebied en het Dok. De 11 bouwlagen hoge noordelijke toren verbindt en markeert de stadsentrees, die bij de rotonde samen komen: de Scheldestraat, de De Willem Ruysstraat en de Aagje Dekenstraat. De verbindende bebouwing tussen de drie torens is 3 bouwlagen hoog. Achter de zuidelijke toren zijn bergingen gesitueerd.

Op straatniveau is vooral de plint bepalend voor de ruimtelijke beleving. Een invulling met wonen en voorzieningen verdient de voorkeur en zorgt voor een levendig straatbeeld. Bij het uitblijven van interesse voor voorzieningen, zal ook de plint voor wonen worden aangewend. Samen met de geknikte vorm van de plint zorgt dit voor markering van de entree van het Scheldekwartier en voor begeleiding van de verbinding tussen de binnenstad/Walstraat en de De Willem Ruysstraat. De mogelijke verplaatsing met een overdekte en bewaakte fietsenstalling naar het zuidelijk deel van de plint, direct naast de Walstraat, draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het functioneren van het kernwinkelgebied. Dit voorkomt een rommelige aanblik van het gebied door los geplaatste fietsen.

In het beeldkwaliteitsplan wordt gesteld, dat nieuwe bebouwing op minimaal 15 meter van bestaand industrieel erfgoed moet worden gesitueerd. Ten behoeve van de verbetering van het windklimaat wordt een uitzondering gemaakt op dit uitgangspunt en wordt een afstand van ca. 12 meter gehanteerd.

De Kop van het Dok vormt tevens de beëindiging van de vm. scheepshelling. In de openbare ruimte wordt dit uitgewerkt als een ruimte met een afwijkende verharding, die doorloopt tot aan het nieuwe gebouw en zo verwijst naar de oorspronkelijke helling. De nieuwe 'Hellingbaan' functioneert tevens, samen met de aangrenzende openbare ruimte, als route voor de bevoorrading van de winkels/voorzieningen en voor het langzaam verkeer van en naar de binnenstad en het Zorgcentrum Scheldehof.

3.4. Cultuurhistorie en archeologie

3.4.1 Cultuurhistorie

Wettelijk kader

Op grond van de Erfgoedwet (zal t.z.t. opgaan in de Omgevingswet) 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. Voor monumenten is een nadere regeling in het bestemmingsplan overbodig, omdat deze wet hun bescherming uitputtend regelt.

Onderzoeksresultaten

Rijksmonumenten

Er bevinden zich geen rijksmonumenten binnen het projectgebied. Ook maakt het projectgebied geen deel uit van een aangewezen beschermd stads- of dorpsgezicht.

Overige cultuurhistorische aspecten

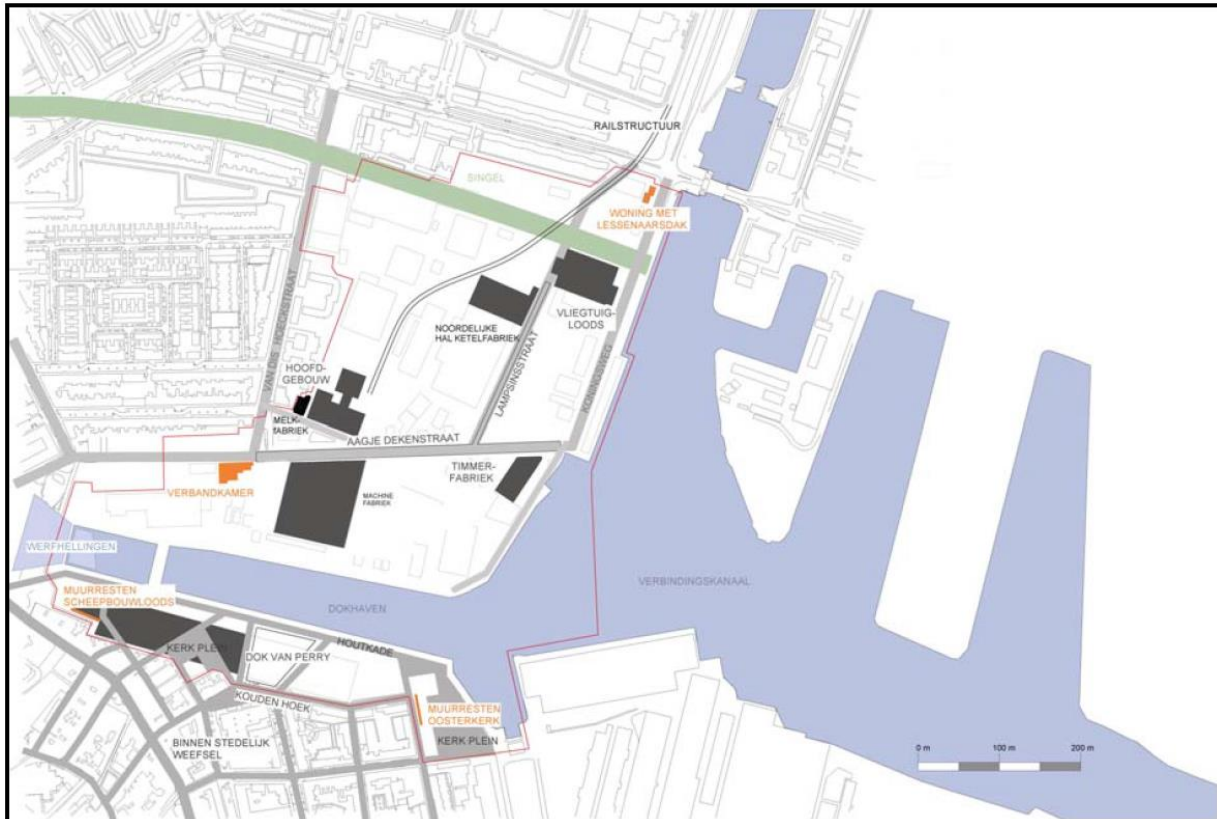
Door Lantschap is in 2005 een cultuurhistorische verkenning uitgebracht voor het Scheldekwartier. In deze verkenning zijn de werfhellingen beschreven. Het advies luidt: behoud en herkenbaarheid en vergroting van de beleefbaarheid van de hellingen.

Om die reden is nader historisch onderzoek verricht. Daaruit blijkt, dat in 1988 al een aanzienlijk deel van helling is gesloopt (ca 74 meter van de zuidhelling en ca 100 meter van de noordhelling) om de bouw van het winkelcentrum Scheldeplein met de daarachter gerealiseerde weg - de Hellingbaan - mogelijk te maken.

Voor een klein deel wordt de nu nog zichtbare scheepshelling bebouwd en wordt aan de voorzijde van de bebouwing een voetgangersgebied, een rijbaan met een route voor langzaam verkeer aangelegd (in totaal ca. 25 meter) in een nog nader te detailleren profiel. In de door de gemeenteraad vastgestelde ontwikkelingsvisie is zowel de ontwikkeling van dit project als behoud van de Helling aangeduid. Feitelijk betekent dit, dat ca 78 meter van de werfhelling behouden blijft.

In de visie is bepaald, dat de Helling een nieuwe invulling krijgt, die recht doet aan het werfverleden, eventueel gecombineerd met voorzieningen voor de jachthaven. Aan het einde van de Helling vraagt de schaal en maat van het Dok en de voormalige scheepshelling om een duidelijke beëindiging. Een robuust samengesteld bouwvolume vormt een nieuwe voorkant naar het Dok, de stad (Walstraat) en De Willem Ruysstraat en beëindigt het Dok. Met dit project wordt aan beide doelstellingen uit de ontwikkelingsvisie voldaan.

Over de definitieve invulling, bestemming en inrichting van de helling zal, separaat aan de ontwikkeling van dit project, een voorstel worden ontwikkeld. Uitgangspunt van de ontwikkeling is de scheepshelling als cultuurhistorisch waardevol element te behouden.



figuur 4; overzichtkaart met de cultuurhistorische elementen en structuren van het Scheldekwartier

Oranjemolen

Op ca. 650 meter van het projectgebied bevindt zich de Oranjemolen op de Eilanddijk. Vanwege deze grote afstand zijn de in acht te nemen beperkingen in bouwhoogte binnen de vrijwaringszone van deze molen niet aan de orde.

3.4.2 Archeologie

Wettelijk kader

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

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

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

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

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

De archeologische waarden- en verwachtingskaart Walcheren en de archeologische beleidsadvieskaart Walcheren maken onderdeel uit van 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.

De Kop van het Dok is als onderdeel van het gebied rond de Dokhaven een archeologisch waardevol gebied.

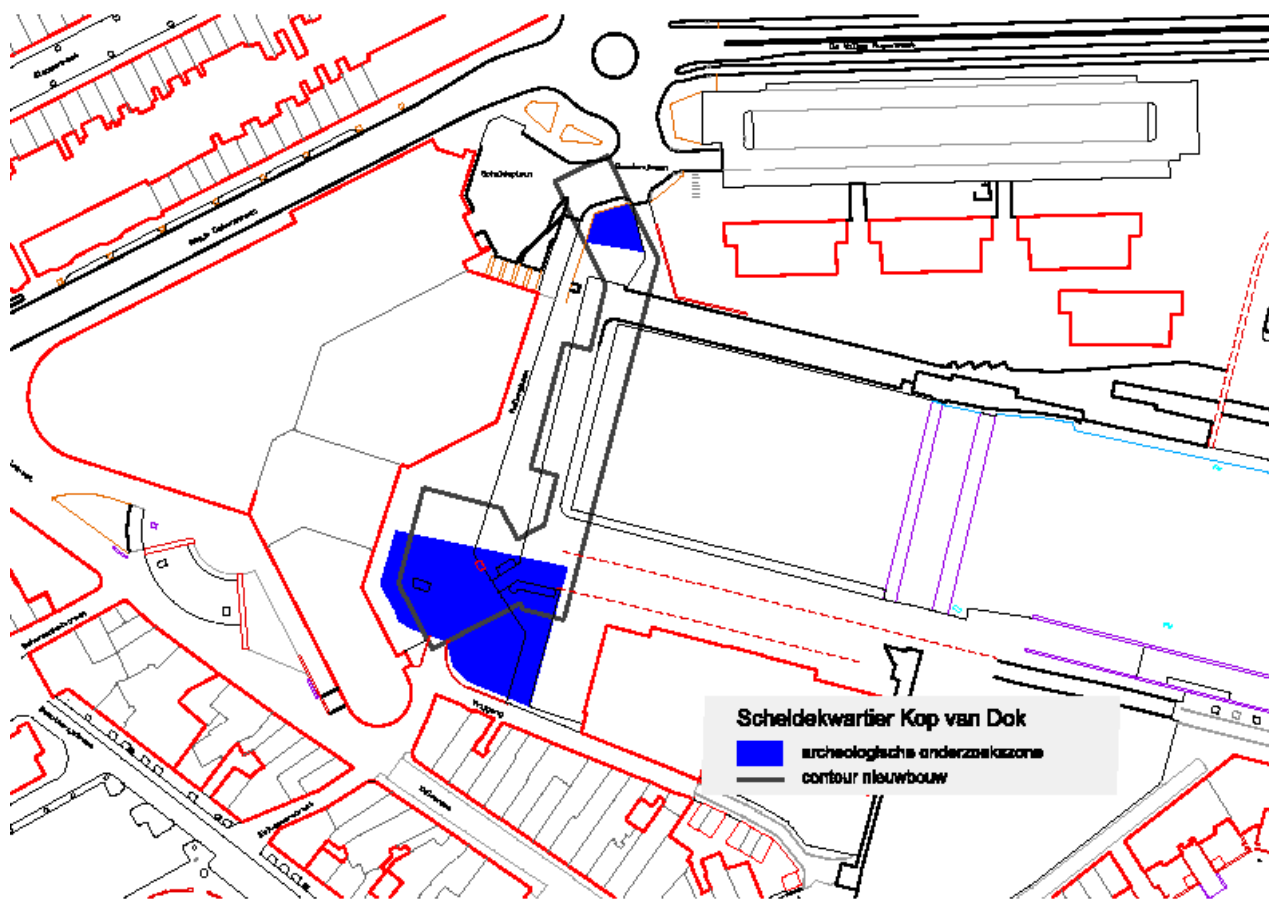
Onderzoeksresultaten

Door RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V. is een bureauonderzoek uitgevoerd voor het gehele gebied van het project Scheldekwartier 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 naar voren 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.

Voor de Kop van het Dok geldt, dat slechts een klein deel binnen het onderzoeksgebied van RAAP valt. Aanvullend heeft de Walcherse Archeologische Dienst (WAD) oude kaarten bestudeerd en geconstateerd, dat de Kop van het Dok in de 17^e eeuw deel uitmaakt van de diepe Dokhaven. In de 18^e eeuw lijkt volgens een oude kaart dit deel van het dok gedempt. Volgens kaarten uit de 19^e eeuw bevinden zich op deze locatie twee scheepshellingen. Op basis hiervan kan gesteld worden, dat de zone in het verlengde van de Dokhaven een lage archeologische verwachting geniet. Dit is namelijk een zone, die onderdeel was van de haven in de 17^e eeuw en daarna is gedempt.

De zones aan weersijden van deze laatste zone hebben een middelhoge verwachting. De oude kaarten laten hier nauwelijks bebouwing zien, zodat de kans op het aantreffen van resten van oude gebouwen gering is. Wel kunnen hier sporen aangetroffen worden, die bij de eerdere fasen van de scheepswerf horen.



figuur 5; archeologie

Archeologische voorwaarden

Op grond van deze onderzoeksresultaten worden graafwerkzaamheden in het verlengde van de Dokhaven vrijgesteld van archeologisch onderzoek. Graafwerkzaamheden in de zones aan weerszijden van het verlengde van de Dokhaven moeten onder archeologische begeleiding plaatsvinden.

3.5. Duurzaamheid

In nota 'Milieubeleid, klimaat & energie 2016-2019' is aangegeven, dat duurzaamheid een integraal onderdeel dient uit te maken van andere gemeentelijke beleidsstukken. Met het opnemen van deze paragraaf wordt aan die opgaaf voldaan.

3.5.1 Energie

Voor de warmteopwekking zal gebruik gemaakt worden van een centraal opgestelde warmteopwekking. De warmteopwekking kan plaatsvinden door lucht/water-warmtepompen, brine/water-warmtepompen, gasgestookte cv-ketels of een combinatie hiervan. De uiteindelijke keuze is o.a. afhankelijk van de beschikbare financiële middelen, de beschikbaarheid van gas, de ten tijde van het afgeven van de omgevingsvergunning bouwen geldende regelgeving. De ontwikkelaar zal op dat moment daarin een keuze moeten maken. In het geval van de keuze voor warmtepompen is het mogelijk, dat er koeling aangeboden wordt. In het geval van brine/water-warmtepompen is dat zelfs noodzakelijk voor het evenwicht in de bodem.

De keuze in de bestaande opties voor warmteopwekking zal mede moeten afhangen van de inhoud en tijdstip inwerkingtreding wetsvoorstel 'Voortgang Energietransitie' en de daarop gebaseerde ministeriële regeling in relatie tot tijdstip indiening bouwaanvraag. Zoals de tekstvoorstellen voor deze nieuwe wetgeving nu (juni 2018) luiden, zal voor een gasaansluiting een ontheffing nodig zijn, waarvoor een specifiek besluit van burgemeester en wethouders vereist is. Dit besluit staat open voor bezwaar en beroep. Een ontheffing mogen burgemeester en wethouders uitsluitend verlenen om zwaarwegende redenen van algemeen belang.

Warmwateropwekking zal plaatsvinden door lokale elektrisch boilers. Enerzijds om geen legionella-beheer uit te voeren, anderzijds om de afrekening van energie nietodeloos lastiger te maken. Om de wettelijke eis van EPC=0,4 te behalen, zullen aanvullende maatregelen genomen worden als blijkt, dat deze wordt overschreden. Te denken valt dan o.a. aan PV-cellen, intelligente verlichtingsschakelingen, LED verlichting, vraag gestuurde ventilatie, douche-WTW's en bouwfysische verbeteringen als isolatie en kierdichting.

De centrale installaties worden voorbereid op toekomstige ontwikkelingen, zodat nieuwe, duurzame vormen van energieopwekking relatief eenvoudig geïntegreerd kunnen worden.

3.5.2 Grondstoffen

Gedurende de levensduur van een gebouw, gaat bij de huidige kwaliteit 30% van de milieubelasting van utilitaire gebouwen zitten in het materiaalgebruik, volgens de opgave van NIBE Energietechniek. Dit deel gaat in de toekomst in relatieve zin toenemen, omdat de installaties, energieopwekking en isolatie steeds beter worden. Het is dus zaak om intelligent om te gaan met grondstoffen.

Bij de nieuwbouw is er gekozen voor een constructie, die in hoge mate flexibel gebruik mogelijk maakt. Dit betekent dat, als de huidige functie niet meer gewenst is, het gebouw geschikt gemaakt kan worden voor veel andere functies, waardoor sloop op lange(re) termijn voorkomen wordt. Daarbovenop is er gekozen voor een systematische opbouw van de installaties en schachten, waardoor het mogelijk is het gebouw tot kort voor de start van het bouwen, het inbouwpakket nog te wijzigen van grote woningen naar kleinere woningen en omgekeerd. Die flexibiliteit is er ook op de lange termijn, waardoor de kans dat het gebouw lang gebruikt gaat worden, relatief groot is.

3.5.3 Overzicht duurzame maatregelen

Naast het gestelde in de paragrafen hiervoor, volgt hier een overzicht van de duurzame maatregelen:

- voor de EPC geldt, dat er aan de wettelijke eis van 0,4 voldaan zal worden;
- er wordt geen gebruik gemaakt van grijswatersysteem i.v.m. de kwetsbare gebruikers;
- er is sprake van voldoende schaalgrootte voor een gunstig resultaat;
- warmte- en eventueel koude-opwekking met behulp van warmtepompen, in combinatie met pieklastketels wordt nader onderzocht;
- lage temperatuurverwarming door middel van vloerverwarming;
- optioneel; hoge temperatuurkoeling door middel van vloerkoeling en lucht(na)koeling;
- ventilatie door middel van WTW-units met HR warmteterugwinning (ca 95%);
- CO₂-gestuurde ventilatie in de woningen.

3.6 Verkeer en parkeren

3.6.1 Verkeer

Gemotoriseerd verkeer

De hoofdroute tot het plangebied Scheldekwartier van buiten Vlissingen, komende vanaf de Rijksweg A58, wordt gevormd door de Sloebrug over het Kanaal door Walcheren en vervolgens via de Nieuwe Vlissingeweg. Deze route komt vervolgens uit op de Paul Krugerstraat, waarna het plangebied

Scheldekwartier (en dus ook het projectgebied) bereikbaar wordt via de De Willem Ruysstraat-Koningsweg. De straten binnen het projectgebied hebben een verblijfsfunctie en worden als zodanig ingericht. De bereikbaarheid voor hulp- en servicediensten (bijv. afvalverwijdering) en voor bevoorradend verkeer is daarmee gewaarborgd.

Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer maakt - uiteraard met uitzondering van de A58 - gebruik van de vrij liggende fietspaden langs bovengenoemde routes. Voorlangs het gebouw loopt een belangrijke fietsroute naar de binnenstad, die deel uitmaakt van het fietsnetwerk binnen het Scheldekwartier.

Openbaar/collectief vervoer

Er liggen bushaltes aan de Aagje Dekenstraat, op de hoek Singel/Paul Krugerstraat en langs de Prins Hendrikweg/hoek Tweede Binnenhavenweg op circa 100, 300, respectievelijk 700, meter van het projectgebied. Daarmee is het projectgebied voldoende bereikbaar met openbaar vervoer. Voor het collectief vervoer zal gebruik worden gemaakt van de straten en wegen, zoals hiervoor aangegeven onder gemotoriseerd verkeer.

3.6.2 Parkeren

De Gemeente Vlissingen hanteert binnen het ontwikkelingsgebied Scheldekwartier de parkeerkencijfers van het CROW. Op grond van de uitgangspunten van de door het CROW berekende te hanteren parkeerkencijfers en op grond van het in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan vastgestelde parkeerbeleid, wordt Vlissingen aangemerkt als 'sterk stedelijk gebied' en valt het projectgebied voor de toepassing van de parkeerkencijfers in een gebied, dat aangemerkt is als 'centrum'.

Op basis van het woonprogramma in het aangevraagde project (zie par. 3.2) is, op basis van de op 20 maart 2018 vastgestelde 'Nota parkeernormering Vlissingen 2018-2022' (deze is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW), de parkeervraag berekend. De parkeerkencijfers geven de parkeerbehoefte aan door per categorie een kencijfer vast te stellen.

De parkeervraag (alles afgerond naar boven) is weergegeven in de onderstaande tabel.

	Aantal	Norm parkeer- vraag (incl. 0,3 bezoekers)	Benodigde parkeerplaatsen incl. bezoekers	Benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers
Sociale zorgwoningen bij zorginstelling Wvo Zorg	83	0,4 pp/woning	33	25
Koopwoningen - middelduur	63	1,4 pp/woning	89	19
Huurwoningen - middelduur	36	1,4 pp/woning	50	11
Totaal	182		172	55

In de nota parkeernormering is als uitgangspunt bepaald, dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor parkeren op eigen terrein moet worden zorggedragen. Hiervan mag worden afgeweken (in volgorde) door:

- de parkeervraag op te vangen door het benutten van bestaande parkeerruimte;
- het aanleggen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- de parkeervraag af te kopen met een financiële bijdrage;
- het vaststellen van een afwijkingsbesluit door burgemeester en wethouders om andere dan verkeerskundige redenen.

Binnen het project is er geen ruimte om aan de parkeervraag op eigen terrein te voldoen. Het aandeel van de bezoekers in de parkeervraag bedraagt **55** parkeerplaatsen. Dit aandeel van de

parkeervraag vormt onderdeel van en wordt opgelost binnen het reguliere parkeerareaal- en regime van de gemeente en meer specifiek in de binnenstad en het Scheldekwartier.

Het aantal parkeerplaatsen voor de bewoners - **117** (172 min 55) - wordt opgelost door een contractueel vastgelegde huurtoezegging door de gemeente aan de bewoners. Een bewoner heeft te allen tijde het recht, maar niet de plicht, tot het afnemen van een vaste parkeerplaats in de parkeergarage Scheldeplein. Bewoners krijgen geen parkeervergunning om binnen gebieden, waar een parkeervergunning vereist is, te mogen parkeren. Deze beperking voor de bewoners van het complex wordt gekoppeld aan de adressen, die opgenomen zijn in de parkeerverordening van de gemeente Vlissingen. De parkeerdruk in het openbaar gebied van bewoners van het complex zal dus niet toenemen. Gelet op de beoogde doelgroep (senioren) van het complex, is de verwachting gerechtvaardigd, dat de reële behoefte aan parkeerplaatsen als gevolg van de feitelijke bewoning lager is dan op basis van de voorgeschreven parkeernorm is berekend.

De parkeerplaatsen (40) op de Hellingbaan, die als gevolg van het project komen te vervallen, dienen voor het bezoek aan de binnenstad. Op het parkeerterrein aan de Zeemanserve en in de parkeergarage Scheldeplein (loopafstand van minder dan 200 meter tot het projectgebied), is voldoende capaciteit op een loopafstand van resp. ca 100 en ca 200 meter tot het centrale punt in het winkelgebied (Lange Zelke) om dit op te vangen. Op piekmomenten beschikken de parkeerterreinen Koningsweg, Spuikom en Kenau Hasselaarstraat, en de parkeergarage De Fonteyne, alsmede de in de toekomst te ontwikkelen parkeervoorziening in de Machinefabriek over voldoende capaciteit. Deze zijn op een afstand van resp. ca 400, 400, 600, 150 en 350 meter gelegen.

Uit het recente parkeeronderzoek van maart 2018 naar de bezettingsgraad op de parkeervoorzieningen in de binnenstad is gebleken, dat op de drukste momenten (vrijdagavond, zaterdag) er een 'overcapaciteit' is van ca 175 tot 200 parkeerplaatsen in de parkeergarage Scheldeplein en ca 25 parkeerplaatsen op het parkeerterrein Zeemanserve. Op de andere tijdstippen in de week is er een nog grotere overcapaciteit. Een overcapaciteit op de drukste tijdstippen is ook gebleken in dat parkeeronderzoek voor de parkeerterreinen Koningsweg, Spuikom en Kenau Hasselaarstraat en de parkeergarage De Fonteyne.

Op de hiervoor omschreven wijze wordt in de totale parkeervraag (172), die dit project vergt, voorzien. Het vereiste aantal parkeren voor bezoekers (55) is dus ruimschoots beschikbaar in de genoemde parkeervoorzieningen in de nabije omgeving. Vanuit dit aspect bezien is de ontwikkeling daarvan ruimtelijk en planologisch aanvaardbaar.

Mochten in de plint andere voorzieningen dan woningen worden gerealiseerd, dan heeft dit geen of nauwelijks invloed op de parkeerbalans, omdat het aantal vereiste parkeerplaatsen voor het mindere aantal woningen dan afneemt en de parkeervraag als gevolg van een marginale toevoeging van voorzieningen aan de binnenstad wordt opgelost door het gebruik maken van de bezoekers van die voorzieningen van de betaald parkeervoorzieningen in de nabije omgeving.

Op grond van de regeling in de beleidsnota mag, omdat het parkeren wordt opgevangen door benutting van bestaande parkeerruimte, worden afgeweken van het uitgangspunt om op eigen terrein aan de parkeervraag te voldoen.

3.6.3 Bouwverkeer

De route van het bouwverkeer zal zodanig worden gekozen, dat de omwonenden en de nabij het projectgebied gelegen bedrijven en de betrokken ondernemers, zo min mogelijk hinder ervaren. Met hen zal tijdig overlegd worden. De omgeving van het gebied zal periodiek en tijdig geïnformeerd worden over de verloop van het bouwproces.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het direct aan het projectgebied grenzende deel van de binnenstad en de parkeergarage Scheldeplein blijft bereikbaar via de De Willem Ruysstraat, de Aagje Dekenstraat en de tijdelijke route over het Dok. De huidige fietsenstalling aan de Hellingbaan zal tijdens de bouw niet bereikbaar zijn.

Bevoorrading bedrijven

Met de bedrijven/ondernemers zullen afspraken worden gemaakt om de bevoorrading ongestoord te laten blijven plaatsvinden.

HOOFDSTUK 4 TOETS RUIMTELIJK BELEID

4.1 Beleid en regels van het Rijk

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

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

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

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal, wordt overgelaten aan de provincies. De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen de provinciale kaders. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat de rijksoverheid los.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, is de ladder voor duurzame verstedelijking in art. 3.1.6, lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen, recentelijk gewijzigd per 1 juli 2017. De ladder is een procesvereiste. Dit houdt in, dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt over het ruimtegebruik.

De ladder heeft betrekking op nieuwe stedelijke ontwikkelingen: woningbouw, kantoren, bedrijven, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen. De toelichting van een ruimtelijk plan bevat:

1. een beschrijving van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling en
2. indien het ruimtelijk plan de ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet in die behoefte kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied.

Inmiddels blijkt uit de jurisprudentie, dat het beperken of voorkomen van extra ruimtebeslag ten opzichte van de geldende planologische mogelijkheden en het voorkomen van structurele leegstand elders belangrijke criteria vormen bij de toepassing en beoordeling van de ladder.

Het verdient de voorkeur, dat de gemeente de ladder niet per plan toepast, maar dat er vooraf in regionaal verband afspraken worden gemaakt over de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Dit geldt voornamelijk voor woningbouw en bedrijventerreinen. In paragraaf 4.2 is ingegaan op de behoefte aan dit woningbouwproject.

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

4.2 Beleid en regels van de Provincie Zeeland

Op 28 september 2012 is het 'Omgevingsplan Zeeland 2012-2018', gelijktijdig met de 'Verordening Ruimte provincie Zeeland' (VRPZ), vastgesteld. Op 11 maart 2016 is een eerste wijziging van de VRPZ

vastgesteld. Eén van de belangrijkste wijzigingen vormt het schrappen van art. 2.1 in de verordening met betrekking tot de regels voor duurzame verstedelijking. De provincie verwijst op dit punt naar het Besluit ruimtelijke ordening, waarin de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking verplicht is gesteld. In paragraaf 4.1 is gemotiveerd betoogd, dat het onderhavige project voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Ladder duurzame verstedelijking

In algemene zin zet de provincie in op een sterke economie, een goed woon- en leefklimaat en bevordering van de kwaliteit van water en landelijk gebied.

Ten aanzien van het wonen, wordt specifiek ingezet op een goed woonklimaat en een goed werkende woningmarkt in steden, dorpen en op het platteland met voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Ruimtelijk staan bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik voorop. De provincie geeft aan een aantal lopende transformatieprojecten in de provincie (waaronder het Scheldekwartier) te ondersteunen. Voor voorzieningen wordt aangegeven, dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor lokale voorzieningen. Een adequaat voorzieningenniveau draagt bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van een regio. Met het voorliggende project worden zowel de doelstellingen voor het wonen als voor de voorzieningen bereikt.

Voor de regio Walcheren zijn in 2013 al woningmarktafspraken gemaakt tussen de provincie Zeeland en de gemeenten Veere, Vlissingen en Middelburg. Binnen die afspraken is voor het Scheldekwartier bepaald, dat tot 2022 1049 woningen en na 2022 793 woningen mogen worden gebouwd. Dit project (182 woningen) valt binnen de destijds gemaakte regionale afspraken.

In 2017 heeft overleg plaatsgevonden tussen de gemeenten over een actualisatie van deze afspraken. Dit heeft echter (nog) niet tot overeenstemming geleid, wat de provincie noopte tot het eenzijdig vaststellen van een afwegingskader voor nieuwbouwwoningen in 2017. Dit afwegingskader moet beschouwd worden als een eerste stap op weg naar nieuwe regionale woningmarktafspraken. In 2018/2019 zal het overleg daarover hervat worden door de betrokken gemeenten en provincie. Vaststaat, dat de te realiseren omvang van de beoogde woningbouw (182 woningen) binnen dit project ook past binnen dit door de provincie op 17 juli 2017 vastgestelde afwegingskader. Dit project betreft zowel een herstructureringsproject (transformatie industrieterrein naar stedelijk woongebied) als centrum stedelijk woonmilieu, gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Hiermee voldoet het onderhavige project aan de criteria van het provinciaal afwegingskader om, mits er voldoende ladderruimte is, gerealiseerd te worden. De door de provincie, ten behoeve van hun in 2017 vastgesteld afwegingskader, berekende netto ladderruimte bedraagt 1427 woningen. Binnen deze ladderruimte is voldoende kwantitatieve ruimte om dit project (182 woningen) te realiseren, waarmee aan de voorwaarde van de provincie wordt voldaan.

Naast de kwantitatieve ruimte wordt ook voldaan aan kwalitatieve behoefte voor zelfstandige woningen met een zorgcomponent. Gewijzigde regelgeving en ambities in de zorg maakt het noodzakelijk, dat mensen langer zelfstandig kunnen blijven wonen. Dit geldt zowel voor de koop- als huursector. In dit project worden 182 appartementen gerealiseerd, waarbij zorg aan huis (24/7), via het aangrenzende woon-zorgcomplex, kan worden geboden. Concentratie van dit type woningen is gewenst om op efficiënte wijze deze zorg te kunnen bieden en organiseren.

De woningmarkt vraagt om een gedifferentieerd woningaanbod in de verschillende woonmilieus. De locatie Scheldekwartier is het enige grootschalige transformatieproject binnen de regio, waar een centrum-stedelijk / buitencentrum woonmilieu wordt gerealiseerd. In het recente verleden is de verhouding 40%-60% stedelijk woonmilieu / niet-stedelijk woonmilieu algemeen aanvaard. Voor het centrum-stedelijk / buitencentrum woonmilieu is in het Scheldekwartier een zeer gedifferentieerd programma opgenomen met een uitgebalanceerde variatie in grondgebonden woningen en

appartementen in zowel de huur- als koopsector in verschillende prijsklassen om de markt te kunnen bedienen. Dit project vormt, gezien het programma, een zeer gewenste aanvulling binnen het stedelijk woonmilieu op de Walcherse markt. Momenteel (september 2018) is een onderzoek in voorbereiding op regionaal niveau om het inzicht in de kwalitatieve behoefte aan te scherpen.

Daarnaast is gewijzigd rijksbeleid met betrekking tot de taakstelling aan woningcorporaties van belang voor voorliggende initiatief. De focus van de corporaties is gericht op de bouw en exploitatie van sociale huurwoningen. Dit leidt er in Vlissingen toe, dat de in Vlissingen werkzame corporatie haar woningen met een huurprijs boven de sociale huur (zgn. middeldure huur) ofwel afwaardeert tot onder de sociale huurgrens of te koop aanbiedt. Hierdoor neemt het, reeds ontoereikende areaal aan middeldure huurwoningen in Vlissingen verder af. Dit betekent, dat de vraag naar middeldure huurwoningen, naast de autonoom groeiende vraag, verder zal toenemen. Met dit project wordt in een gedeelte van deze vraag voorzien.

Overige provinciale aspecten

Bij stedelijke ontwikkelingen wordt ingezet op bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik, waarbij de ladder van duurzame verstedelijking wordt ingezet, zoals door de rijksoverheid in het Besluit ruimtelijke ordening geïntroduceerd. Verwezen wordt naar het gestelde in paragraaf 4.1.

In paragraaf 5.3.1 is ingegaan op het provinciale beleid en regelgeving met betrekking tot de waterveiligheid. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Momenteel is een herziening van het omgevingsplan en de daarbij behorende verordening in procedure. Op basis van de nu beschikbare ontwerp teksten past de ontwikkeling van het Scheldekwardier, waarbinnen dit project is voorzien, eveneens binnen die - nog vast te stellen - herziening.

Dit project past dus binnen de ruimtelijke doelstellingen en het huidige en toekomstig provinciaal planologisch beleid, zoals geformuleerd in zowel het 'Omgevingsplan Zeeland 2012-2018' als in de toekomstige herziening.

4.3 Gemeentelijk ruimtelijk relevant beleid

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

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

De gemeentelijke structuurvisie 'Vlissingen een stad aan zee – een zee aan ruimte' is door de gemeenteraad van Vlissingen in haar vergadering van 17 december 2009 vastgesteld. Op 30 mei 2013 heeft de raad een actualisatie van deze visie vastgesteld. In de structuurvisie wordt het ruimtelijke beleid op hoofdlijnen geschetst. Als toekomstperspectief wordt ingezet op 'Anticiperen en Transformeren'.

Dit perspectief vertaalt zich voor het Scheldekwardier in het toevoegen van een divers woon-, werk- en voorzieningenprogramma, waardoor zij weer onderdeel van de stad wordt. Voor woningbouw wordt in Vlissingen prioriteit gegeven aan herstructurering van de bestaande voorraad en aan de ontwikkeling van het Scheldekwardier en het creëren van woonruimte voor wonen-welzijn-zorg. Voor werken en voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities, zoals de ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad, maar ook op de verbetering van de stadsentree.

Voorts geeft de visie aan, dat Vlissingen zich inzet op het versterken van de diversiteit en kwaliteit van het toeristisch aanbod in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke beleving, ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit van de stad. Zo voegt de transformatie van het gebied 'Stadshavens' een nieuwe dimensie toe aan het maritieme karakter van de stad en vergroot tegelijkertijd het toeristisch aanbod (uitbreiding jachthavenareaal, levendig waterfront, vermaak, detailhandel, cultuurhistorie, uitbreiding van toeristische routes etc). Dit als aanvulling op de bestaande kwaliteiten, zoals de aanwezigheid van water, duinen, jachthaven, jachtenbouw en de sluizen.

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

Het doel van de woonvisie, eveneens vastgesteld op 17 december 2009 en geactualiseerd op 30 mei 2013, is het formuleren van het beleidskader voor de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van wonen. De visie is het toetsingskader voor initiatieven van derden en leidraad voor het handelen van de Gemeente Vlissingen. In de woonvisie is een aantal doelstellingen geformuleerd:

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

De focus van de woonvisie ligt op de bestaande voorraad, hierin is een aanzienlijke kwaliteitsslag te behalen. Tot 2020 heeft de gemeente zich een herstructureringsopgave gesteld van 1.450 woningen. Om ook kwaliteitsverbetering in de woonomgeving te bereiken gaat dit gepaard met een verdunnings-opgave van 320 woningen. Speerpunt van het nieuwbouwbeleid is het Scheldekwardier, dat kansen biedt voor meer diversiteit aan woningtypen en woonvormen, waardoor tevens aanvullende woonmilieu ontstaan. Specifiek wordt het Scheldekwardier ook ingezet voor deeltijd wonen.

4.3.3 Ontwikkelingsvisie en Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier Vlissingen 2016

Op 22 december 2016 zijn de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen' en het 'Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier Vlissingen' door de gemeenteraad vastgesteld. Deze documenten vervangen de eerdere voor het transformatiegebied Scheldekwardier vastgestelde beleidsvisies.

De ontwikkelingsvisie heeft als ambitie om de drie pijlers van de Vlissingse identiteit te tonen: de maritieme stad, de stad van welzijn en de creatieve stad. Deze ambities zijn vertaald in een ruimtelijk raamwerk. In de visie zijn 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 woonmilieu vast. Er is een driedeling gemaakt: het gebied aan de zuidkant van het Dok, het gebied aan de noordzijde van het Dok (Scheldewerf) en het gebied ten noorden van de De Willem Ruysstraat (Scheldewijk). Ieder gebied zal in de toekomst haar eigen ruimtelijke identiteit krijgen. In de visie is ook de programmatische invulling op hoofdlijnen vastgelegd. De focus ligt op de komende vijf jaren met een doorkijk naar de jaren daarna.

Het beeldkwaliteitsplan moet in samenhang met de ontwikkelingsvisie worden gelezen. Dit plan biedt handvatten voor het toekomstig stadsbeeld en de ruimtelijke samenhang in het

Scheldekwartier. In dit document wordt de ambitie beschreven voor de gewenste beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte en zal als toetsingskader fungeren bij de verdere ontwikkeling van de bouwplannen. Besloten is het beeldkwaliteitsplan deel uit te laten maken van de welstandsnota.

Voor het project, waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft, zijn de van belang zijnde aspecten beschreven in paragraaf 3.1.2, waarin de uitgangspunten van de ontwikkelingsvisie zijn beschreven en paragraaf 3.3.1, waarin de beeldkwaliteitseisen voor het plangebied zijn verwoord.

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

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

Uitgangspunt van het GVVP vormt een goede bereikbaarheid van de binnenstad zonder de leefbaarheid in de binnenstad aan te tasten. Aan de rand van de binnenstad zijn parkeervoorzieningen gerealiseerd van waaruit de binnenstad en boulevards lopend te bereiken zijn. De uitwisseling tussen de binnenstad en boulevards is inmiddels geoptimaliseerd door de aanleg van de De Willem Ruysstraat, die de verbinding naar het centrum en de ontsluiting voor het Scheldekwartier vormt. Met deze verbinding is de bereikbaarheid van de binnenstad voor zowel het gemotoriseerd verkeer, het langzaam verkeer als het openbaar vervoer sterk verbeterd.

De aanleg had ook tot doel de overlast van het vrachtverkeer in de binnenstad te verminderen, de Scheldestraat en Paul Krugerstraat te ontlasten en de verkeersdruk in de Gravestraat en omgeving, als gevolg van doorgaand verkeer, te verminderen. De ontsluiting draagt ook bij aan de veiligheid in de binnenstad om deze bij calamiteiten sneller te kunnen verlaten. In 2005 is over de Dokhaven via een brug een tweede ontsluiting van de binnenstad gerealiseerd. Deze zal in 2018 verlegd worden in westelijke richting. Het bestemmingsplan, dat daarin voorziet, is vastgesteld en in werking getreden.

4.3.5 Sociale Veiligheid

Op 13 juli 2010 heeft de gemeenteraad de nota 'Vlissingen Veilig' vastgesteld. Deze nota bevat beleid met betrekking tot de integrale sociale veiligheid voor Vlissingen voor de periode 2010-2014. Bij de toekomstige inrichting van het terrein rond de kop van het Dok zal rekening worden gehouden met dit beleid.

Om de sociale veiligheid te borgen wordt bij de inrichting van het aangrenzende openbaar gebied rekening gehouden met zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en criminaliteitspreventie. Het gaat om 'zien' en 'gezien worden'. Mensen willen zien en weten wat er in hun omgeving gebeurt. Zichtbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door overzichtelijkheid, zichtlijnen en verlichting. De inrichting van het gebied zal moeten voldoen aan de algemeen gestelde eisen en normen in de beleidsnota. Mocht de praktijk uitwijzen of gebruikers in het projectgebied van mening zijn, dat verbeteringen, maatregelen of aanvullende voorzieningen gewenst zijn, dan zal dat gezien worden. Daarnaast is het projectgebied goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. De noodzakelijke voorzieningen (bijv. bluswatervoorzieningen) zijn aanwezig.

4.3.6 Milieubeleid

Op 21 april 2016 heeft de gemeenteraad de nota 'Milieubeleid, klimaat & energie 2016-2019' vastgesteld. In deze nota zijn de ambities en doelstellingen voor die periode beschreven. In de paragraaf duurzaamheid (3.5) van deze ruimtelijke onderbouwing is nader ingegaan op het thema duurzaamheid.

HOOFDSTUK 5 TOETS OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Inleiding

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

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

5.2 Milieueffectrapport

5.2.1 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 mer, bijlagen C en D, staat aangegeven om welke activiteiten in welke omvang het moet gaan: mer-plichtige activiteiten staan vermeld in bijlage C en mer-beoordelingsplichtige activiteiten staan vermeld in bijlage D;
- een passende beoordeling vereisen op grond van art. 2.8 van de Wet natuurbescherming.

5.2.2 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 (bijlage 3) uitgebracht.

In de rapportage zijn de milieu-effecten onderzocht van de ontwikkeling van beide projectgebieden t.w. bodem en water, natuur, verkeer en leefbaarheid. Het thema leefbaarheid is uitgesplitst in de onderwerpen geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Ook aan de thema's en aspecten grondbalans, bouw hinder, 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 projectgebied relevante milieuaspecten ingegaan. Zoals hierna zal blijken, staat geen van deze aspecten de ontwikkeling en realisering van het project in de weg.

5.3 Water

5.3.1 Inleiding

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

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

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

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

Voor het Scheldekwartier is in 2017 het 'Herziene rioleringsplan Scheldekwartier' vastgesteld (bijlage 4). Dit plan is afgestemd op het grondstromenplan, dat 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, de waterscheiding en waterkering en de afwatering vuilwaterriool en regenwater. Ook is er aandacht besteed aan de afvoercapaciteit in het kader van de klimaatbestendigheid en de fasering van de aanleg van de riolering.

5.3.2 Waterkering

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

Bij de provincie is een nieuwe normering in voorbereiding voor de regionale waterkeringen. Vooruitlopend op deze nieuwe normering is gesteld, dat de nieuwe normhoogte voor het Scheldekwartier op NAP +3.10 meter vastgesteld zal worden en dat de hoogwaterveiligheid met deze hoogte niet in het geding is. Voor locaties, waarvan de hoogte momenteel NAP +3.90 meter bedraagt, geldt consolidatie. Dit is bevestigd bij brief van het Waterschap Scheldestromen d.d. 15 september 2014. Tevens is bij besluit van het dagelijks bestuur van het waterschap d.d. 27 augustus 2014 besloten om door middel van een bebouwingscontour in de beschermingszone A, die op de kaden langs het Dok is gelegen, bebouwing toe te laten, mits het waterkerend vermogen en de stabiliteit van de waterkering niet worden aangetast.

Ten behoeve van de realisering van het project Kop van het Dok zal de regionale waterkering worden verlegd. Het tracé van de huidige regionale waterkering, zoals vastgelegd in de Waterverordening Zeeland en de Legger van het Waterschap Scheldestromen, loopt momenteel rondom Het Dok. Met de verlegging van het tracé komt de regionale waterkering ter hoogte van de huidige fietsbrug te liggen. Het waterschap zal hiertoe de legger partiel herzien. Deze herziening is momenteel in

voorbereiding. De verlegging stuit niet op bezwaren, mits er voldaan wordt aan de gestelde normering en eisen voor waterveiligheid. Hieraan zal uiteraard worden voldaan. Voor de verlegging van de waterkering is een watervergunning vereist.

5.3.3 Watertoets

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

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Veiligheid waterkeringen Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.	Het waterschap zal er voor zorgdragen, dat eind 2018 het projectgebied, door verlegging van de regionale waterkering, buiten de beschermingszone komt te liggen, als gevolg waarvan geen watervergunning is vereist voor de beoogde bebouwing. Zie ook het gestelde in par. 5.3.1.
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.	Het beoogde bouwplan leidt niet tot nieuw verhard oppervlak. Het projectgebied grenst aan ruim ontvangend oppervlaktewater.
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.	In het projectgebied ligt gemengde riolering. Het plan is dit systeem om te vormen tot een gescheiden stelsel.
Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Grondwaterkwantiteit en verdroging Tegengaan / verhelpen van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en -mogelijkheden.	Het projectgebied ligt gemiddeld rond 3 meter boven NAP. Het grondwaterniveau in Vlissingen ligt gemiddeld op 1.50 meter onder NAP. Met een gemiddelde ontwateringsdiepte van 4.50 meter zal van grondwateroverlast niet snel sprake zijn. Verdroging is niet aan de orde.
Grondwaterkwaliteit Behoud / realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.	Er wordt niet gebouwd in een natuurgebied, (specifiek daarvoor bedoeld) infiltratiegebied en/of gebied voor drinkwatervoorziening.
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud / realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren.	Er zijn geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit. In het projectgebied komt geen oppervlaktewater voor.
Volksgezondheid (water gerelateerd) Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	In het projectgebied zijn geen vuilwater overstorten, die uitkomen op het oppervlaktewater.

Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De polderpeilen worden niet aangetast. Bodemdaling zal niet optreden.
Natte natuur Ontwikkeling / bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Niet van toepassing. Het projectgebied grenst niet aan natte natuurgebieden. Er zijn daarom geen bijzondere maatregelen te treffen.
Onderhoud oppervlaktewater Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.	Niet van toepassing. In het projectgebied komt geen oppervlaktewater voor.
Andere belangen waterbeheer	
Relatie met eigendom waterbeheerder Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.	Er zijn geen objecten in de nabije omgeving, die de werking daarvan als gevolg van dit project belemmeren.
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.	Met het project komen de bereikbaarheid en veiligheid van de verder weg gelegen vaarwegen niet in gevaar. Wegen van het waterschap komen in het projectgebied niet voor.

5.4 Bodem en niet-gesprongen explosieven

5.4.1 Bodem

Wettelijk kader

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

Per 1 januari 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit in werking getreden. Op grond van dit besluit wordt de verplichting gesteld om een bodemfunctieklassenkaart op te stellen. Op 26 juni 2013 is de Nota bodembeheer, inclusief herziene bodemfunctieklassenkaart, voor het grondgebied van de gemeente Vlissingen vastgesteld door de gemeenteraad. Op deze kaart heeft het gebied van de project de functie 'wonen'. Bij het uitvoeren van een bodemsanering dient terug gesaneerd te worden tot de bodemkwaliteit 'wonen'. Wanneer grond toegepast wordt binnen het gebied zal deze de kwaliteit 'wonen' of schoner moeten hebben.

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 bouwplannen vormen de basis voor het op te stellen uitvoeringsplan. Voordat gestart kan worden met de werkzaamheden moet het uitvoeringsplan ter beoordeling en goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

Vanuit het saneringsplan bestaat de plicht een actualiserend bodemonderzoek te laten plaatsvinden. Met inachtneming van de resultaten van dat onderzoek zullen de grondwerkzaamheden uitgevoerd worden.

Bijlage 5 bevat het bodemonderzoek, saneringsplan en instemmingsbesluit.

5.4.2 Niet-gesprongen conventionele explosieven

Normstelling en beleid

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

In 2017 is in opdracht van de gemeente Vlissingen een risicoanalyse uitgevoerd naar CE binnen het plangebied Scheldekwartier (Expload, 17/04/2017). De burgemeester van de gemeente Vlissingen heeft ingestemd met de conclusies uit het rapport. Uit de risicoanalyse blijkt, dat de te ontwikkelen locatie niet meer verdacht is op de aanwezigheid van CE.

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

5.5 Geluid

5.5.1 Wettelijk kader

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

5.5.2 Wegverkeerslawaai

In het kader van het MER is een globaal akoestisch onderzoek uitgevoerd voor zowel het gebied Scheldekwartier als het Edisongebied (Kennisswerf), waarin alle ontwikkelingen tot 2020 zijn opgenomen. De straten in het projectgebied en alle direct aanliggende straten zijn of worden ingericht als verblijfsgebied met een maximale snelheid van 30 km/uur. Een weg met een maximum snelheid van 30 km/uur kent geen geluidszone. Mede door de inrichting van het gebied als 30 km-gebied wordt een goed woon- en leefklimaat voorzien.

In de directe omgeving van het projectgebied geeft de Scheldestraat en de Aagje Dekenstraat vanwege de intensiteiten en de maximale snelheid van 50 km/uur reden voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai. Voor de nabij gelegen De Willem Ruysstraat en de Hellingbaan, waarvoor een 30 km/uur-regime geldt, is de geluidssituatie ten gevolge daarvan tevens in het onderzoek betrokken. Het onderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng, de resultaten zijn neergelegd in het rapport 'Kop van het Dok Vlissingen – Akoestisch onderzoek', kenmerk VSG047/Kmc (bijlage 6).

Uit het onderzoek blijkt, dat ten gevolge van het wegverkeer op de Aagje Dekenstraat-Scheldestraat een ontheffing hogere waarde tot ten hoogste 55 dB moet worden verleend, omdat de

voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Het ontwerp-besluit hogere waarde zal tegelijk met de ontwerp-projectomgevingsvergunning in procedure worden gebracht.

5.5.3 Industrielawaai

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

Op 19 november 2009 is het bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone de Schelde/Buitenhaven' in werking getreden. In dit bestemmingsplan is de verkleining van de geluidzone en van het industrieterrein vanwege het Industrielawaai van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven' verankerd. Het projectgebied ligt buiten de vastgestelde geluidzone van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven'.

Industrielawaai vormt om die reden geen belemmering voor de realisering van dit project.

5.5.4 Spoorweglawaai

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

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Inleiding

In juni 2007 heeft TNO Bouw en Ondergrond rapport uitgebracht over het onderzoek naar externe veiligheid voor het gehele projectgebied Scheldekwartier. Dit rapport is genaamd "TNO rapport Onderzoek externe veiligheid Dokkershaven en Edisongebied te Vlissingen" (hierna TNO rapport) en is opgesteld ten behoeve van het MER. In dit rapport is niet afzonderlijk en expliciet onderzocht wat de gevolgen zijn van het realiseren van dit project ten aanzien van externe veiligheid. Uit het rapport is gebleken, dat de ontwikkeling van het projectgebied Scheldekwartier tot gevolg heeft, dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist is. Door het project Scheldekwartier in fasen op te delen is per fase geen uitgebreide verantwoording meer van het groepsrisico vereist. Door het project Scheldekwartier in fasen op te delen is per fase wellicht geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vereist. Echter, omdat deze planontwikkeling onlosmakelijk deel uitmaakt van de ontwikkeling van het totale plangebied Scheldekwartier, is desondanks een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

De verantwoording van het groepsrisico is in paragraaf 5.6.6 gegeven en vindt zijn grondslag in het TNO rapport, met dien verstande, dat ten behoeve van het in 2011 herijkte masterplan voor het Scheldekwartier in december 2013 opnieuw onderzoek is uitgevoerd door Det Norske Veritas (DNV) naar de gevolgen voor het groepsrisico (bijlage 7). De ontwikkelingsvisie 2016 wijkt, qua omvang van de plannen en dus ook qua toekomstig aantal te verblijven personen in het gebied, niet of nauwelijks af van de in 2013 bij dat onderzoek gehanteerde gegevens.

5.6.2 Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's, die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Externe veiligheid gaat nadrukkelijk niet over de veiligheid van de

mensen die werkzaam zijn binnen het bedrijf of de betreffende transportroute. Dit wordt onder andere geregeld via de Arbeidsomstandighedenwetgeving.

Normstelling

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

Plaatsgebonden risico (PR)

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

Groepsrisico (GR)

Het GR is de cumulatieve kans dat een groep personen van 10, 100 en 1.000 personen tegelijkertijd komt te overlijden als gevolg van een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof. Het GR kan grafisch worden weergegeven in een groepsrisicocurve, de zgn. FN-curve. Het GR is niet wettelijk genormeerd. Voor het GR geldt enkel de oriënterende waarde als richtlijn. Het invloedsgebied is het gebied, waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt vaak bepaald door de berekening van het grootste mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1%-letaliteitsgrens). Bij een overschrijding van de oriënterende waarde en/of toename van het groepsrisico is een verantwoording van het groepsrisico verplicht.

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

5.6.3 Inventarisatie risicobronnen

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

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

Propaantank

Eind 2009 is de bovengrondse propaantank van 18 m^3 vervangen door een kleinere propaantank van $9,1 \text{ m}^3$. Doordat de inhoud van de huidige propaantank kleiner is dan 13 m^3 , is de propaantank niet langer Bevi-plichtig. Op de huidige propaantank is het Activiteitenbesluit wet milieubeheer van toepassing. Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een veiligheidsafstand van 25 meter vanuit het vulpunt en de opslagtank. Het project is op meer dan 25 meter vanaf het vulpunt en de opslagtank gelegen. De propaantank is dan ook niet langer een relevante risicobron voor de ontwikkeling van dit project in het Scheldekwartier.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

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

5.6.4 Personenaantallen

Personenaantallen ontwikkelingsvisie Scheldekwardier

In de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van de realisatie van ca. 1.500 woningen in het Scheldekwardier. Voor de overige beoogde functies in het Scheldekwardier, zoals: zorg, (verblijfs)recreatie, detailhandel, (watersport gerelateerde) bedrijvigheid, horeca en maatschappelijke functies, zijn geen exacte gegevens bekend en is daarom een inschatting gemaakt van het aantal personen, dat zich in het Scheldekwardier gaat bevinden.

Uit gegevens van het onderzoeksbureau StadsMonitor Vlissingen blijkt, dat er in de binnenstad van de gemeente Vlissingen 4.408 woningen zijn gelegen, waarin 7.706 personen wonen. Dit betekent een bezettingsgraad van ca. 1,75 personen per woning. Uit statistische gegevens van de gemeente Vlissingen blijkt, dat de bezettingsgraad in voorgaande jaren vrijwel overeenkomt met deze waarde. Echter om het groepsrisico niet te onderschatten, wordt in het DNV-rapport (evenals het voorgaande TNO-onderzoek) uitgegaan van een bezettingsgraad van 2 personen per woning.

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

	Scheldekwardier
Dag	3795
Nacht	4840

Voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het onderzoeksrapport van DNV.

Personenaantallen project Kop van het Dok

In dit project worden 182 woningen gerealiseerd, waarbij 'senioren' een belangrijke doelgroep vormen. Dit levert, met de door DNV gehanteerde bezettingsgraad, een aanwezigheid op van ca 320 personen. Voor de - in hoofdzaak - beoogde doelgroep is deze bezettingsgraad (te) hoog. Realistisch is een bezettingsgraad van 1,5, wat leidt tot een aanwezigheid van ca 275 personen. De aanwezigheid is overdag 50% en 's nachts 100 %. Het overdag aanwezige personeel voor het leveren van zorgt etc. wordt op 25 geprognostiseerd. Dat betekent, dat overdag ca 160 personen en 's nachts ca 275 personen aanwezig zijn. Indien er commerciële ruimte in de plint worden gerealiseerd, dan zullen overdag en het begin van de avond, afhankelijk van de precieze invulling, nog ca 50 personen meer aanwezig zijn.

5.6.5 Verantwoording Groepsrisico (GR)

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

de gemeente risicosituaties beoordeelt aan de hand van de volgende veiligheidscriteria: plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

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

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

Ten aanzien van het Scheldekwartier is, evenals voor het projectgebied, punt b, en in mindere mate punt a van toepassing. Het Scheldekwartier, en dit daarvan deel uitmakende project, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch, maatschappelijk, ruimtelijk als sociaal perspectief.

Uit het DNV-rapport volgt, dat het groepsrisico met betrekking tot het vervoer op de Westerschelde iets toeneemt. In beide gevallen blijft het groepsrisico zowel in de situatie met de ontwikkeling van het Scheldekwartier als in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde (OW), maar ligt wel boven de lijn 0,1 x OW. Dit geldt ook ten aanzien van de prognoses 2015-2030 voor risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde.

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

Zelfredzaamheid

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

In het TNO rapport is een beschrijving gegeven van het gehele plan Scheldekwartier. Daarin is aangegeven, dat het plan als geheel tot een verbetering leidt van de bereikbaarheid van de binnenstad. Het te realiseren project voorziet over het algemeen niet in de huisvesting van verminderd zelfredzame personen, maar in de huisvesting van mensen zonder sterke fysieke beperkingen of verpleeghulpbehoevenden.

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

noodzakelijk zijn om het gebied te ontruimen, gewonden op te vangen en secundaire branden te blussen.

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

Voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier is inmiddels voorzien in een goede verkeersontsluiting. Hulpverleningsdiensten kunnen snel ter plaatse zijn om het potentiële schadegebied snel te ontruimen. Verder zijn er voldoende vluchtmogelijkheden om het gebied te verlaten. Door de gerealiseerde oostelijke ontsluiting van de binnenstad en de aanleg van de De Willem Ruysstraat, is de bereikbaarheid, maar ook de vluchtroute van de binnenstad sterk verbeterd. Dit komt de zelfredzaamheid en beheersbaarheid bij een calamiteit ten goede. Bovendien wordt informatie verstrekt aan de inwoners van Vlissingen over de wijze van handelen in risicosituaties bij calamiteiten. Dit kan ertoe bijdragen, dat bewoners beter in staat zijn om te gaan met informatie, die ze tijdens een calamiteit van de hulpdiensten krijgen.

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

De algehele conclusie luidt dan ook, dat zich geen knelpunten voordoen ten aanzien van de aspecten 'ontvluchting' en 'bereikbaarheid'.

Beheersbaarheid en resteffect

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

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

Bij de concrete invulling van de openbare ruimte zal aansluiting worden gezocht bij de handleiding 'Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid' van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en

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

5.6.6 Conclusie

De mogelijkheden van de hulpverlening om de gevolgen te beperken, die worden veroorzaakt door een ongeval op de Westerschelde zijn zeer beperkt. Vooral bij ongevallen met brandbare gassen kunnen honderden slachtoffers vallen. De ontwikkelingstijd is zo snel, dat er onvoldoende tijd is om met repressief optreden de gevolgen te beperken. Tevens zijn ongevallen met ammoniak van belang. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan het noodzakelijk zijn om grote delen van Vlissingen (ook het Scheldekwartier) te alarmeren en te instrueren om ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. Dit vereist een zeer snel handelen van de hulpverleningsdiensten. Voorwaarde daarbij is uiteraard, dat de hulpverleningsdiensten zelf ook snel gealarmeerd zijn.

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

Afweging

Het Scheldekwartier is van cruciaal belang voor de ontwikkeling van de stad Vlissingen, vanuit zowel economisch, maatschappelijk, ruimtelijk, financieel als sociaal perspectief. Het is c.q. wordt een stadsdeel, dat gezien moet worden als uitbreiding van de binnenstad, maar ook als een gebied, dat voor een belangrijk deel moet voorzien in de realisering van de woningbehoefte overeenkomstig de regionale woningmarktafspraken. Vanuit het oogpunt van milieu, duurzaamheid en intensief en doelmatig ruimtegebruik, wordt het bestaande vm. industrie- en scheepswerfterrein en de daarop nog bestaande gebouwen getransformeerd tot nieuwe stedelijke functies en woningbouw en daarmee tot een nieuw gebruik.

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

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Wettelijk kader

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

Het doel is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 januari 2009 zijn de tijdstippen, waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden stikstofdioxide (NO²) en fijn stof (PM¹⁰) 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 $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (is 3% van de jaargemiddelde stikstofdioxide en fijn stof);
- grote projecten: projecten, die de luchtkwaliteit “in betekenende mate” (IBM) verslechteren; ze zijn waar mogelijk opgenomen in het gebiedsgerichte programma van het NSL; deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan de criteria van het NSL.

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

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

5.7.2 Onderzoeksresultaten

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

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

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de mer is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de emissies van de scheepvaart op het Kanaal door Walcheren. Dit onderzoek is uitgevoerd door TNO (rapportnr. TNO-034-UT-2009-01232_RPT-ML; juni 2009). Uit het onderzoek blijkt, dat de bijdrage van de scheepvaart aan de lokale concentraties NO^2 (stikstofdioxide) en PM^{10} (fijn stof) zeer laag is en zeker niet tot een overschrijding van de normen zal leiden. Tevens is aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het projectgebied als gevolg van het verkeer. De gegevens uit de onderzoeken ten behoeve van het MER zijn daarbij geactualiseerd. Uit het onderzoek (rapport gemeente Vlissingen, 4 mei 2010; bijlage 8) blijkt, dat er weliswaar een kleine toename van de concentraties NO^2 en PM^{10} voor 2020 plaatsvindt, maar dat er geen overschrijdingen van de normen plaatsvinden.

In de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van de realisatie van circa 1.400 tot 1.800 woningen in het Scheldekwardier. Voor de overige beoogde functies in het Scheldekwardier, zoals zorg, recreatie, detailhandel, (watersportgerelateerde) bedrijvigheid, horeca en maatschappelijke functies, zijn geen exacte gegevens bekend, en is daarom een inschatting gemaakt van het aantal personen dat zich in het Scheldekwardier gaat bevinden. In de ontwikkelingsvisie zijn, ten opzichte van het Masterplan Dokkershaven, enkele functies, waarin zich een groot aantal personen zou kunnen bevinden, komen te vervallen. Het gaat hierbij om functies als grootschalige detailhandel en een casino. Dit betekent ook minder vervoersbewegingen en daardoor minder emissies NO_2 en PM_{10} . De onderzoeken t.b.v. het MER worden daarmee nog adequaat geacht en geven eerder een over- dan een onderschatting. Om zekerheid te hebben over het woon- en leefklimaat ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen en voorzieningen in dit project is door Goudappel Coffeng een daarop specifiek gericht onderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het onderzoeksrapport ‘Woningbouwontwikkeling Kop van het Dok en Scheldewijk (bijlage 9).

Op grond van dit onderzoek wordt geconcludeerd, dat er vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen bestaan voor de uitvoering van dit project (en het project Scheldewijk) in het gebied Scheldekwartier.

5.8 Ecologie

5.8.1 Wettelijk kader

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

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

5.8.2 Onderzoekresultaten

Soortenbescherming

Ter plaatse van het projectgebied is een quickscan uitgevoerd door Buijs Eco Consult B.V., Adviseurs Ecologie. Het doel van deze quickscan is het analyseren of in het plangebied beschermde natuurwaarden in het geding zijn. Getoetst is of er, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, strijd met de Wet natuurbescherming ontstaat en om te bepalen of een ontheffing vereist is dan wel of het werken volgens een goedgekeurd gedragscode noodzakelijk is. De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Quickscan Wet natuurbescherming Ketelmakerij en Kop van het Dok Vlissingen van 27 maart 2017 met projectnummer 174001 en de Rapportage nader onderzoek vliegroute vleermuizen het Dok Vlissingen d.d. 18 oktober 2017. De rapporten zijn als bijlagen 10 en 11 bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Kort samengevat is het resultaat van de quickscan en het nader onderzoek naar de vliegroute van vleermuizen:

- op de projectlocatie komen geen (strikt) beschermde soorten voor;
- uit het nader onderzoek uitgevoerd d.d. 10 oktober 2017, projectnummer 174001, dat als bijlage 10 bij deze ruimtelijke onderbouwing is gevoegd, blijkt dat de te kappen bomen geen vliegroute of functioneel leefgebied vormen voor de vleermuizen;
- er komen algemeen voorkomende broedvogels voor; door te werken buiten het broedseizoen en/of mitigerende maatregelen, wordt voldaan aan de wetgeving;
- voor alle in het wild voorkomende plant- en diersoorten geldt de zorgplicht.

Gebiedsbescherming

De nabij gelegen Westerschelde is aangewezen als Natura 2000-gebied. Het Natuurnetwerk Zeeland bevindt zich in de omgeving van Ritthem, op circa 4 km van het projectgebied. In het kader van de externe werking van buiten die gebieden plaatsvindende ontwikkelingen, is gezien of het project leidt tot stikstofdepositie. Met behulp van het daartoe ontwikkelde rekenprogramma Aeries Calculator is de stikstofdepositie voor dit project berekend.

De berekening (bijlage 12) wijst uit, dat er geen (relevante) bijdrage van stikstof (NO_x) en ammoniak (NH₃) plaatsvindt op de nabij gelegen natuurgebieden.

Conclusie

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

5.9 Windhinder

5.9.1 Wettelijk kader

In Nederland geldt geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Het beoordelen van het aspect windhinder is noodzakelijk in het belang van een goede ruimtelijke ordening (art. 3.1 Wet ruimtelijke ordening).

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

1. gebouwen, hoger dan 30 meter: windonderzoek noodzakelijk;
2. beschut gelegen gebouwen, hoogte 15 - 30 meter: een deskundige beoordeelt of windonderzoek noodzakelijk is;
3. onbeschut gelegen gebouwen, hoogte tot 30 meter: een deskundige beoordeelt of windonderzoek noodzakelijk is.

5.9.2 Onderzoeksresultaten

Het project valt onder 1 van de in paragraaf 5.9.1 aangegeven norm. Om die reden is een onderzoek naar het te verwachten windklimaat uitgevoerd door raadgevend ingenieursbureau Peutz, een op dit vakgebied gekwalificeerd en gecertificeerd adviesbureau. Doel van het onderzoek is het geven van een beoordeling van het te verwachten windklimaat rondom het beoogde project.

Op 2 mei 2018 heeft Peutz rapport (bijlage 13) uitgebracht. Proefondervindelijk is - in samenspraak met de initiatiefnemer, de ontwerper en de gemeente - een schaalmodel van het bouwvolume met diverse aanpassingen in de windtunnel onderzocht. Dit heeft geleid tot een eindvariant, waarin een aantal oplossingen voor de noord- en zuidzijde van het project zijn verwerkt (par. 4 rapport). In figuur 4.2 en 4.5 van het rapport zijn de meetresultaten voor de noord- en zuidzijde weergegeven. Korthedshalve wordt verwezen naar dit rapport.

5.10 Kabels en leidingen

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

5.11 Bedrijven en milieuzonering

5.11.1 Kader

Voor het behoud van de kwaliteit van de woonomgeving is afstemming tussen de verschillende in de omgeving voorkomende functies en de functie wonen noodzakelijk. Om dit aspect inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG; versie 2009).

Deze zonering gaat uit van richtafstanden tussen potentieel hinderlijke functies per milieuaspect (gevaar, geluid, geur en stof) en gevoelige functies (wonen) in relatie tot het heersende omgevingstype (rustige woonwijk of gemengd gebied).

Richtafstanden per milieucategorie

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

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

5.11.2 Onderzoeksresultaten

Het plangebied Scheldekwartier betreft, op grond van de in de VNG-brochure omschreven typering, een gemengd gebied. Dit betekent, dat de richtafstanden uit kolom 2 (gemengd gebied) van de paragraaf 5.11.1 relevant zijn.

Onderstaande bedrijven, die nabij of op korte(re) afstand zijn gelegen van het project Kop van het Dok, zijn in ogenschouw genomen.

Bedrijfsactiviteit	SBI-code / bedrijfsactiviteit	Relevant aspect; grootste richtafstand	Milieu- categorie
1. Parakeergarage Scheldeplein	5221 / Autoparkeerterreinen, parkeergarages	geluid; 10 meter	2
2. Winkels/supermarkt/ lichte horeca Walstraat, Aagje Dekenstraat en Scheldestraat e.o.	471, 4722, 4723, 561 / Detailhandel, supermarkten, diverse vormen van (lichte) horeca	geluid; 0 meter	1
3. Gasreducerstation Delta	35 - D3 / Gasreducerstation	geluid en gevaar; 0 meter	1
4. KSG; hoofdkantoor Glacisstraat 165	941, 942 / Bedrijfsorganisaties (kantoren)	geluid; 0 meter	1

Voor de in dit project beoogde woningbouw betekent dit dat, gezien de in acht te nemen richtafstanden, geen hinder zal ontstaan. Andersom is het ook zo, dat de nieuw te bouwen woningen geen belemmeringen opleveren voor de opgesomde bedrijfsactiviteiten.

5.12 Bezonningsstudie omgeving

Voor het schetsontwerp van het project is een bezonningsstudie uitgevoerd. Korteheidshalve wordt naar deze studie verwezen (bijlage 14).

In de bezonningsstudie zijn vier bouwblokken belicht: het woningblok boven het winkelcentrum Scheldeplein, het woningblok Glacisstraat-Aagje Dekenstraat, het woningblok De Willem Ruysstraat en de nieuw te bouwen woningen ten noorden van de Dokhaven ten zuiden van de De Willem Ruysstraat.

De beïnvloeding van de bezonning op de omliggende woningen verschilt per jaargetijde. Tijdens de zomermaanden zal een beperkte belemmering van de bezonning optreden. Er wordt voldaan aan de 'lichte TNO-norm'. Op de minst gunstige data binnen de in deze norm gestelde relevante periode - 19 februari en 21 oktober - wordt voldaan aan de gestelde eis van 2 uur zonlicht in de woonkamer per dag. In de zomerperiode werpt het project slechts enkele uren per dag schaduw op kleine delen van de omliggende bouwblokken.

HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Kostenverhaal

In de Wro en het Bro (Afdeling 6.4 resp. 6.2) zijn bepalingen opgenomen over verplicht kostenverhaal door de gemeente bij een aantal aangewezen bouwplannen. Nu deze projectomgevingsvergunning ziet op één van die aangewezen bouwplannen (bouw van één of meer woningen), is verplicht kostenverhaal in beginsel aan de orde.

Op grond van artikel 6.12, lid 2, van de Wro kan worden afgezien van de vaststelling van een grondexploitatieplan, indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd en het niet noodzakelijk is om een tijdvak of fasering te bepalen dan wel andere eisen te stellen aan de inrichting van het gebied. Deze bepaling brengt met zich mee, dat, indien alle gronden binnen een gebied, waarvoor een projectomgevingsvergunning wordt verleend op basis waarvan bouwplannen mogelijk zijn als bedoeld in Afd. 6.2 van het Bro, in eigendom zijn van de gemeente, er geen exploitatieplan vereist is. De gemeente berekent in dat geval het kostenverhaal door via de grondprijs van de bouwgrond. Ook de fasering en inrichting bepaalt de gemeente zelf.

Met de initiatiefnemer is een koop- en ontwikkelingsovereenkomst gesloten, waarin o.a. is voorzien in het voor rekening komen van de initiatiefnemer van eventuele planschade. Ook over de kosten van maatregelen, die voortvloeien uit het windhinderonderzoek, de kosten van sanering van de bodemverontreiniging binnen het bouwveld (indien noodzakelijk) en de kosten van maatregelen en voorzieningen, die noodzakelijk zijn voor het parkeren van de toekomstige bewoners in de parkeergarage Scheldeplein zijn afspraken gemaakt in deze overeenkomst.

Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet vereist. Bij de omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan moet dit expliciet worden besloten.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

6.3 Conclusie

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

HOOFDSTUK 7 SAMENVATTING

Het woningbouwproject Kop van het Dok in het ontwikkelingsgebied Scheldekwardier is in deze ruimtelijke onderbouwing getoetst aan de geldende wet- en regelgeving, de ruimtelijk relevante beleidskaders, de stedenbouwkundige beleidskaders, de beeldkwaliteitseisen en alle overige omgevingsaspecten.

Het eindoordeel luidt, dat er geen planologische of andere belemmeringen zijn voor het planologisch vergunnen en uitvoeren van dit project.

Op basis van het gestelde in deze ruimtelijke onderbouwing kan dus voor het onderhavige project een projectomgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden verleend voor de activiteit 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'.

Deze omgevingsvergunning vormt de juridische titel voor de later in het planontwikkelingsproces te verlenen omgevingsvergunning(en) voor de activiteit 'bouwen'.