



JUUST
daarom!

Scheldekwartier Noord, Scheldewijk Oost

Bestemmingsplan

Ontwerp

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

COLOFON

Documentgegevens

<i>Titel</i>	Scheldekwartier Noord, Scheldewijk Oost
<i>Projectnummer</i>	000996
<i>Datum</i>	23-05-2023
<i>Status</i>	ontwerp
<i>IMRO</i>	NL.IMRO.0718.BPSN13-ON01
<i>Gemeente</i>	Vlissingen

Opdrachtnemer

<i>Naam</i>	Juust
<i>Adresgegevens</i>	Goessestraatweg 17A 4421 AD Kapelle
<i>Auteur(s)</i>	Jessica Ocké
<i>Contactgegevens</i>	+31(0)113 405 051

Scheldekwartier Noord, Scheldewijk Oost

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Het Scheldekwartier wordt een nieuw woon- en werkgebied	4
1.2 Doel van dit bestemmingsplan	5
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.4 Opzet plantoelichting	5
Hoofdstuk 2 Toelichting op het plan	7
2.1 Herontwikkeling Scheldekwartier	7
2.2 Voorgenomen ontwikkeling deelgebied Scheldewijk Oost	11
2.3 Locatiepaspoort	12
Hoofdstuk 3 Toetsing project aan beleidskader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	16
3.3 Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten	22
4.1 Inleiding	22
4.2 Toetsing aan Besluit milieueffectrapportage	22
4.3 Verkeersaspecten en parkeren	23
4.4 Luchtvaartverkeer	30
4.5 Cultuurhistorie en archeologie	30
4.6 Bodemkwaliteit	33
4.7 Ontploffbare oorlogsresten	35
4.8 Water(toets)	35
4.9 Luchtkwaliteit	36
4.10 Bedrijven en milieuzonering	38
4.11 Geluid	40
4.12 Externe veiligheid	42
4.13 Windhinder	47
4.14 Ecologie	47
4.15 Duurzaamheid en energie	51
4.16 Kabels en leidingen (ondergrondse infrastructuur)	52
Hoofdstuk 5 Toelichting op het juridische plan	53
5.1 Inleiding	53
5.2 Toelichting op de verbeelding	53
5.3 Toelichting op de regels	53
Hoofdstuk 6 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	56
6.1 Kostenverhaal	56
6.2 Financiële uitvoerbaarheid	56
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	56
6.4 Overleg instanties	56

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Het Scheldekwartier wordt een nieuw woon- en werkgebied

In Vlissingen was tot de eeuwwisseling de scheepswerf van de Koninklijke Schelde Groep (verder: KSG) gevestigd. Het terrein van de scheepswerf was vergroeid met de binnenstad en een bepalende (belemmerende) factor in de ruimtelijke structuur van de stad. Na de beëindiging van de scheepswerf in 2004 is het Scheldeterrein gemeentelijk eigendom geworden en zijn in het eerste decennium de meeste gebouwen gesloopt, waaronder in 2007 de voormalige Koperslagerij (naast de Machinefabriek), de Tandwielfabriek (ten noorden van het hoofdkantoor van KSG, tegenwoordig in gebruik door jachtbouwbedrijf Amels/scheepsbouwbedrijf Damen) achter de woningen aan de Van Dishoeckstraat) en verschillende magazijngebouwen.

De herontwikkeling van het terrein van de voormalige scheepswerf (hierna: Scheldekwartier) maakt het mogelijk de ruimtelijke structuur te herstellen en de historische binnenstad weer te verbinden met het water, zijnde het Dok en het Kanaal door Walcheren.

Voor de herontwikkeling van het Scheldekwartier is in 2006 het Masterplan Dokkershaven opgesteld. Daarin is voorzien in de ontwikkeling van een aantrekkelijk stedelijk nieuw woon- en werkgebied, met behoud van industrieel erfgoed, voor zover dat stedenbouwkundig inpasbaar is en de restauratie daarvan technisch en financieel haalbaar is. Inmiddels is duidelijk dat de monumentale en karakteristieke industriële gebouwen van de voormalige Scheldewerf, zoals de Timmerfabriek, Zware Plaatwerkerij en de Machinefabriek worden gehandhaafd. Deze geven het gebied een bijzondere identiteit. Samen met de industriële elementen (zoals de kraanbaan, de kraan en rails) blijft het industriële karakter behouden ook bij een nieuwe invulling van het gebied.

In vervolg op het Masterplan is in 2011 de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen opgesteld. In 2016 is de visie op onderdelen geactualiseerd. In paragraaf 2.1.2 wordt uitgebreid op de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier uit 2016 (hierna: ontwikkelingsvisie) ingegaan.

In de ontwikkelingsvisie is het Scheldekwartier opgedeeld in drie deelgebieden: Scheldestad, Scheldewerf en Scheldewijk. Scheldewijk is het gebied ten noorden en ten westen van De Willem Ruysstraat. De ontwikkeling in dit deelgebied richt zich vooral op (grondgebonden) woningbouw. In 2020 is het bestemmingsplan Scheldekwartier 'Scheldewijk-Noord' vastgesteld waarin woningbouw in het noordelijke deel van de Scheldewijk (ontwikkellocaties de Broederband, Singel Noord, De Hofjes en De Vesting) planologisch zijn geregeld. Vervolgens is in 2022 is het bestemmingsplan 'Scheldekwartier-Noord, gedeelte De Dempo' vastgesteld.

Op 31 maart 2022 is de omgevingsvergunning voor 'Scheldekwartier-Noord, gedeelte de Koperslagerij' verleend. In dit bestemmingsplan worden de plots I (Touwslagerij), J en K (Admiraliteit) geregeld. De koperslagerij (plot H) wordt opgenomen conform de verleende omgevingsvergunning en zal daarom niet nader onderbouwd worden in deze toelichting.

Crisis- en herstelwet van toepassing

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.

1.2 Doel van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkellocatie Scheldewijk Oost. Het doel is de plots I (Touwslagerij), J en K (Admiraliteit) te ontwikkelen en hier woningen te realiseren. Daarnaast wordt de reeds vergunde omgevingsvergunning 'Scheldekwartier-Noord, gedeelte de Koperslagerij' opgenomen in dit bestemmingsplan. De plots bestaan uit een mix tussen grondgebonden woningen en appartementen. In plot I worden maximaal 110 woningen mogelijk gemaakt, in plot J 85 woningen en in plot K 50 woningen. In het gedeelte Koperslagerij zijn reeds 82 woningen vergund.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

De ligging en globale begrenzing van het plangebied zijn aangegeven in figuur 1.1



Figuur 1.1 Ligging plangebied in de stad Vlissingen en in de Scheldewijk

Het projectgebied wordt begrensd door:

aan de noordzijde: de Singel

aan de oost- en zuidzijde: de Willem Ruysstraat

aan de westzijde: de Insulindestraat.

1.4 Opzet plantoelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd.

- In hoofdstuk 2 worden het stedenbouwkundig kader en visie voor de planontwikkeling binnen de Scheldewijk beschreven. De voorgenomen planontwikkeling van de Scheldewijk Oost past daarbinnen. Het stedenbouwkundige ontwerp wordt vervolgens toegelicht.
- Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de relevante beleidskaders en de ontwikkelingen worden vanuit dit beleid nader onderbouwd.
- Hoofdstuk 4 bevat de toetsing aan diverse omgevingsaspecten. Dit hoofdstuk heeft een relatie met het in

2006 uitgevoerde milieueffectrapport voor het Scheldekwartier en het Edisongebied. Veel toetsen en onderzoeken, die betrekking hebben op omgevingsaspecten, zijn geactualiseerd.

- In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wettelijke eisen die aan een bestemmingsplan worden gesteld en worden de belangrijkste onderdelen van de regels en de verbeelding toegelicht.
- De financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is een wettelijke eis. In hoofdstuk 6 wordt hierop ingegaan.

Hoofdstuk 2 Toelichting op het plan

2.1 Herontwikkeling Scheldekwardier

In paragraaf 1.1 is uiteengezet dat specifiek voor de herontwikkeling van het Scheldekwardier verschillende beleidsdocumenten zijn opgesteld. In voorliggend hoofdstuk wordt nader op deze documenten ingegaan omdat deze de basis (randvoorwaarden en uitgangspunten) vormen voor het project dat nu voorligt.

Naast deze beleidsdocumenten zijn nog meer beleidsdocumenten vastgesteld, maar met uitzondering van het geldende bestemmingsplan hebben die plannen en visies betrekking op het grondgebied voor de gehele gemeente of op een bepaald sectoraal thema. De toetsing aan het algemeen geldend beleid is opgenomen in hoofdstuk 3 en aan sectorale aspecten in hoofdstuk 4.

2.1.1 Het kader voor de planontwikkeling binnen Scheldewijk

Het plangebied maakt onderdeel uit van de in ontwikkeling zijnde nieuwe wijk 'Scheldekwardier', het voormalige terrein van de Kon. Mij. De Schelde dat wordt ontwikkeld tot een levendige, duurzame en maritieme woonwijk, waar de rijke industriële geschiedenis voelbaar en beleefbaar is. Hiertoe zijn op 22 december 2016 de 'Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen' en het 'Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier Vlissingen' door de gemeenteraad vastgesteld.

2.1.2 Ontwikkelingsvisie Scheldekwardier Vlissingen 2016

De ontwikkelingsvisie legt met betrekking tot de ruimtelijke aspecten de hoofdstructuren (ruimtelijk en functioneel raamwerk), de belangrijkste ruimtelijke karakteristieken en de onderscheidende woonmilieus vast. Daarnaast is in de ontwikkelingsvisie ook de programmatische invulling op hoofdlijnen vastgelegd.

De ambities voor het Scheldekwardier

De ontwikkelingsvisie heeft als ambitie om de drie pijlers van de Vlissingse identiteit te tonen: de maritieme stad, de stad van welzijn en de creatieve stad. Hierbij wordt uitgegaan van een differentiatie in woonmilieus binnen een samenhangende ruimtelijke structuur, waarbij drie deelgebieden worden onderscheiden die elk een eigen karakter hebben, gebaseerd op het aanwezige erfgoed, de ligging ten opzichte van de bestaande stad en de hoofdstructuur. Dit komt tot uitdrukking in een eigen stedenbouwkundige typologie, karakter en dichtheid.

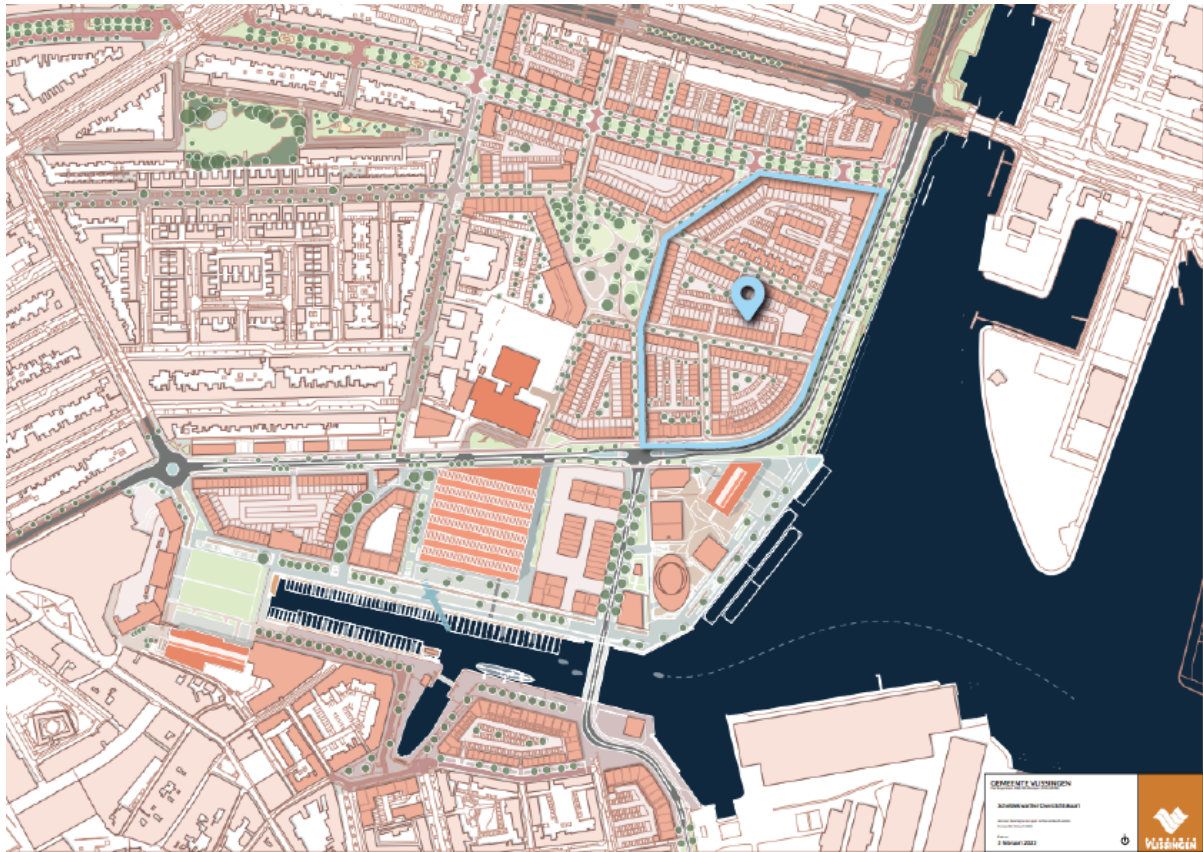
Het gebied gelegen ten noorden van De Willem Ruysstraat, waarvan ook de ontwikkelingslocaties die in paragraaf 1.1 zijn genoemd deel uitmaken, wordt aangeduid als de Scheldewijk. Naast de Scheldewijk krijgen ook het gebied aan de zuidkant van het Dok (Scheldestad) en het gebied ten noorden van het Dok en ten zuiden van De Willem Ruysstraat (Scheldewerf) een eigen ruimtelijke identiteit.



Figuur 2.1 De drie deelgebieden die in het Scheldekwardier worden onderscheiden (bron: Beeldkwaliteitsplan Scheldekwardier Vlissingen)

Stedenbouwkundige opzet Scheldekwardier

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



Figuur 2.2. Stedenbouwkundige opzet Scheldekwartier met inzet plangebied (bron: Stedenbouwkundig plan Scheldekwartier)

De Scheldewijk kent in de nieuwe opzet een stedelijk karakter (stadsstraten, geen grote voortuinen, voorzieningen in directe nabijheid). Dit is verbonden aan een aantal beeldbepalende structuren; de noordelijk gelegen de groene lommerrijke Singel en de nieuwe stadsentree/binnenstadsontsluiting De Willem Ruysstraat, de relatie met het water, de historische contouren van de Vesting Vlissingen en de voormalige havenspoorlijn uit de tijd van de Scheldewerf. Het hart van de nieuwe Scheldewijk wordt gevormd door de westelijk gelegen centrale openbare ruimte (het zogenoemde 'Dokter Stumphiuspark') ter plaatse van één van de lunetten in het glacia van de voormalige Vesting Vlissingen.

Programmatisch wordt vooral ingezet op grondgebonden woningen, in combinatie met appartementen. Beide in verschillende segmenten van goedkoop tot duur. Een brede doelgroep van bewoners wordt bediend.

De bouwhoogte is overwegend twee tot vier lagen (inclusief eventuele kap) en sluit daarmee aan op het omliggend stedelijk gebied, waarbij de woningen/complexen onderling wisselende goot- en/of nokhoogtes hebben. Langs het Dokter Stumphiuspark en De Willem Ruysstraat varieert de hoogte tussen drie en vijf lagen (inclusief kap), met uitzondering van de oostzijde van van Plot I (Touwslagerij). Hier zal het complex oplopen tot 7 bouwlagen.

In de woonstraten wordt uitgegaan van een rustig groen straatbeeld met overwegend individueel geparcelleerde bebouwing in strakke rooilijnen. De woonstraten kennen compacte profielen, waarin ruimte is voor een rijbaan, langsparkeren met bomen in groenvakken ertussen en een trottoir.

Aan De Willem Ruysstraat wordt uitgegaan van langsparkeren aan gevelzijde op de parallelweg. De oostwest lopende nieuwe Singel heeft een groene middenberm met een enkelzijdig langsparkeren en een breed verhoogd trottoir. Het parkeren voor bewoners is in alle gevallen zo veel mogelijk binnen de bouwblokken opgelost.

2.1.3 Beeldkwaliteitsplan 'Scheldekwartier Vlissingen'

Het Beeldkwaliteitsplan biedt handvatten om – in het verlengde van de uitgangspunten van de ontwikkelingsvisie – te sturen op het toekomstig stadsbeeld en de ruimtelijke samenhang binnen het Scheldekwartier.

Ambities beeldkwaliteitsplan

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

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

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

Algemeen

Het beeldkwaliteitsplan gaat voor het deelgebied Scheldewijk uit van een (groen)stedelijk woonmilieu, met voornamelijk grondgebonden woningen. De focus ligt op de verbinding met het bestaande stedelijk gebied, het water en het industrieel erfgoed. Hierin onderscheidt Scheldewijk zich van de bestaande aangrenzende wijk.

De architectuur is zorgvuldig gedetailleerd en refereert aan de hoofdkenmerken van de eind 19^e en begin 20^e eeuwse stadsuitbreidingen. Dit kan zowel op een traditionele wijze als op een moderne wijze worden vertaald. De woningen hebben een herkenbare geleding van een basement (begane grond), eventueel middendeel en een duidelijke beëindiging (bijvoorbeeld kap, geprononceerde kroon- of daklijst of verbijzondering van de bovenste verdieping).

Kleinschaligheid en een kleine korrelgrootte (één tot zes gelijke panden) waarin de schaal en maat van de individuele woning afleesbaar zijn, zijn belangrijk. Ingezet wordt op een rijk geschakeerd straatbeeld met een grote mate van diversiteit (oriëntatie, nok- en goothoogtes en kleur- en materiaalgebruik) in de kleinschalig geparcelleerde straatwand.

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

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

Hoekwoningen nemen een bijzondere plaats in en vormen verbijzonderingen en accenten in het blok. Dit kan door bijvoorbeeld de voordeur in de zijgevel te plaatsen, de hoek af te schuinen of een bijzondere detaillering te geven. Ook is een bescheiden hoogte-accent op de hoeken mogelijk. Blinde kopgevels komen niet voor, ook niet op de verdiepingen (bij dakopbouw of sterk wisselende bouwhoogtes).

Dokter Stumphiuspark

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

De hoogte van de bebouwing varieert tussen drie en vijf lagen (inclusief kap). Naast grondgebonden woningen, is ook een programma met appartementen mogelijk. De bebouwing is met de voorgevel op het park georiënteerd.

De Willem Ruysstraat

De bebouwing langs de (parallelweg van de) stadsentree presenteert zich als voorkant van de nieuwe wijk en waterfront naar het kanaal. De bebouwing heeft een samenhangende uitstraling en bestaat uit kleine complexen; architectonische eenheden van minimaal drie en maximaal acht geschakelde gelijke woningen of een samengesteld volume.

Voor de bebouwing aan De Willem Ruysstraat gelden overwegend dezelfde uitgangspunten als voor de bebouwing aan het Dokter Stumphius Park. De verschillen zitten in de moderne architectonische uitstraling, waarmee een overgangsgebied wordt gecreëerd tussen Scheldewijk en Scheldewerf. De bebouwing is drie tot vijf lagen en incidenteel vijf tot zeven lagen hoog, passend bij de schaal en maat van het kanaal. Afwijkend is ook de verbijzondering van de bovenste woonlaag. Dit kan een bijzondere kap of een terugliggend geveldeel zijn. De begane grond is bij voorkeur 4 meter hoog. Dit maakt andere functies dan wonen op de begane grond mogelijk, bevordert de levendigheid en ondersteunt het stedelijke karakter. De bouwblokken tegenover de Timmerfabriek en naast het Hoofdkantoor zijn lager dan het industrieel erfgoed, zodat dit prominent in beeld komt. Eventuele balkons of gebouwde buitenruimten zijn integraal onderdeel van het gevelconcept/ de architectuur.

2.2 Voorgenomen ontwikkeling deelgebied Scheldewijk Oost

Het plangebied Scheldewijk Oost bestaat uit 4 delen: Plot H (Koperslagerij), I (Touwslagerij), J en K (Admiraliteit). Plot H wordt niet nader beschouwd in de plantoelichting, omdat dit plot al planologisch is geregeld door middel van een omgevingsvergunning.

Ontwikkelingsgebied

Het te ontwikkelen gebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Singel en aan de westzijde door de Insulindestraat. De oost- en zuidzijde grenzen aan de Willem Ruysstraat. Op figuur 2.3 zijn de ligging en begrenzing van het ontwikkelingsgebied aangegeven.



Figuur 2.3 Ligging en begrenzing ontwikkelgebied (bron: Stedenbouwkundig plan Scheldekwartier)

2.3 Locatiepaspoort

Wanneer een locatie op het Scheldekwartier in ontwikkeling wordt genomen, wordt in afstemming met de initiatiefnemer een locatiepaspoort opgesteld. In dit paspoort worden de uitgangspunten uit de ontwikkelingsvisie en het beeldkwaliteitsplan die voor de betreffende locatie van toepassing zijn, opgenomen. Het paspoort legt tevens de programmatische, financiële en (civiel)technische randvoorwaarden en de ambities met betrekking tot duurzaamheid vast. Het Locatiepaspoort is onderdeel van de overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer (afsprakenbrief). Voor Plot I en Plot K zijn locatiepaspoorten opgesteld, er is nog geen locatiepaspoort opgesteld voor Plot J.

In de paspoorten zijn de volgende ruimtelijke randvoorwaarden opgenomen die relevant zijn voor het plangebied:

Beeldkwaliteit aan Dokter Stumphiuspark (Insulindestraat, Plot I)

De bebouwing heeft een middelgrote korrel en kent een collectieve uitstraling.

- De gevelwand wordt gekenmerkt door een eenduidig gevelbeeld met verticale accenten. Minimaal 3 beukmaten en maximaal 5 zijn geschakeld. Deze beuken kennen een gelijke gevelindeling en/of uitstraling en hiermee wordt een middelgrote korrel nagestreefd waarin de afzonderlijke woningen nog wel afleesbaar zijn.
- Deze zijde onderscheidt zich ten opzichte van de andere doordat deze zijde de hoogste wand met grondgebonden woningen vormt en een collectieve uitstraling heeft. De grotere korrel die hierdoor ontstaat sluit aan op de schaal en maat van het park.
- De bebouwing is tenminste 4 lagen en maximaal 5 lagen waarbij bebouwing van 3 lagen met kap mogelijk is en bij 4 of 5 lagen het volume een duidelijke beëindiging kent zoals een daklijst of de bovenste bouwlaag die verbijzonderd is door bijvoorbeeld kap, andere materialisering of een terug liggende verdieping.
- De twee hoeken kennen representatieve kopgevels (door bijvoorbeeld voordeur of ramen) om de alzigdigheid van het blok te waarborgen.
- De woningen hebben een voortuin van tenminste 2,5 meter waardoor het groene karakter van het park wordt doorgezet tot aan de gevels van de woningen.

Beeldkwaliteitseisen bebouwing aan De Baloeranstraat (Plot I)

De bebouwing heeft een kleine korrel met een pandsgewijze opbouw.

- De erfafscheidingen van de woningen die grenzen aan de openbare ruimte zijn integraal onderdeel van het hoofdvolume.
- De gevelwand wordt gekenmerkt door een herkenbare verticale geleding en kent een grote mate van diversiteit door wisselende nok- en goothoogtes. Tot een maximum van 4 beukmaten kan de architectuur een gelijke gevelindeling en/of uitstraling krijgen.
- Deze zijde onderscheidt zich ten opzichte van de andere doordat de zijde de langste gevelwand heeft en qua massa tussen de zijde Dokter Stumphiuspark en De Dempostraat in zit. De ritmiek en bijzondere hoekoplossingen typeren deze zijde. Deze hoeken zitten ter hoogte van de verbinding in het verlengde van de Maipustraat.
- De bebouwing varieert tussen 2 laags met kap, 3 laags met kap of 3 laags plat en met uitzondering 4 plat laags om op te bouwen naar het appartementencomplex.
- De gevelwand wordt gekenmerkt door een herkenbare verticale geleding en kent een grote mate van diversiteit door wisselende nok- en goothoogtes. Tot een maximum van 4 beukmaten kan de architectuur een gelijke gevelindeling en/of uitstraling krijgen. Samenhang wordt verkregen door materiaalgebruik, een terugkerende detaillering, subtiele variaties in de types en/of het gebruik van een accentkleur. Hierdoor ontstaat zowel eenheid als verscheidenheid zonder dat het blok uiteen valt.

Beeldkwaliteitseisen bebouwing aan De Dempostraat (Plot I)

De bebouwing heeft een kleine korrel met een pandsgewijze opbouw.

- De gevelwand wordt gekenmerkt door een herkenbare verticale geleding en kent een gevarieerde opbouw

door differentiatie op detailniveau. Tot een maximum van 4 beukmaten kan de architectuur een gelijke gevelindeling en/of uitstraling krijgen.

- De woningen zijn twee lagen met kap en zoeken, qua uitstraling in kleur- en materiaalgebruik, verbinding met de gevelwand aan de overzijde van de Dempostraat gelegen in de Koperslagerij.
- De woningen variëren tussen 1 of 1,5 laags met kap en 2 laags plat.
- De schakeling van een basis type is mogelijk maar er is altijd een individueel accent of variatie in de detaillering waardoor de pandsgewijze opbouw en maat en schaal van de individuele woning benadrukt wordt.

Beeldkwaliteitseisen bebouwing aan De Willem Ruysstraat (Plot I)

De bebouwing heeft een middelgrote korrel en kent een pandsgewijze opbouw.

- De gevelwand wordt gekenmerkt door de eigentijdse aansluiting op Scheldewijk en presenteert zich als voorkant van de nieuwe wijk. Minimaal 3 en maximaal 8 beukmaten zijn geschakeld en de wand kent verschillende hoogtes.
- De bebouwing kent een moderne architectonische uitstraling en het gevelbeeld is rijzig en gevarieerd, kent een mate van plasticiteit en heeft een statige uitstraling.
- Het volume is alzijdig en kent daarom geen achterkanten. De gevels aan De Willem Ruysstraat, de Baloeranstraat en De Dempostraat hebben een representatief karakter.
- De begane grond gaat een relatie aan met de omliggende openbare ruimte. Verticale elementen zoals balkons of loggia's geleiden de massa's, geven een verticale oriëntatie en zijn integraal onderdeel van het gevelconcept. De bovenste bouwlaag of bouwlagen kent/kennen een verbijzondering, bijvoorbeeld door een terugliggende gevel en/of andere materialisatie.
- Een eventuele (half)verdiepte parkeergarage mag aan de openbare ruimte zijden niet meer dan 1 meter boven het maaiveld uitsteken. De bergingen worden inpandig opgelost, in het appartementengebouw of in de verdiepte parkeervoorziening. De situering van de bergingen mag in geen geval leiden tot blinde gevels.

Beeldkwaliteitseisen bebouwing aan De Willem Ruysstraat (Plot K)

- De wand wordt gekenmerkt door de eigentijdse aansluiting op Scheldewijk en presenteert zich als voorkant van de nieuwe wijk.
- Tot een maximum van 4 beukmaten kan de architectuur een gelijke gevelindeling en/of uitstraling krijgen.
- De wand heeft een middelgrote korrel. Het gevelbeeld is rijzig en kent een zekere mate van plasticiteit en heeft een statige uitstraling. Door variatie, detaillering en plasticiteit ontstaat er een gevel met afleesbare pandsgewijze opbouw.
- Verticale elementen zoals balkons of loggia's geleiden de massa's, geven een verticale oriëntatie en zijn integraal onderdeel van het gevelconcept.
- Het volume kent geen pandsgewijze kapjes, een gehele kap als verbijzondering van de bovenste woonlagen is wel mogelijk.
- De begane grond gaat een relatie aan met de omliggende openbare ruimte door de vormgeving van de Delftse stoep. Te denken valt aan de positionering van de voordeur of toegang tot het balkon.
- De bergingen worden inpandig gesitueerd aan de zijde van De Insulindestraat.

Beeldkwaliteitseisen bebouwing aan De Baloeranstraat, Insulindestraat en de Maipustraart (Plot K)

- Tot een maximum van 4 beukmaten kan de architectuur een gelijke gevelindeling en/of uitstraling krijgen.
- De woonstraten hebben over het algemeen een hoogte van twee lagen met kap. De appartementen aan de Willem Ruysstraat zijn 4 lagen met een accent van maximaal 5 lagen op de hoek van de Insulindestraat, de Insulindestraat heeft een bebouwing van maximaal 3 lagen.
- De meest zuidelijke beuk aan de Insulindestraat en de Maipustraart kan eventueel een special zijn die bijdraagt aan een soepele overgang naar de appartementen aan De Willem Ruysstraat.
- De kopgevels zijn representatief door gevelopeningen, reliëf en/of vlakverdeling in de gevel. De kopgevels die aan openbaar gebied grenzen hebben tenminste één gevelopening op elke volledige bouwlaag. De gevelopening kan tevens een plaatsing van de voordeur zijn.
- Er wordt invulling gegeven aan de Delftse stoep door te werken met bijvoorbeeld groen of een terugkerend

element bij de woning zoals een bankje.

- De erfafscheidingen van de woningen die grenzen aan de openbare ruimte zijn integraal onderdeel van het hoofdvolume.

Hoofdstuk 3 Toetsing project aan beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Samenvatting beleidskader

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert. In de NOVI wordt aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 de langetermijnvisie in beeld gebracht. Het Rijk wil sturen op de nationale belangen. De inzet van het Rijk is samengevat in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dit houdt in dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden. De NOVI maakt bij het maken van keuzes gebruik van drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Toetsing en conclusie

De beleidsdoorwerking van de NOVI vindt plaats door middel van wet- en regelgeving, NOVI-gebieden, Gebiedsagenda's Grote Wateren en de Omgevingsagenda's. Het beleid heeft derhalve geen directe doorwerking voor dit bestemmingsplan. Dit bouwplan sluit wel aan bij de prioriteit 'Sterke en gezonde steden en regio's'.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de ladder voor duurzame verstedelijking

Samenvatting beleidskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (verder: Bro) is geregeld dat een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd:

- een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;
- een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;
- de uitkomsten van het overleg met officiële instanties;
- de uitkomsten van het verrichte onderzoek;
- een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken;
- de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.

Op al deze punten wordt in voorliggende toelichting ingegaan.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Verder is in het Bro vastgelegd dat voor stedelijke ontwikkelingen de zogenoemde "Ladder voor duurzame verstedelijking" moet worden gehanteerd. Dit is een instructieregel en heeft tot doel zorgvuldig en duurzaam

ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. Een voorgenomen stedelijke ontwikkeling moet aan deze regel worden getoetst.

- Voor binnenstedelijke projecten moet de behoefte worden beschreven.
- Voor een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet daarnaast worden gemotiveerd waarom deze niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

De ladder heeft betrekking op alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen: woningbouw, kantoren, bedrijven, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen.

Uit jurisprudentie blijkt dat de indicatieve ondergrens voor een stedelijke ontwikkeling het toevoegen van meer dan 11 woningen of een functiewijziging of toename van 500 m bebouwing betreft. De geldende planologische mogelijkheden zijn vertrekpunt bij de beoordeling of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Provinciale, regionale en of gemeentelijke (woon-)visies en (woningbouw-)programma's kunnen voor de onderbouwing van de behoefte aan woningen worden gebruikt.

Gezien het aantal woningen dat in het plangebied wordt gebouwd, is sprake van een stedelijke ontwikkeling waarvan de behoefte moet worden beschreven. De woningbouwlocatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied en voorziet in een behoefte waarmee in het kwantitatief woningbouwprogramma voor de gemeente Vlissingen rekening is gehouden. In paragraaf 3.2.3 wordt daarop nader ingegaan.

Voor een inschatting van de kwalitatieve woningbehoefte kan gebruik worden gemaakt van het Woningkwaliteit- en woningmarktonderzoek Zeeland 2019 (KWOZ, 10 januari 2020) dat in opdracht van de Provincie Zeeland is opgesteld. Daaruit blijkt onder andere het volgende:

- huishoudensgroei is primair te verwachten in de 65- en 80-plushuishoudens. Op Walcheren zijn alleenstaanden en stellen boven de 65 jaar de grootste doelgroep die bovendien in absolute en relatieve aantallen sterk groeit.
- De opgave voor nultredenwoningen is dan ook relatief groot.
- Op Walcheren bestaat daarnaast ook nog behoefte aan reguliere grondgebonden (koop)woningen doordat het aantal gezinnen hier nog op peil blijft of blijft groeien. In 2040 zijn op Walcheren in 2040 circa 3.660 (+7%) meer huishoudens dan in 2019.
- Op Walcheren ontstaat een overschot aan sociale huurappartementen door krimp van het aantal jonge huishoudens en de wens van een deel van deze groep jonge huishoudens om door te stromen. Deze doorstroomwens leidt tegelijkertijd tot een additionele behoefte aan grondgebonden koopwoningen.

Het programma dat in de Scheldewijk nog wordt gebouwd (circa 520 woningen) bestaat uit ongeveer de helft grondgebonden woningen en de andere helft uit appartementen. Circa 60% wordt gerealiseerd in de huursector en 40 % in de koopsector. Van de huurwoningen is 40% een appartement in de goedkope sector. Deze zijn voorzien aan de Van Dishoekstraat (project Dempo, direct aansluitend aan bestaande huurwoningen van woningstichting l'escout) en op de hoek van de Paul Krugerstraat en de De Willem Ruysstraat. Een groot deel van de extra sociale huurappartementen komt in de plaats van bestaand aanbod dat voor studentenhuisvesting wordt ingezet en daarmee wordt onttrokken aan de permanente woningvoorraad.

Conclusie

Het rijksbeleid en de daarop gebaseerde wettelijke regelingen vormen geen belemmering voor dit project. De voorgenomen woningbouw voorziet zowel in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

De Provincie Zeeland heeft de Zeeuwse Omgevingsvisie op 21 november 2021 vastgesteld. Deze visie benoemt de vier Zeeuwse ambities voor 2050 voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in de provincie Zeeland. Deze sluiten aan bij de prioriteiten van de NOVI en geven daar een Zeeuwse invulling aan. De Zeeuwse ambities geven richting aan al het provinciale beleid en de uitvoering daarvan. Deze ambities zijn:

- Uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland.
- Balans in de grote wateren en het landelijk gebied.
- Een duurzame en innovatieve economie.
- Klimaatbestendig en CO₂-neutraal Zeeland.

Deze vier Zeeuwse ambities vragen om een goede afweging van keuzes, zowel op regionaal als op lokaal niveau. De drie afwegingsprincipes die het Rijk daarvoor heeft bedacht -zoals aangegeven in de NOVI- zijn in de Omgevingsvisie vertaald naar vier afwegingsfactoren. Deze zijn nodig om een zorgvuldige afweging te kunnen maken bij concrete initiatieven en activiteiten in Zeeland. Deze afwegingsfactoren zijn:

- Doe meer met minder grond.
- Werk samen en deel kosten en baten.
- Maak gebruik van de Zeeuwse kernkwaliteiten.
- Denk aan de toekomst en aan de rest van de wereld.

De vier ambities zijn algemene strategische ambities met 2050 als horizon. Deze moeten ook richting geven aan beleidsdoelstellingen voor de kortere termijn (2030). In de Omgevingsvisie Zeeland is dan ook het beleid voor de periode tot 2030 vormgegeven. Dit beleid is onderverdeeld in doelen voor 2030, de huidige situatie, acties voor de periode tot 2030 én afwegingsfactoren voor de uitvoering. Er zijn 27 thema's (bouwstenen) uitgewerkt waarbij het beleid voor de komende 10 jaar is weergegeven en waarvoor instrumenten, waaronder de Zeeuwse Omgevingsverordening, kunnen worden ingezet. In de Zeeuwse Omgevingsverordening, is het beleid uit de Zeeuwse Omgevingsvisie verankerd.

Het onderhavige bouwplan sluit aan op de ambities uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland. De Omgevingsvisie staat vaststelling van het plan niet in de weg.

3.2.2 Omgevingsverordening Provincie Zeeland 2018

De Omgevingsverordening Zeeland 2018 is op 21 september 2018 vastgesteld. Nadien zijn verschillende wijzigingen van de verordening vastgesteld. Deze hebben vooral betrekking op het kustfundament, zonneparken, grootschalige bedrijventerreinen en de begrenzing van natuurgebieden. De Omgevingsverordening richt zich op de fysieke leefomgeving in de Provincie Zeeland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, maar ook op het gebied van mobiliteit, milieu, natuur, water en bodem. De regels zijn vooral van belang voor het opstellen van bestemmingsplannen.

Voor zover die regels relevant zijn voor het bestemmingsplan Scheldewijk Oost zijn deze opgenomen in hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten en is de beoogde ontwikkeling daaraan getoetst. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling voldoet aan de regels van de verordening.

3.2.3 Walcherse woningmarktafspraken

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

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

In de komende 10 jaar is de verwachting dat de woningvoorraad met circa 7% moet groeien om aan de behoefte te kunnen voldoen. Dit is meer dan waar eerder rekening mee is gehouden. De huidige plancapaciteit van de drie

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

Voor Vlissingen is het gehele project Scheldekwardier opgenomen als 'zachte plancapaciteit' met in totaal 1.449 woningen. Binnen de periode 2016-2025 kunnen er 526 woningen worden gerealiseerd. De huidige ladderruimte geeft, gelet op het vorenstaande, voldoende ruimte voor de ontwikkeling van de beoogde woningen. Daarmee past deze binnenstedelijke ontwikkeling binnen de regionale woningbouwafspraken.

3.2.4 Kwalitatief Woningmarkt Onderzoek Zeeland (KWOZ)

Dit woningmarktonderzoek is in opdracht van de provincie Zeeland opgesteld voor de gehele provincie. Daarin zijn ook voor elk van de woningbouwlocaties op Walcheren de marktpotentie in beeld gebracht aan de hand van de behoefteraming enerzijds en de concurrentiepositie en het onderscheidend vermogen van deze locaties anderzijds. Ook is een verdiepingslag uitgevoerd op specifieke woonmilieus voor Walcheren en hoe (potentiële) ontwikkellocaties hier op kunnen inspelen.

In het KWOZ-rapport is over het Scheldekwardier Vlissingen het volgende vermeld:

"Ontwikkel van binnen naar buiten, voorzie in stedelijke behoefte Vlissingen (en Walcheren). Het Scheldekwardier in Vlissingen is zowel in onze markttechnische beoordeling als ook tijdens de schouw en door lokale marktpartijen beoordeeld als een sterk, kansrijk plan dat kan voorzien in een brede behoefte. De uitdaging zit in het optimaal benutten van de beschikbare ruimte: het beoogde aantal woningen in het plan is ruim twee keer zo groot als de verwachte behoefte in Vlissingen. Dit vraagt om het maken van keuzes. We adviseren bij de ontwikkeling van het Scheldekwardier 'van binnen naar buiten' te werken en zo aan te sluiten bij het centrum van Vlissingen en de al ontwikkelde deelgebieden (Bestevaer, Zwarte Plaatmakerij). Zo voorkomt u versnippering binnen de totale gebiedsontwikkeling wanneer deelprojecten uiteindelijk toch niet van de grond komen, bijvoorbeeld doordat het grootste deel van de behoefte op termijn al is ingevuld.

Het Scheldekwardier is primair kansrijk om te voorzien in de behoefte aan stedelijk wonen in Vlissingen, maar kan mogelijk ook voorzien in een deel van de bredere behoefte aan stedelijk wonen op Walcheren. Houd er wel rekening mee dat een belangrijk deel van de vraag in de Walcherse gemeenten lokaal gebonden is. Monitor de afzet van deelprojecten en de verwachte huishoudensontwikkeling in toekomstige prognoses om de plancapaciteit verder af te stemmen op de te verwachten behoefte. Het noordelijke deel van het Scheldekwardier (Scheldewijk) vinden we daarnaast kansrijk voor invulling van de suburbane woonbehoefte in Vlissingen. De locatie is vanwege de ligging nabij het centrum en voorzieningen sterker dan suburbane ontwikkellocaties aan de randen van Vlissingen en het overschot aan (zachte) plannen in Vlissingen biedt u nog de ruimte om te kiezen. Om de suburbane behoefte optimaal te kunnen bedienen is het wel van belang om te voorzien in een voldoende ruim opgezette en kwalitatief hoogwaardige invulling van de Scheldewijk."

3.2.5 Conclusies

De aantallen woningen die in het Scheldekwardier worden gebouwd, passen binnen de gemaakte regionale woningmarktafspraken. In het KWOZ is bevestigd dat de woningbouw in het Scheldekwardier zal voorzien in een bredere behoefte aan stedelijk wonen op Walcheren. In overeenstemming met de aanbevelingen uit het KWOZ wordt bij de ontwikkeling van het Scheldekwardier 'van binnen naar buiten' gewerkt. Dit is om logistieke redenen en uit oogpunt van een goed woonklimaat van bewoners die zich al hebben gevestigd in dit gebied, een voor de hand liggende zaak. Overigens is het voor de gemeente Vlissingen een uitgemaakte zaak dat het Scheldekwardier volledig wordt afgebouwd.

3.3 Gemeentelijk beleid

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

3.3.1 Het huidige planologisch regime

Bestemmingsplan 'De Schelde'

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



Figuur 3.1 Uitsnede bestemmingsplan De Schelde met in blauw het plangebied voor zover dat betrekking heeft op dit bestemmingsplan

Paraplubestemmingsplan Parkeernormering

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

Toetsing

Het blijkt dat het plangebied van dit bestemmingsplan voorheen was geregeld in het bestemmingsplan 'De Schelde' en het 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormering'. De voorgenomen woningbouw is op grond van het bestemmingsplan 'De Schelde' niet mogelijk. Op grond van het paraplubestemmingsplan gelden parkeernormen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

3.3.2 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 het gebied weer onderdeel van de stad wordt. Voor woningbouw wordt in Vlissingen prioriteit gegeven aan herstructurering van de bestaande voorraad en aan de ontwikkeling van het Scheldekwardier. Voor werken en voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities, zoals de ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad, maar ook op de verbetering van de stadsentree. Voorts geeft de visie aan dat Vlissingen zich inzet voor het versterken van de diversiteit en kwaliteit van het toeristisch aanbod in combinatie met het verbeteren van de ruimtelijke beleving, ruimtelijke kwaliteit en attractiviteit van de stad. Zo voegt de transformatie van het gebied 'Stadshavens' een nieuwe dimensie toe aan het maritieme karakter van de stad en vergroot dit tegelijkertijd het toeristisch aanbod (uitbreiding jachthavenareaal, levendig waterfront, vermaak, detailhandel, cultuurhistorie, uitbreiding van toeristische routes etc.). Dit als aanvulling op de bestaande kwaliteiten, zoals de aanwezigheid van water, duinen, jachthaven, jachtenbouw en de sluizen.

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

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

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

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

3.3.4 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 geoptimaliseerd door de aanleg van De Willem Ruysstraat, die de verbinding naar het centrum en de ontsluiting voor het Scheldekwardier 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. Voor het onderdeel 'parkeren' volgt het GVVP de parkeerkencijfers van het CROW.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van de projectgebieden Scheldekwartier en Edisongebied is al in 2006 een gezamenlijke milieueffectrapportage (MER) opgesteld. De milieuonderzoeken, die daarvoor zijn verricht, hebben betrekking op het oorspronkelijke programma, zoals dat was voorzien in het Masterplan Dokkershaven (zie paragraaf 1.1). Nadien zijn het programma en wetgeving op onderdelen gewijzigd. Dat betekent dat moet worden beoordeeld of de uitgevoerde milieuonderzoeken en -toetsen nog bruikbaar zijn of dat deze moeten worden geactualiseerd of aangevuld.

In dit hoofdstuk is de beoordeling opgenomen en 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.

4.2 Toetsing aan Besluit milieueffectrapportage

Wettelijk kader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Rapportage

Vanwege het voornemen om het voormalige terrein van KSG te transformeren tot een volwaardig nieuw stadsdeel en de plannen om ook het naastgelegen Edisongebied e.o. te herstructureren, is in 2006 besloten om voor beide projecten tezamen één milieueffectrapport (MER) op te stellen. In beide projecten werd namelijk de drempelwaarde uit de D-lijst (lid 11.2) van het Besluit m.e.r. ten aanzien van het begrip stadsproject (aantal m² bruto vloeroppervlak) overschreden. Dit betekent dat beide projecten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Destijds was nog sprake van extra ligplaatsen voor de recreatievaart. De betreffende drempelwaarde uit de C-lijst (lid 10.3) werd overschreden. Gelet op de samenhang van beide plannen, zowel geografisch als in de tijd, waren de projecten om die reden project-m.e.r.-plichtig.

Aangezien de bestemmingsplannen voor beide gebieden het kader vormen voor nog op te stellen uitwerkingsplannen, was (en is) bovendien sprake van een plan-m.e.r.-plicht (milieueffectrapportage voor plannen).

Het MER diende daarom zowel als plan-MER op grond van artikel 7.2 lid 2 van het Besluit m.e.r. als project-MER op grond van artikel 7.2 lid 3. Als planhorizon voor dit MER is toen gekozen voor het jaar 2020.

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

De beoordeling heeft plaatsgevonden door per thema en per criterium in eerste instantie de effecten in kwantitatieve zin te bepalen. Deze effecten zijn vergeleken met de situatie, die zou zijn ontstaan zonder realisatie van de plannen, de zogenaamde autonome ontwikkeling. De tweede stap in de beoordeling betreft de waardering: de effecten worden vertaald in plussen en minnen. De uitkomsten van dit rapport moeten worden meegenomen in de planologische besluitvorming.

Beoordeling ontwikkeling woningbouw Scheldewijk Oost

In de volgende paragrafen wordt op de voor het plangebied relevante milieuaspecten ingegaan.

Als uitgangspunt wordt de rapportage genomen. Daar waar regelgeving is gewijzigd of dit plan een nadere toelichting behoeft wordt ingegaan op deze aspecten. Voor zover dat nodig is, zijn onderzoeken geactualiseerd of is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Een aantal milieuaspecten kan en moet uitsluitend in samenhang met het programma van de andere voorziene ontwikkelingen van het grotere projectgebied Scheldekwardier worden gezien.

Voor dit project zijn de volgende aspecten van belang:

- Verkeersaspecten en parkeren;
- Cultuurhistorie en archeologie;
- Bodemkwaliteit;
- Ontpofbare oorlogsresten;
- Water(toets);
- Luchtkwaliteit;
- Geluid;
- Externe veiligheid;
- Ecologie;
- Windhinder;
- Duurzaamheid en energie.

Op deze aspecten wordt hierna ingegaan. Daaruit blijkt dat geen van deze aspecten de ontwikkeling en realisering van het plan in de weg staan.

4.3 Verkeersaspecten en parkeren

4.3.1 Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en dat er in de gebruiksfase voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Voor de beoogde ontwikkeling kunnen de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie worden berekend op basis van kencijfers uit publicaties van het kennisplatform CROW. Tegenwoordig is dat publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen, maart 2020). Hiervan kan worden afgeweken, maar dan zal dit goed moeten worden gemotiveerd of onderbouwd.

Voor het parkeren heeft het college van burgemeester en wethouders van Vlissingen met de vaststelling van de 'parkeernormering Vlissingen 2018-2022' (hierna: Nota parkeernormering) op 20 maart 2018 afgeweken van de destijds beschikbare CROW publicatie '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012; de voorganger van publicatie 381). Voor de functie 'wonen' is namelijk een andere indeling aangehouden dan de richtlijnen van het CROW aangeven. Voor de implementatie in de bestemmingsplannen is een indeling naar 'omvang van de woning' en 'typologie van de woning' beter toepasbaar en toetsbaar dan een indeling uitgaande van de prijsklasse van de woning.

In de Nota parkeernormering is een lijst met parkeernormen voor de gemeente Vlissingen opgesteld. Hierbij is

rekening gehouden met de verschillen die tussen stedelijke zones bestaan. Een gelijke functie in het 'centrum' heeft een lagere norm dan dezelfde functie die in 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied' is gelegen.

De gemeente Vlissingen kiest binnen de kaders van het parkeerbeleidsplan er doorgaans voor om met 'gemiddelde parkeernormen' te werken (vanuit de bandbreedte die vanuit de kencijfers van het CROW gesteld worden). Het is deze gemiddelde parkeernorm die als 'vaste norm' toegepast wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen. De Nota parkeernormering is vervolgens juridisch verankerd in het op 5 juli 2018 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormering' (zie paragraaf 3.3.1). Het uitgangspunt is dat een bouwplan op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting kan voldoen, overeenkomstig de in bijlage 2 van het paraplubestemmingsplan opgenomen parkeernormen.

4.3.2 Toetsing verkeersaspecten

Verkeersstudie in het kader van het MER

Voor het MER is een verkeersstudie uitgevoerd waarin onder meer de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in en rond het plangebied in beeld zijn gebracht. In deze studie is gekeken naar de huidige situatie in 2005 en naar de situatie die in 2020 zou ontstaan zonder realisatie van de plannen voor het Scheldekwardier.

De belangrijkste wijziging ten opzichte van 2005 is de verplaatsing van de Koningsweg in westelijke richting en de aansluiting van deze nieuwe weg op de doorgetrokken Aagje Dekenstraat, inmiddels De Willem Ruysstraat. Hierdoor is een nieuwe ontsluiting van het centrum ontstaan die de bestaande routes (vooral de Paul Krugerstraat) ontlast.

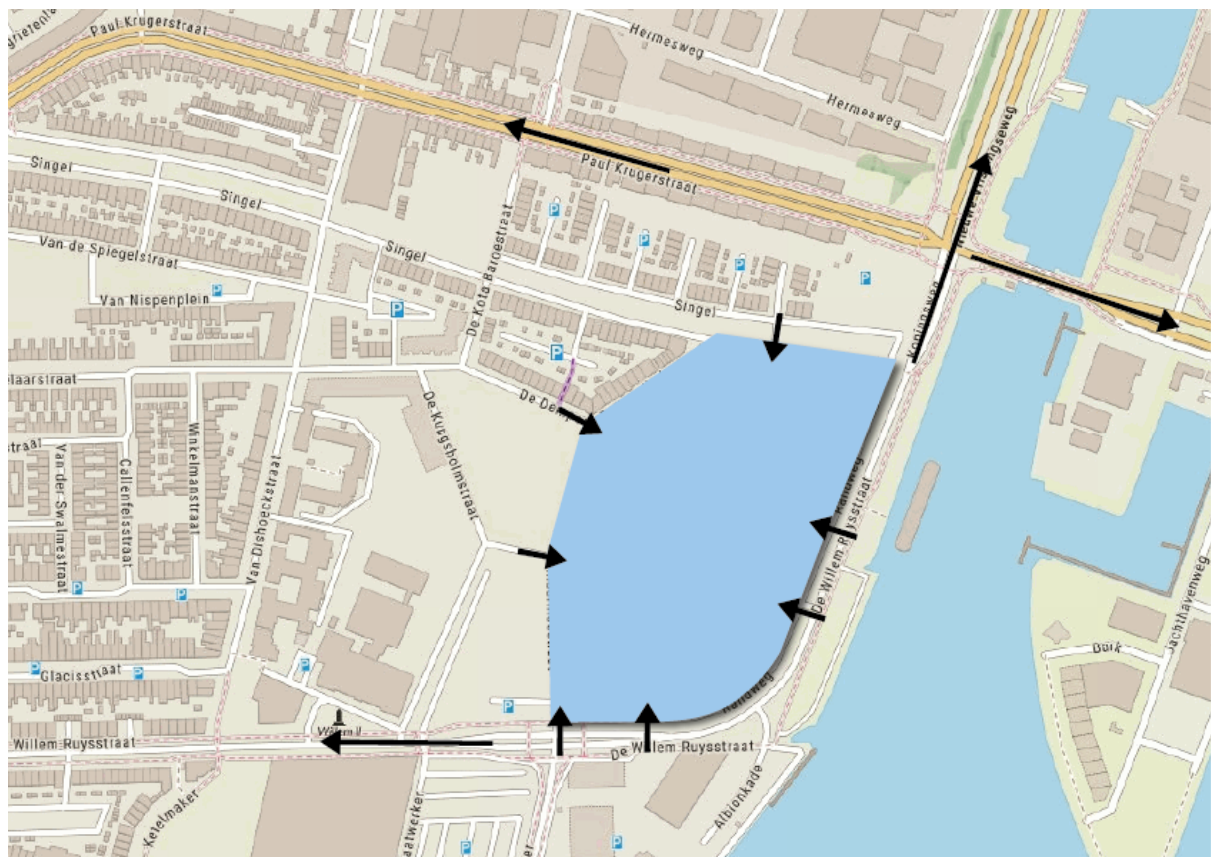
Geconcludeerd is dat de Willem Ruysstraat een substantieel aandeel in de verkeersontsluiting krijgt. Door de ontwikkeling van het Scheldekwardier neemt de verkeersintensiteit op de Nieuwe Vlissingeweg en de Prins Hendrikweg toe met 15 á 20%. Er werden geen knelpunten verwacht voor het verkeer vanuit de stad. In de omgekeerde richting, vanaf de Prins Hendrikweg richting het centrum, kan echter stagnatie voor het autoverkeer ontstaan. Het kruispunt nabij de Keersluisbrug werd bij de uitwerking van de plannen genoemd als aandachtspunt.

Recent is op de route via de Prins Hendrikweg de aansluiting op de A58 aangepast.

Verkeersontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het Scheldekwardier, dus ook het plangebied, is van buiten Vlissingen, komende vanaf de Rijksweg A58, goed bereikbaar via de Sloebrug en de Nieuwe Vlissingeweg of via de Prins Hendrikweg en de Keersluisbrug. Het plangebied wordt hoofdzakelijk ontsloten vanaf: de noordwestzijde, vanaf de noordelijke deel van parallelweg van de Willem Ruysstraat en Singel, en de zuidzijde, vanaf de Willem Ruysstraat tegenover de weg Dokwerker-Dokbrug, via de Insulindestraat. Op de parallelweg van de Willem Ruysstraat wordt in zuidelijke richting eenrichtingsverkeer ingesteld. In het verlengde daarvan zal op de Maipusstraat het verkeer in noordelijke richting rijden.

Het stratenpatroon van de (binnen)stad wordt grotendeels hersteld. De straten in Scheldewijk verbinden de bestaande stad met het water en zijn allemaal georiënteerd op het water of op het industrieel erfgoed. Hierdoor is een goede ontsluiting naar andere gebieden, zoals het centrum van Vlissingen gewaarborgd, evenals de bereikbaarheid voor hulp- en servicediensten (bijv. afvalverwijdering) en bevoorradend verkeer. De ontsluitingen van het plangebied zijn weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1 Ontsluitingsmogelijkheden (alle modaliteiten) nieuwe woonlocatie (bron: Atlas van Zeeland; bewerking: Juust B.V.)

Verkeersgeneratie Scheldekwartier en toekomstige verkeersintensiteiten

Wijzigingen in het verkeersnetwerk, ruimtelijke ontwikkelingen en sociaal economische veranderingen kunnen leiden tot verschuiving van verkeer en in een toe- of afname van verkeersintensiteiten. De gemeente Vlissingen beschikt over een verkeersmodel waarmee berekeningen kunnen worden gemaakt van de toekomstige verkeersintensiteiten op wegvakniveau.

In het verkeersmodel 'Vlissingen 2020' is gebruik gemaakt van de door de gemeente, de provincie en het waterschap aangeleverde verkeerstellingen en zijn ruimtelijke ontwikkelingen die worden verwacht tot 2030 ingecalculeerd. Voor het Scheldekwartier is rekening gehouden met een volledige integrale ontwikkeling (woningbouw, voorzieningen, enz.). Ten behoeve van de ontsluiting van de Scheldewijk is de keuze gemaakt om vanaf de Willem Ruysstraat aan de noordzijde van het plangebied de woonwijk in te kunnen rijden. Deze mogelijkheid is met het verkeersmodel doorgerekend en dit zorgt voor een beperkte wijziging in de verkeerscijfers op de planinterne en de omliggende wegen. De verkeersintensiteiten voor een gemiddelde weekdag die voor 2030 zijn berekend, zijn weergegeven in tabel 4.2.

Wegvak	Intensiteit 2030 (mvt/etm)
Prins Hendrikweg	5.300
Nieuwe Vlissingeweg	15.400
Paul Krugerstraat (tussen kruispunt Vlissingeweg en locatie Prins/Edelweiss)	8.100
Paul Krugerstraat	8.100
Paul Krugerstraat (westelijk van Van Dishoeckstraat)	6.400
Van Dishoeckstraat (tussen Singel en Paul Krugerstraat)	2.800
Nieuwe weg (westelijk deel verlengde Singel, zuidzijde woongebied Prins/Edelweiss en De Dempo)	1.200
Nieuwe weg (middendeel verlengde Singel)	1.200
Nieuwe weg (oostelijk deel verlengde Singel; noordgrens woongebied De Koperslagerij)	1.000
De Dempostraat (verlengde van Verkuijl Quakkelaarstraat)	1.000
Van Dishoeckstraat (tussen Verkuijl Quakkelaarstraat-De Dempo en Singel)	2.500
De Willem Ruysstraat (globaal ter hoogte van KSC, Machinefabriek en Koningsbrug)	6.800
De Willem Ruysstraat (langs kanaal)	10.000

Tabel 4.2 Verkeersintensiteiten 2030 na realisatie Scheldekwardier volgens verkeersmodel (bron: ruimtelijke onderbouwing Koperslagerij)

Het nog te ontwikkelen programma voor het Scheldekwardier bedroeg per 1 januari 2022 circa 870 woningen. In de eerder genoemde CROW publicatie zijn de verkeersgeneratiecijfers voor wonen gekoppeld aan het type woning in combinatie met het prijssegment. De verkeersgeneratiecijfers gelden voor een weekdaggemiddelde per jaar. Als hiermee wordt gerekend dan betekent dat een extra verkeersgeneratie van 4.873 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag, ofwel afgerond circa 5.000 mvt/etmaal.

In tabel 4.3 is de verkeersgeneratie per woningtype weergegeven. Deze verkeersgeneratie is in het verkeersmodel verwerkt.

Totaal Scheldekwardier	woningen	verkeersgeneratie
Goedkoop grondgebonden huur	72	619
Goedkoop grondgebonden koop	0	0
Goedkoop appartementen huur	80	256
Goedkoop appartementen koop	0	0
Middelduur grondgebonden huur	43	138
Middelduur grondgebonden koop	127	864
Middelduur appartementen huur	117	374
Middelduur appartementen koop	134	683
Duur grondgebonden huur	19	129
Duur grondgebonden koop	107	781
Duur appartementen huur	11	75
Duur appartementen koop	159	1.081
Totaal	869	4.873

Tabel 4.3 Verkeersgeneratie nog te realiseren woningbouwprogramma Scheldekwardier (bron: ruimtelijke onderbouwing Koperslagerij)

Het verkeer is afkomstig uit de volgende deelgebieden uit het Scheldekwartier:

Totaal Scheldekwartier	woningen	verkeersgeneratie
Scheldestad	177	1.083
Scheldewerf	202	1.206
Scheldewijk	490	2.584
	869	4.873

Tabel 4.4 Verkeersgeneratie deelgebieden Scheldekwartier (bron: ruimtelijke onderbouwing Koperslagerij)

Het gaat hier alleen om de verkeersgeneratie van licht verkeer. Daar komt nog bij de verkeersgeneratie van middelzwaar verkeer (zoals busjes) en zwaar verkeer (zoals verhuis- en vuilniswagens). Doorgaans is dit een paar procent van de totale verkeersgeneratie.

Het verkeersmodel geeft een doorkijk tot 2030. Het voornemen is om het verkeersmodel binnen afzienbare termijn te actualiseren. Duidelijk is dat de ontwikkeling van het Scheldekwartier een belangrijke invloed heeft op de verkeersafwikkeling vanuit de binnenstad naar de A58 en op de verkeersintensiteiten van de wegen rondom het gebied. De conclusies uit het MER zijn op hoofdlijnen nog steeds actueel, waardoor er voor dit bestemmingsplan geen directe noodzaak is tot het actualiseren van het verkeersmodel.

Verkeersgeneratie Plots I, J en K

Als wordt gekeken naar alleen de verkeersgeneratie van de plots I, J en K dan zijn de cijfers als volgt:

Deelgebied	aantal woningen	kencijfer	verkeersgeneratie gemiddelde weekdag
I. Touwslagerij			
Goedkoop grondgebonden huur	32	8,6	275
Middelduur grondgebonden koop	17	6,8	116
Duur grondgebonden koop	14	7,3	104
Goedkoop appartementen koop	6	4,3	26
Middelduur appartementen koop	39	5,1	200
Duur appartementen koop	2	6,8	14
totaal	110		735
J			
Goedkoop grondgebonden koop	33	6,8	224
Middelduur grondgebonden koop	19	6,8	129
Goedkoop appartementen koop	5	4,3	22
Middelduur appartementen koop	23	5,1	97
Duur appartementen koop	5	6,8	34
totaal	85		506
K. Admiraliteit			
Goedkoop grondgebonden huur	23	8,6	198
Goedkoop appartementen huur	27	3,2	87
totaal	50		285

Tabel 4.4 Verkeersgeneratie Scheldekwartier Plot I, J en K (bron: Rho adviseurs)

In deze toelichting wordt ervan uitgegaan dat verreweg het grootste deel (tweederde deel) van het verkeer van en naar de plots I, J en K een herkomst en bestemming heeft die niet de binnenstad of overige woongebieden van Vlissingen betreft. Dit verkeer zal aankomen en weggrijden via het noordelijk deel van De Willem Ruysstraat. Op de kruising met de Paul Krugerlaan- Nieuwe Vlissingseweg - Prins Hendrikweg zal 80% daarvan zich begeven op

de Nieuwe Vlissingeweg en maximaal 20% via de Prins Hendrikstraat. Ongeveer eenderde deel van de totale verkeersgeneratie heeft wel de binnenstad of het overige deel van de bebouwde kom van Vlissingen als bestemming. Gezien de ligging van het projectgebied in het Scheldekwardier wordt aangenomen dat 50% van het verkeer zal rijden op de Willem Ruysstraat ten zuiden van het projectgebied en 50% via de Willem Ruysstraat - Paul Krugerstraat richting het centrum zal rijden.

Verkeersontsluiting langzaam verkeer

Het langzaam verkeer maakt gebruik van de vrijliggende fietspaden langs de ontsluitingswegen rondom het plangebied. Het plangebied maakt deel uit van de structuur van langzaamverkeersroutes binnen het Scheldekwardier.

Verkeersontsluiting openbaar/collectief vervoer

De gemeente Vlissingen hanteert een straal van 600 meter als invloedsgebied voor bushaltes (GVVP Vlissingen 2012-2020). De meest nabij gelegen bushaltes (Paul Krugerstraat, Prins Hendrikweg) liggen, gemeten vanaf de grenzen van het plangebied, op afstand van circa 500 meter. Ook gezien vanuit het centrum van het plangebied liggen deze haltes binnen de invloedssfeer. Daarmee is het plangebied voldoende bereikbaar met openbaar vervoer.

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

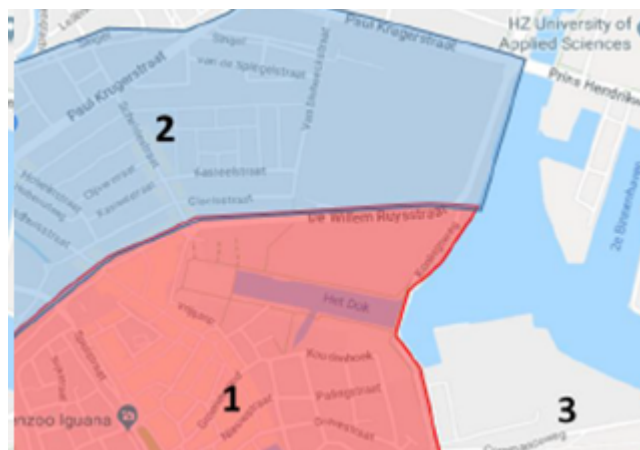
Verkeersafwikkeling tijdens de aanlegfase

Behalve verkeer in de gebruiksfase zal er ook in de aanlegfase verkeer van en naar de bouwlocatie rijden. Om bestaande woongebieden zo veel als mogelijk te ontzien, wordt het bouwverkeer via interne ontsluitingswegen van het Scheldekwardier en de De Willem Ruysstraat afgewikkeld.

4.3-3 Toetsing aan parkeerbeleid

Algemeen

Het plangebied is in de Nota parkeernormering aangeduid als 'schilgebied' (figuur 4.5). Voor de binnenstad en de schil daarom heen geldt als stedelijkheidsklasse: "Sterk stedelijk".



Figuur 4.5 Schilgebied (2) (bron: Paraplubestemmingsplan Parkeernormering)

Daarmee gelden volgens de Nota parkeernormering voor de functie 'wonen' de volgende parkeernormen als uitgangspunt.

Type woning		Eenheid	Schil Vlissingen	Aandeel bezoekers
Grondgebonden (GO)	Gestapeld (appartement) (GO)			
	< 60 m ²	woning	1,1	0,3
<100 m ²	60 – 100 m ²	woning	1,6	0,3
100 m ² – 150 m ²	100 – 150 m ²	woning	1,7	0,3
> 150 m ²	>150 m ²	woning	1,8	0,3
	Kamer student (niet zelfstandig)	kamer	0,3	0,2
Beroep aan huis (aanvullend) woning		woning	1	100%
GO: gebruiksoppervlak (conform begripsomschrijving NEN 2580)				

Tabel 4.6 Parkeernormen volgens de Nota parkeernormering

Het parkeren door bezoekers zal vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik plaatsvinden in de openbare ruimte - of in een openbaar toegankelijk gebied in de Scheldewijk. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn namelijk niet altijd goed bereikbaar voor bezoekers.

Ten slotte is voor een aan-huis-verbonden beroep of een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit aan huis ten minste 1 extra parkeerplaats nodig. Hierbij is uitgegaan van beroepsuitoefening van één persoon zonder personeel die beperkt bezoek ontvangt (niet gelijktijdig meerdere bezoekers). In de berekening is echter geen rekening gehouden met eventuele parkeerbehoefte vanwege aan-huis-verbonden beroepen omdat niet op voorhand kan worden bepaald of hiervan sprake zal zijn.

Afwijkende parkeernormen voor sociale woningbouw in het plangebied

Vanwege de maatschappelijke behoefte aan betaalbare huurwoningen in Vlissingen is met l'escout woonservice een raamovereenkomst gesloten voor de ontwikkeling van sociale huurwoningen in Scheldewijk. In deze overeenkomst is ook vastgelegd dat wordt afgeweken van de hiervoor vermelde parkeernormen vanuit het 'paraplubestemmingsplan parkeernormeringen Vlissingen' en de het hanteren van 'gemiddelde parkeernormen'. Strikte toepassing van de parkeernormen zou namelijk betekenen dat het project voor l'escout woonservice financieel niet uitvoerbaar is. Voor elke sociale huurwoning in de Scheldewijk wordt een parkeernorm aangehouden van gemiddeld 1,0 parkeerplaats per woning. Deze parkeerplaats is bestemd voor de bewoners van de woning. Deze parkeernorm is passend binnen de bandbreedte (0,9 tot 1,7 parkeerplaats per woning) voor sociale huurwoningen vanuit de parkeernormen als geadviseerd door het CROW. Het hanteren van de onderkant van deze bandbreedte is passend gelet op het feitelijke gebruik van parkeerplaatsen toebehorend aan sociale huurwoningen, nabijheid van voorzieningen en beoogde doelgroep. Daarmee komt de benodigde parkeerbehoefte voor de bewoners uit op 329 parkeerplaatsen. De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de Beleidsnota Parkeernormen van de gemeente Vlissingen en voldoet hieraan.

Overeengekomen is dat het parkeren voor bewoners zo veel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt. Wanneer blijkt dat het aantal parkeerplaatsen aantoonbaar niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan hiervan op vier manieren volgordeijk worden afgeweken:

- Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte;
- aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- afkopen parkeervraag door financiële bijdrage in het mobiliteitsfonds;
- toepassen afwijkingsbevoegdheid college van B&W.

De parkeerplaatsen voor de bewoners worden gerealiseerd op de binnenterreinen achter de woningen en in Plot I (Touwslagerij) tevens in de ondergrondse parkeergelegenheid.

Voor bezoekers worden overeenkomstig de Nota parkeernormering in de openbare ruimte van de Scheldewijk voldoende openbare parkeerplaatsen aangelegd. Bij het ontwerp hiervan wordt overeenkomstig de uitgangspunten van de ontwikkelingsvisie en het beeldkwaliteitsplan hiermee rekening gehouden.

Parkeren van tweewielers

Het stallen van fietsen en gemotoriseerde tweewielers van bewoners kan in de gebouwen en op eigen terrein plaatsvinden.

Conclusie

Het (plan)gebied wordt goed ontsloten en is goed bereikbaar voor autoverkeer, langzaam verkeer en overig bestemmingsverkeer.

De ontwikkeling van het Scheldekwartier, waar het plangebied deel van uit maakt, heeft een belangrijke invloed op de verkeersafwikkeling vanuit de binnenstad naar de A58 en op de verkeersintensiteiten van de wegen rondom het gebied. Vooral op de Prins Hendrikweg neemt de verkeersintensiteit toe. Er worden geen knelpunten verwacht voor het verkeer vanuit de stad. In de omgekeerde richting, vanaf de Prins Hendrikweg richting het centrum, kan stagnatie voor het autoverkeer ontstaan.

De parkeerbehoefte, die voortkomt uit de planontwikkeling, wordt voor bewoners op eigen terrein opgelost. Voor bezoekers worden in het openbaar gebied parkeerplaatsen aangelegd.

De parkeerbalans in de omgeving blijft ondanks de planologische wijziging gelijk aan de huidige situatie, door de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein (binnen het plangebied) en in het openbaar gebied van de Scheldewijk.

4.4 Luchtvaartverkeer

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

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

4.5 Cultuurhistorie en archeologie

4.5.1 Cultuurhistorie

Wettelijk kader

In het Bro (artikel 3.6.1. lid 2) is bepaald dat in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving dient te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De facetten historische (stede)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. In het gemeentelijk beleid wordt ingezet op het behouden en beschermen van bestaande kwaliteiten en waarden.

Om te kunnen beoordelen of er in het plangebied en directe omgeving daarvan cultuurhistorische waarden zijn, kan gebruik worden gemaakt van de provinciale cultuurhistorische waardenkaart.

Toetsing

Volgens de provinciale cultuurhistorische waardenkaart zijn in het plangebied en directe omgeving daarvan geen bijzondere cultuurhistorische waarden aanwezig. Rondom het plangebied staan wel monumentale gebouwen, zoals bijvoorbeeld de Timmerfabriek en het kantoor van KSG, maar deze worden niet beïnvloed door de ontwikkeling van het plangebied met woningbouw.



Figuur 4.5 Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart

Cultuurhistorie als inspiratiebron voor de stedenbouwkundig opzet van het Scheldekwartier

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

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



Figuur 4.6 Oorspronkelijke situatie met glacis (bron: Provincie Zeeland)

4.5.2 Archeologie

Wettelijk kader

Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en Besluit omgevingsrecht

Op grond van de Wro en de Wabo zijn behoud en beheer van het bodemarchief integraal verankerd in de ruimtelijke werkprocessen van de gemeenten. Bij de vaststelling van een ruimtelijk plan moet met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten rekening worden gehouden. In het belang van de archeologische monumentenzorg kan bij een ruimtelijk plan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen of voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport dient te overleggen, waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders voldoende is vastgesteld.

In het Bor is bepaald, dat voor vergunningsvrije bouwwerken tot 50 m² geen beperkingen ten aanzien archeologie gelden.

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. Deze bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel Erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals dat in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het Nederlands erfgoed wordt omgegaan, welke verantwoordelijkheden diverse partijen daarbij hebben en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden opgenomen in de Omgevingswet. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen.

Beleid gemeente Vlissingen

Op 23 februari 2006 heeft de gemeenteraad de 'Nota Archeologische Monumentenzorg Walcheren 2006' vastgesteld. 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.

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.

Onderzoek

Voor het gehele gebied van het project Scheldekwartier, dus inclusief het plangebied Scheldewijk, is een bureauonderzoek uitgevoerd 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 (zie Bijlage 1).

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

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

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

4.5.3 Conclusie

In het plangebied en directe omgeving daarvan zijn geen bijzondere cultuurhistorische waarden aanwezig die een belemmering kunnen zijn voor de beoogde ontwikkeling met woningbouw. In de stedenbouwkundige opzet van het Scheldekwartier is cultuurhistorie een inspiratiebron: de vorm van de oude lunet komt in het ontwerp terug.

Er zijn geen archeologische waarden die een belemmering zijn voor de ontwikkeling van het gebied. Alle grondwerkzaamheden in de Scheldewijk zijn vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Beleids-/toetsingskader

Op grond van 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.

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

Bij het uitvoeren van een bodemsanering dient de bodemkwaliteit geschikt te zijn of geschikt te worden gemaakt voor de beoogde functie. Indien dat niet mogelijk is dienen maatregelen te worden genomen waarbij de functionele eigenschappen die de bodem heeft voor mens, plan en dier heeft, voorkomt. Wanneer grond toegepast wordt binnen het gebied zal deze de kwaliteit 'wonen' of schoner moeten hebben.

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

4.6.2 Onderzoek

De geplande ontwikkeling valt grotendeels binnen de grenzen van het 'Saneringsplan plangebied Scheldekwartier (KSG-werf) te Vlissingen' (MWH, september 2008). In dit saneringsplan wordt de aanpak van de al bekende verontreinigingen beschreven. Het saneringsplan is ter beschikking voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Zeeland. Gedeputeerde Staten heeft bij besluit van 11 november 2008 ingestemd met het saneringsplan. Op basis van het saneringsplan moet, vooraf aan de geplande ontwikkeling, een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd worden. De resultaten van dit bodemonderzoek en de bouwplannen vormen de basis voor het op te stellen uitvoeringsplan. Voordat gestart kan worden met de werkzaamheden moet het uitvoeringsplan ter beoordeling en goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

Voor het plangebied Scheldewijk fase 1 is in 2018 een Verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een rapport dat is opgenomen in bijlage Bijlage 2 Verkennend bodem- en asbestonderzoek Scheldeterrein d.d. 31 januari 2018. Voor het deelgebied Scheldewijk fase 3' is in 2020 een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage Bijlage 3 Verkennend bodem- en asbestonderzoek 'Scheldewijk fase 3' op Scheldekwartier te Vlissingen. Het plangebied maakt deel uit van het onderzochte gebied. Uit de resultaten van het bodemonderzoek blijkt dat de ondergrond heterogeen sterk verontreinigd is met zware metalen. Asbest is visueel en analytisch niet aangetroffen.

Op 24 juni 2019 is door Theo Pouw uit Utrecht in totaal 235,24 ton met minerale olie verontreinigde grond afgevoerd naar de erkend verwerker Theo Pouw te Utrecht. Vanwege de aanwezigheid van een woekerplant Japanse Duizendknoop is gedurende de werkzaamheden in 2019 circa 2280 m³ grond tijdelijk in een bassin geplaatst en circa 1,5 jaar onder (zout) water gezet totdat er geen leven meer zat in de invasieve exoot. In de periode van 15 tot en met 25 november 2021 is 3035,34 ton overtollige verontreinigde grond uit het bassin afgevoerd naar GRZN TOP De Kragge te Bergen op Zoom.

Op basis van zintuiglijke waarnemingen zijn na uitvoering van de graafwerkzaamheden geen verontreinigingen met olieproducten meer achtergebleven. Het nemen van controlemonsters en het uitvoeren van het laboratoriumonderzoek heeft bevestigd dat in de wanden en de bodem van de ontgravingsput geen verontreinigingen met minerale olie meer aanwezig zijn ten opzichte van de terugsaneerwaarden. Het plaatsen en bemonsteren van peilbuizen in de aangevulde ontgravingsput heeft aangetoond dat in het grondwater geen verontreinigingen met olieproducten meer aanwezig zijn ten opzichte van de streefwaarden.

Geconcludeerd kan worden dat het doel van deze grondsanering, het verwijderen van de mobiele spots op het terrein en het isoleren van de immobiele verontreiniging, geheel bereikt is. Op basis van de resultaten van de zintuiglijke en chemisch analytische controle van de controlemonsters en de aangebrachte schone zandlaag kan de grondsanering als afgerond worden beschouwd. De voorgenomen bouwwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Opgemerkt dient te worden dat er gebruiksbeperkingen gelden op het terrein. Er mag niet in onder het aangebrachte geotextiel (in de verontreinigde grond) gegraven worden zonder melding aan en toestemming van het bevoegd gezag (bijlage 4).

Op 20 juli 2022 is door de RUD Zeeland een beschikking verleend waarin is ingestemd met de sanering van de locatie Scheldewijk op grond van artikel 39c en 39d van de Wet Bodembescherming (bijlage 5).

4.6.3 Conclusie

Uit bodemonderzoek is gebleken dat de ondergrond heterogeen sterk is verontreinigd met zware metalen. In verband hiermee is over het te ontwikkelen gedeelte van het plangebied een 1 meter dikke leeflaag aangebracht. Het is van belang dat deze leeflaag niet wordt verstoord.

Voor de realisatie van de parkeerkelder is een aanvullend bodemonderzoek nodig. Afhankelijk van de uitkomst daarvan is wel of geen sanering nodig welke onderdeel is van de afspraken over de grondverkoop.

4.7 Ontplobbare oorlogsresten

4.7.1 Beleids- en toetsingskader

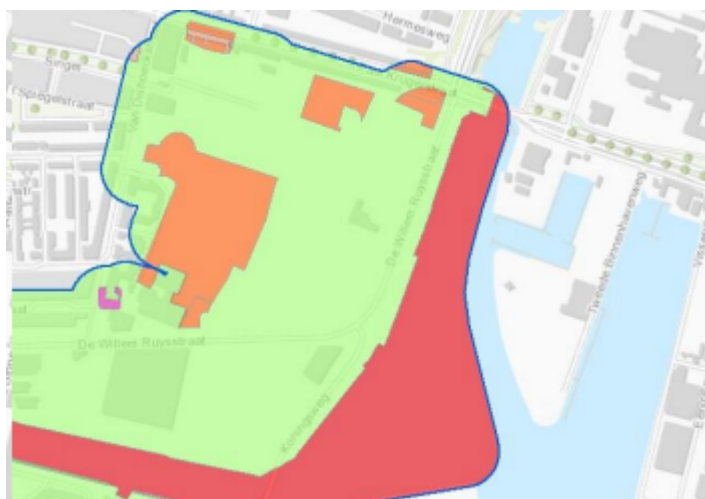
Op 3 oktober 2013 heeft de gemeenteraad het beleid met betrekking tot ontplofbare oorlogsresten (OO) uit de Tweede Wereldoorlog, inclusief beleidskaart vastgesteld. In dit beleid en op de bijbehorende kaart zijn vastgelegd in welke deelgebieden wel of geen nader onderzoek naar OO uitgevoerd moet worden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

Daarnaast is voor de borging van de kwaliteit/ veiligheid van het opsporen van conventionele explosieven (CE) het Werkveldspecifiek certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE) van kracht. Dit certificatieschema maakt onderdeel uit van het stelsel van wettelijk verplichte certificatie conform het Arbobesluit en bevat de proceseisen voor vooronderzoek en opsporing van CE.

4.7.2 Onderzoek

In 2017 is in opdracht van de gemeente Vlissingen een risicoanalyse uitgevoerd naar OO binnen het plangebied Scheldekwartier¹. De burgemeester van de gemeente Vlissingen is akkoord gegaan met de conclusies uit het rapport.

Uit deze risicoanalyse blijkt dat het te ontwikkelen gebied niet meer verdacht is op de aanwezigheid van OO (groen)(zie figuur 4.6). Voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden in het plangebied hoeft daarom geen detectieonderzoek naar OO uitgevoerd te worden.



Figuur 4.7 Uitsnede uit de OO bodembelastingkaart

4.7.3 Conclusie

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

4.8 Water(toets)

4.8.1 Beleids- en toetsingskader

Door de Commissie Waterbeheer 21e eeuw is het instrument van de watertoets geïntroduceerd. De watertoets is inmiddels verankerd op alle ruimtelijke planniveaus, die Nederland kent. De watertoets is een beoordeling van de invloed, die ontwikkelingen of beheer van een 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. Hoe met de watertoets om te gaan, is onder andere beschreven in de Zeeuwse Handreiking Watertoets.

De provincie Zeeland heeft het beleid voor de bescherming van het grond- en oppervlaktewater opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2018 en zijn daarover regels opgenomen in de Provinciale Omgevingsverordening 2018. In die verordening zijn ook regels opgenomen ter bescherming van verdrogingsgevoelige natuurgebieden en over de bescherming van waterkeringen.

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.

Vervolgens is voor het Scheldekwartier op 27 juli 2017 het 'Herziene rioleringsplan Scheldekwartier' vastgesteld, dat als bijlage 8 is bijgesloten. Dit plan (definitief verklaard op 2 augustus 2017) is afgestemd op het grondstromenplan, dat is ontwikkeld voor het Scheldekwartier. Het rioleringsplan geeft weer op welke wijze met de (afval)waterstromen binnen het Scheldekwartier wordt omgegaan, waarbij aandacht is besteed aan de hoogteligging, de waterscheiding en waterkering en de afwatering vuilwaterriool en regenwater. Ook is er aandacht besteed aan de afvoercapaciteit in het kader van de klimaatbestendigheid en de fasering van de aanleg van de riolering.

4.8.2 Watertoets

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

Om aan te tonen dat het voorliggend plan voldoet aan de waterdoelstellingen is de beoogde ontwikkeling van het Scheldekwartier voor de volledigheid ook getoetst aan de criteria uit de hiervoor genoemde Zeeuwse Handreiking Watertoets. Deze criteria zijn bijeengezet in de watertoetstabel die door het Waterschap wordt gehanteerd. Die tabel is opgenomen in een 'Aanmeldformulier watertoets', die ingevuld is opgenomen in bijlage 7 van deze plantoelichting. Uit toetsing aan deze criteria blijkt dat het aspect water geen vormt belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Van meet af aan is het aspect waterhuishouding meegenomen in de planvoorbereiding en het Waterschap Scheldestromen is daarbij betrokken.

4.8.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van water. Het aspect water staat de vaststelling van dit bestemmingsplan niet in de weg.

4.9 Luchtkwaliteit

4.9.1 Wettelijk kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het doel is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de belangrijkste zijn. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de volgende grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang:

- jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof PM_{10} ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM_{10} (maximaal 35 dagen per jaar $>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- jaargemiddelde concentratie fijn stof $\text{PM}_{2,5}$ ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden, die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan), uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd in of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

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. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:
 1. een project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
 2. een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.
- grote projecten: projecten, die de luchtkwaliteit "in betekenende mate" (NIBM) 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).

4.9.2 Onderzoeksresultaten

Het aspect luchtkwaliteit kan uitsluitend in samenhang met het programma van de andere voorziene ontwikkelingen van het grotere projectgebied Scheldekwardier worden gezien. Het is dan ook onderzocht in het kader van de milieueffectrapport voor het Scheldekwardier en het naastgelegen Edisongebied dat is opgesteld (zie paragraaf 4.2). Geconcludeerd is dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit nergens worden overschreden. De Commissie voor de m.e.r. heeft echter geadviseerd het onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de besluitvorming over uitwerkingsplannen te actualiseren, waarbij rekening moet worden gehouden met de emissies van de scheepvaart en de dan geldende wetgeving.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de emissies van de scheepvaart op het Kanaal door Walcheren. Uit het onderzoek blijkt, dat de bijdrage van de scheepvaart aan de lokale concentraties NO₂ en PM₁₀ zeer laag is en zeker niet tot een overschrijding van de normen zal leiden. Ook 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 onderzoek⁴ blijkt, dat er weliswaar een kleine toename van de concentraties NO₂ en PM₁₀ voor 2020 plaatsvindt, maar dat er geen overschrijdingen van de normen plaatsvinden.

In de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van de realisatie van circa 1.400 tot 1.800 woningen in het 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 NO₂ en PM₁₀. De onderzoeken t.b.v. het MER worden daarmee nog adequaat geacht en geven eerder een over- dan een onderschatting.

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

Om toch zekerheid te hebben over het woon- en leefklimaat ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen is in 2023 een locatiespecifiek onderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport dat is opgenomen in bijlage 9.

De berekeningen zijn uitgevoerd met de rekenmodule Aerius-lucht. Dit is het rekenhart van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Aerius-lucht rekent volgens standaard rekenmethode 1 en standaard rekenmethode 2 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl, 2007).

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor zichtjaar 2023. Aangezien de achtergrondconcentraties en voertuigemissies afnemen naar de toekomst, is hiermee een worst-case scenario beschouwd. Er is wel gerekend met de toekomstige verkeerscijfers voor 2033. De berekeningen zijn uitgevoerd op de wettelijke toetsafstand van maximaal 10 meter van de rand van de weg.

Uit het onderzoek is gebleken dat in geen geval sprake is van overschrijdingen van de normen uit de Wet milieubeheer. Het extra verkeer als gevolg van de planontwikkeling zorgt slechts in beperkte mate voor concentratietoenames. Er is geen sprake van concentratietoenames die 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.9.3 Conclusie

Omdat is aangetoond dat wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer, vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van de plannen (Wet milieubeheer artikel 5.16, lid 1 onder a).

4.10 Bedrijven en milieuzonering

4.10.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om dit aspect inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de publicatie "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).

Tabel 4.8 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.

4.10.2 Toetsing

Het plangebied Scheldekwardier kan op grond van de VNG-publicatie worden getypeerd als een gemengd gebied. Dit betekent dat in beginsel de richtafstanden uit kolom 2 van tabel 4.8 moeten worden aangehouden. Onderstaande bedrijven zijn relevant voor het Scheldekwardier.

<u>Adres en bedrijfsnaam</u>	<u>SBI-code/bedrijfsactiviteit</u>	<u>Grootste in acht te nemen afstand</u>	<u>Milieu-categorie</u>
1. Amels Holland, Koningsweg 2	301, 3315 Scheepsbouw- en reparatiebedrijven; metalen schepen >= 25 meter	Geluid; 300 meter	5.1
2. Parkeergarage Scheldeplein	5221 Autoparkeerterreinen, parkeergarages	Geluid; 10 meter	2
3. Prins Glas, Paul Krugerstraat 288	231 Glasbewerkingsbedrijven	Geluid; 30 meter	3.1
4. Winkels/supermarkt/ lichte horeca Walstraat, Aagje Dekenstraat en Scheldestraat e.o.	471, 4722, 4723, 561 Detailhandel, supermarkten, diverse vormen (lichte) horeca	Geluid; 0 meter	1
5. Gasreducerstation Delta	35 - D3 Gasreducerstation	Geluid en gevaar; 0 meter	1
6. KSG; hoofdkantoor Glacisstraat 165	941, 942 Bedrijfsorganisaties (kantoren)	Geluid; 0 meter	1
7. Machinefabriek	5221 Autoparkeerterreinen, parkeergarages	Geluid 10 meter	2
8. Timmerfabriek	55.10.1, 56.10.1, Hotel-restaurants	Geluid 10 meter	2
9. Stadshaven (tigplaatsen en riviercruiseschepen)	926 Jachthavens met diverse voorzieningen	30 meter	3.1

Tabel 4.9 Inschaling van relevante bedrijven en bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het Scheldekwardier

In tabel 4.9 zijn de in acht te nemen afstanden aangegeven. De voor deze activiteiten van toepassing zijnde richtafstanden vloeien voort uit het milieuaspect geluid. Aan de richtafstanden wordt voor het plangebied voldaan, behalve voor Amels Holland. Dit bedrijf is op circa 250 meter van het plangebied gesitueerd.

In aanvulling hierop kan worden geconcludeerd dat voor het aspect geluid een geluidzone voor het industrielaawaai op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld en vastgelegd is in de parapluerziening geluidzone de Schelde/Buitenhaven. Deze geluidzone is gebaseerd op de in de actuele vergunning Wet milieubeheer voor de KSG beschreven concrete bedrijfsactiviteiten van de diverse onderdelen van KSG (waaronder Amels Holland en de helikopterlandplaats, maar ook het onder punt 6 van de tabel genoemde hoofdkantoor). De werkzaamheden moeten dus plaatsvinden binnen de vergunning en kunnen en mogen niet de voor de geluidzone vastgestelde geluidsbelasting van 50dB op de zonegrens overschrijden. De geluidzone loopt voor een zeer beperkt deel door het bouwvlak voor de woningen aan de zuidzijde van plot I. Dit is het deel van de zone als gevolg van het kantoor van Amels. De geluidbelasting op de zonegrens mag 50dB bedragen. Omdat de bedrijfsactiviteiten binnen de zone in dit gebied zeer beperkt zijn (kantoorfunctie) is de werkelijke geluidbelasting naar verwachting lager. Afsproken is een hogere grenswaarden te verlenen voor de maximale ontheffingswaarde van 55dB. In paragraaf 4.11.2 wordt het aspect industrielaawaai nader beschouwd.

Een acceptabel woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

4.10.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de omliggende bedrijven en bedrijfsactiviteiten ter plaatse van woningen niet zullen leiden tot milieuhinder. Omgekeerd zullen de woningen geen belemmering vormen voor de bedrijven en bedrijfsactiviteiten. Ten aanzien van de geluidzone voor het industrielawaai dient er een besluit hogere grenswaarden genomen te worden. Het aspect milieuhinder en omliggende functies staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.11 Geluid

4.11.1 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 wegverkeerslawaaï, industrielawaai en spoorweglawaaï.

Conform artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) (2007) bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Alvorens geluidgevoelige objecten - zoals woningen of scholen - kunnen worden geprojecteerd, dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

Als er nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de onderzoekszone van een weg worden gerealiseerd, dan mag de geluidbelasting van het wegverkeer niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Wanneer de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dient onderzoek naar de mogelijke toepassing van geluidreducerende maatregelen te worden uitgevoerd. Blijkt dat niet mogelijk of op overwegende bezwaren te stuiten dan is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde. Deze hogere waarde mag de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschrijden.

Daarnaast worden in het Bouwbesluit 2012 eisen gesteld aan de karakteristieke geluidwering. Dit betreffen eisen aan de geluidwering van de gevel zodat deze zodanig wordt geconstrueerd dat in verblijfsruimten van woningen voldaan wordt aan de maximale binnenwaarde van 33 dB.

Voor woonerven en voor wegen waarop de maximum snelheid 30 km/h bedraagt, geldt geen onderzoekszone, waardoor ze - strikt formeel gezien - niet hoeven te worden getoetst aan de normen van de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel wenselijk dat deze wegen mee worden genomen in de afweging. De normen uit de Wet geluidhinder voor nieuwe woningen binnen de geluidzone van nieuwe wegen kunnen hierbij worden gehanteerd als richtwaarde. In dat geval geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Industrielawaai

Voor wat betreft de nieuwbouw van woningen binnen een bestaande geluidzone is hoofdstuk 5 'Zones rond industrieterreinen', afdeling 2 "Bestaande geluidzones" van de Wet geluidhinder van toepassing. Op grond van artikel 59 lid 1 zijn voor wat betreft de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, vanwege een industrieterrein, van de gevel van binnen de zone nieuw te bouwen en nog niet geprojecteerde woningen, de artikelen 44 en 45 van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat de vast te stellen waarde 55 dB(A) niet te boven mag gaan. In artikel 44 is opgenomen dat de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege het betrokken industrieterrein, behoudens het gestelde in artikel 45, 50 dB(A) bedraagt.

4.11.2 Toetsing

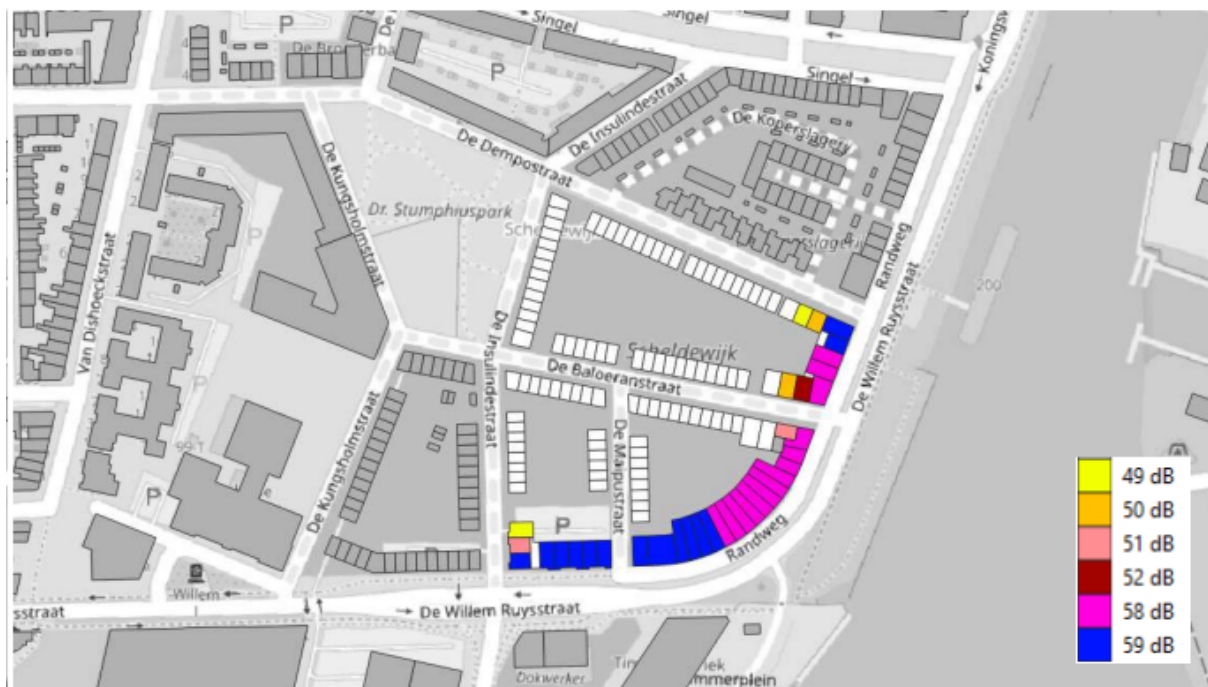
Wegverkeerslawaaï

Ten behoeve van de realisatie van de nieuwe woningen in Scheldekwartier is in 2018 akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarin is de woningbouw in de plots I, J en K niet meegenomen. Voor de planologische besluitvorming is daarom alsnog voor dit deelgebied akoestisch onderzoek uitgevoerd door Goudappel. In de rapportage, die is opgenomen in bijlage 10, is het volgende geconcludeerd.

- Ten gevolge van het verkeer op de Willem Ruysstraat is sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 59 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt in dat geval met 11 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt in geen geval

overschreden. Omdat sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, is in het onderzoek de toepassing van geluidreducerende maatregelen beschouwd. Geconstateerd is dat deze maatregelen niet goed kunnen worden ingepast of onvoldoende effect sorteren. Dat betekent dat ontheffing voor een hogere waarde nodig is. Om te voldoen aan de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit dient daarbij rekening gehouden te worden met eisen ten aanzien van het geluidisolierend vermogen van de gevel.

- Ten gevolge van het verkeer op de 30 km/uur-wegen rond het plangebied bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 54 dB. Het is niet mogelijk hiervoor hogere grenswaarden te verlenen, deze wegen vallen buiten de werking van de Wet geluidhinder. Met voldoende geluidsisolerende maatregelen van de gevel is er alsnog sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.



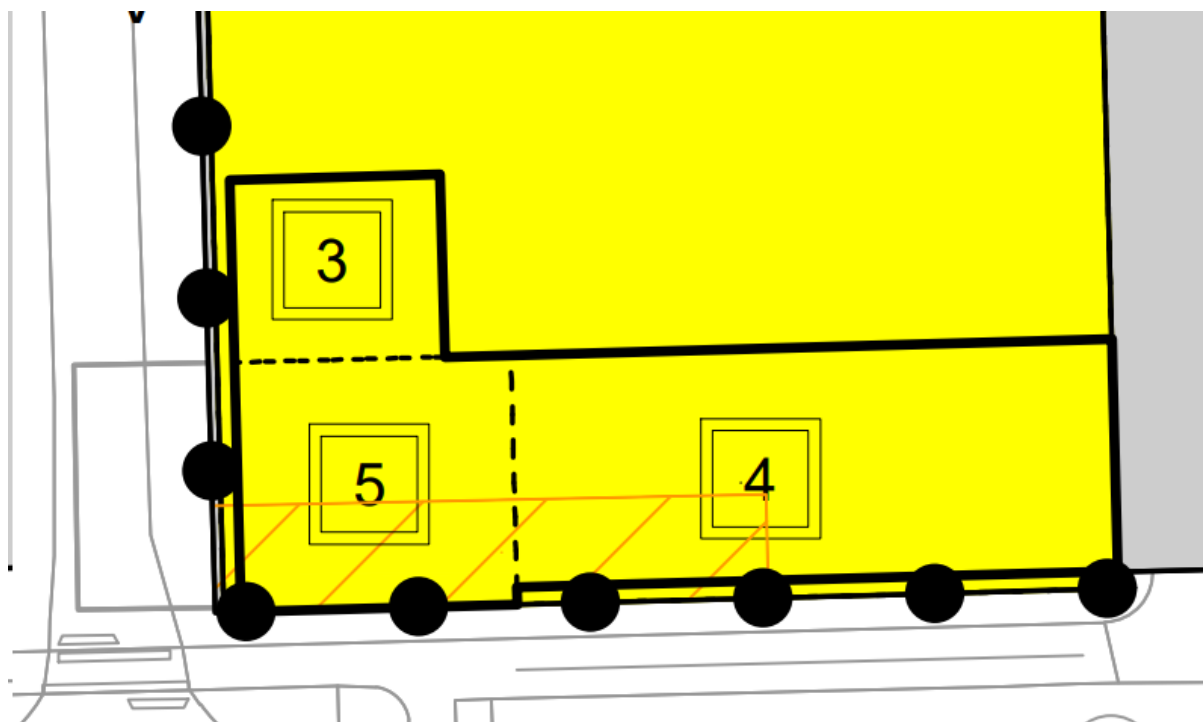
Figuur 4.10 Benodigde hogere grenswaarden (bron: Goudappel b.v.)

Spoorweglawaai

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

Industrielawaai

Het plan ligt voor een klein gedeelte in de zone van het gezoneerd industrieterrein "De Schelde Binnenhaven". Het betreft de uiterste zuidwesthoek van het plan dat met maximaal 9 woningen net binnen de zone ligt. In onderstaande figuur is dat gedeelte door middel van een oranje arcering weergegeven.



Figuur 4.11 Uitsnede uit de plankaart

De zone behoort bij het kantoorgebouw van de Koninklijke Schelde Groep (KSG). Omdat de zonegrens net over dit gedeelte van het plan ligt, is het aannemelijk dat de geluidbelasting hier ten hoogste 50 dB(A) bedraagt vanwege het kantoor van KSG. Een hogere geluidbelasting is niet mogelijk, want dan zou er sprake zijn van een zone overschrijding.

Er is geen bronmodellering beschikbaar van het kantoor van KSG om de werkelijke geluidbelasting te berekenen. Om het bedrijf niet in zijn bedrijfsvoering te schaden, is er in dit geval voor gekozen om een hogere waarde van 55 dB(A) vast te stellen. Hiermee wordt KSG voldoende geluidruimte geboden om de geluidzonering volledig te benutten.

Cumulatie van geluid

Uit de verbeelding blijkt dat alleen de zuidgevel van het bouwblok zich in de zone bevindt. Dit is ook de geluidbelaste gevel vanwege wegverkeerslawaai. De geluidbelasting bedraagt hier 64 dB vanwege wegverkeerslawaai excl. aftrek. De geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai is dus minimaal 9 dB hoger dan de geluidbelasting vanwege industrielawaai. Omdat de geluidbelastingen zo ver uit elkaar liggen, is van cumulatie van geluid dus geen sprake.

De noordgevel is vanwege industrielawaai geluidluw. Uit het akoestisch rapport "Scheldekwartier plot I,J,K" van Goudappel Coffeng blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ten hoogste 50 dB excl. aftrek bedraagt. De noordgevel is dus ook geluidluw vanwege wegverkeerslawaai, waardoor er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.11.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

4.12 Externe veiligheid

4.12.1 Wettelijk kader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Gemeentelijk en provinciaal beleid externe veiligheid

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. In de beleidsvisie is aangegeven, dat de gemeente risicosituaties beoordeelt aan de hand van de volgende veiligheidscriteria: plaatsgebonden risico, groepsrisico, zelfredzaamheid, beheersbaarheid en resteffect.

Vervolgens heeft de provincie op 10 april 2012 de Beleidsvisie Externe Veiligheid "Verantwoorde Risico's" vastgesteld.

Besluit externe veiligheid inrichtingen en Regeling externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) geven een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het Bevi is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In het Revi zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (zie hierna).

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet van belang. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet.

Normstelling

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)

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

Groepsrisico (GR)

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

4.12.2 Onderzoek

In 2007 is ter voorbereiding van het MER onderzoek uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid voor het gehele projectgebied Scheldekwardier. Uit het rapport² is gebleken, dat de ontwikkeling van het projectgebied Scheldekwardier tot gevolg heeft dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is vereist. Destijds waren er voor de ontwikkeling van het totale projectgebied Scheldekwardier twee risicobronnen relevant, te weten:

- de bovengrondse propaantank met inhoud van 18 m³ van de Koninklijke Schelde Groep B.V.;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde.
- Verbrugge Zeeland Terminals
- de A58

Vanwege de herijkte plannen voor het Scheldekwardier is in 2011 en 2013 nieuw onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor het groepsrisico (zie bijlage 11). Naar aanleiding van recente ontwikkelingen in het Scheldekwardier is eind 2020 aanvullend een kwalitatieve analyse uitgevoerd van de impact op het onderzoek uit 2013 (zie eveneens bijlage 11). Deze aanvulling kan nog als actueel worden gezien.

Propaantank

Eind 2009 is de bovengrondse propaantank van 18 m³ vervangen door een kleinere propaantank van 9,1 m³. Doordat de inhoud kleiner is dan 13 m³, valt de propaantank niet langer onder het Bevi maar is het Activiteitenbesluit wet milieubeheer van toepassing. Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een veiligheidsafstand van 25 meter vanuit het vulpunt en de opslagtank. De voorgenomen woningbouw in het Scheldekwardier wordt gebouwd op meer dan 25 meter vanaf het vulpunt en de opslagtank. De propaantank is dan ook niet langer een relevante risicobron voor de ontwikkeling van dit plan in het Scheldekwardier.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

Ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen is de enige relevante risicobron het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Het gehele Scheldekwardier ligt in het invloedsgebied hiervan. Uit het onderzoek van 2013 blijkt, dat de 10⁻⁶ PR-contour niet op het land komt. Dit geeft dus geen beperking voor de bouw van de woningen. Uit het onderzoek blijkt dat het GR zowel in de situatie met de ontwikkeling van het Scheldekwardier als in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde (OW) ligt, maar 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 basis van de kwalitatieve analyse uit 2020 blijkt, dat de uitgangspunten uit 2013, met uitzondering voor de Timmerfabriek, voor het merendeel conservatief zijn. Echter, deze toename is gelet op de omvang daarvan (80 personen) zeer beperkt van aard en leidt daarmee niet tot significante wijzigingen op het groepsrisico. Zoals in het gemeentelijk Externe veiligheidsbeleid en de toelichting daarop is vastgelegd, is in dit geval een uitgebreide verantwoording noodzakelijk.

4.12.3 Verantwoording groepsrisico

Motieven voor de acceptatie van (een verslechtering van) een risicosituatie

In de gemeentelijke en provinciale beleidsvisies ten aanzien van externe veiligheid wordt gesteld, dat de motivatieplicht ten aanzien van het groepsrisico zich beperkt tot relevante gevallen. Dit betreft gevallen waarin het GR de oriënterende waarde (bijna) overschrijdt of wanneer sprake is van een aanzienlijke toename (>10%) van het aantal slachtoffers. 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.

Voor het Scheldekwardier en daarmee voor het plangebied, is punt b en in mindere mate punt a van toepassing. De ontwikkelingsvisie voorziet in het opvullen van een open gat in bestaand stedelijk gebied. Het Scheldekwardier, en dit daarvan deel uitmakende deelproject, zijn van zeer groot belang voor de ontwikkeling van de stad, vanuit zowel economisch, maatschappelijk, ruimtelijk als sociaal perspectief.

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 kunnen eraan bijdragen dat de effecten van de ramp beperkt blijven. In het onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het MER is aangegeven dat het plan als geheel tot een verbetering leidt van de bereikbaarheid van de binnenstad. Het te realiseren plan voorziet niet specifiek in de huisvesting van verminderd zelfredzame personen, hoewel van de aanwezigheid hiervan wel sprake kan zijn.

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

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

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

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

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

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

In het plangebied worden geen specifieke functies/voorzieningen mogelijk gemaakt voor verminderd zelfredzame personen. Er kan dan ook geconcludeerd worden, dat zich geen knelpunten voordoen ten aanzien

van de aspecten 'ontvluchting' en 'bereikbaarheid'.

Beheersbaarheid en resteffect

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

4.12.4 Conclusie en afweging

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 hiervan is zo snel dat er onvoldoende tijd is om met repressief optreden de gevolgen te beperken.

Ook zijn ongevallen met ammoniak van belang. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan het noodzakelijk zijn om grote delen van Vlissingen (ook het Scheldekwartier) te alarmeren en te instrueren om ramen, deuren en ventilatieopeningen te sluiten. Dit vereist een zeer snel handelen van de hulpverleningsdiensten. Voorwaarde daarbij is uiteraard dat de hulpverleningsdiensten zelf ook snel gealarmeerd zijn.

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

Afweging

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

Dit belang moet afgewogen worden tegen de toename van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Indien zich een calamiteit voordoet, waarbij gevaarlijke stoffen

betrokken zijn, kunnen de gevolgen groot zijn. Echter door het treffen van maatregelen in het kader van zelfredzaamheid en beheersbaarheid (zoals hiervoor beschreven), in combinatie met de zeer kleine kans op een calamiteit, wordt dit niet als een belemmering voor de realisering van dit project gezien.

4.13 Windhinder

4.13.1 Wettelijk kader

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. De beoordeling van windhinder is nodig vanuit een goede ruimtelijke ordening.

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

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

4.13.2 Toetsing

Voor de ontwikkeling is een Quicksan (deskundig oordeel) uitgevoerd door SIMstudio (Bijlage 13, rapportage d.d. 6 maart 2023). De ontwikkeling is onderdeel van het ontwikkelingsgebied Scheldekwardier. Het onderzoek bestaat uit plot I, J en K van het Scheldekwardier.

In de huidige situatie is deze locatie onbebouwd. In de toekomstige situatie zal de bebouwing in de omgeving bestaan uit 2 tot 5 bouwlagen. Het ontwerp van de toekomstige ontwikkeling is nog niet geheel uitgewerkt. De ontwikkeling zal bestaan uit bebouwing met 2 tot 7 bouwlagen. Daarmee is de maximale bouwhoogte ongeveer 21m.

Gezien de hoogte en de omgeving wordt er geen windhinder of windgevaar verwacht. Daarmee hoeft er in een vervolg stadium geen CFD-onderzoek uitgevoerd te worden.

4.13.3 Conclusie

Het is niet de verwachting dat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot ernstige vormen van windhinder of windgevaar. Daarmee vormt het aspect geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.14 Ecologie

4.14.1 Wettelijk kader

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het NatuurNetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Dit is anders indien uit de Wnb voortvloeit dat een passende beoordeling moet worden gemaakt. Deze dient te zijn verricht ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- a. Natura-2000 gebieden;
- b. Bijzondere nationale natuurgebieden;

Daarvan zijn de Natura-2000-gebieden en het NatuurNetwerk Zeeland (als onderdeel van het NatuurNetwerk Nederland van belang). De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a. soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- b. soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn; en
- c. de bescherming van overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de provincie Zeeland geldt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden en bestendig beheer en onderhoud een vrijstelling voor een groot deel van de "overig" beschermde soorten. Deze lijst is in de provincie Zeeland ongeveer vergelijkbaar met de "Tabel 1-soorten", dus de meest algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor de Europees beschermde soorten (Vogel- en Habitatrichtlijn) is er overigens geen beleidsruimte en blijft de bescherming onveranderd.

4.14.2 Onderzoekresultaten

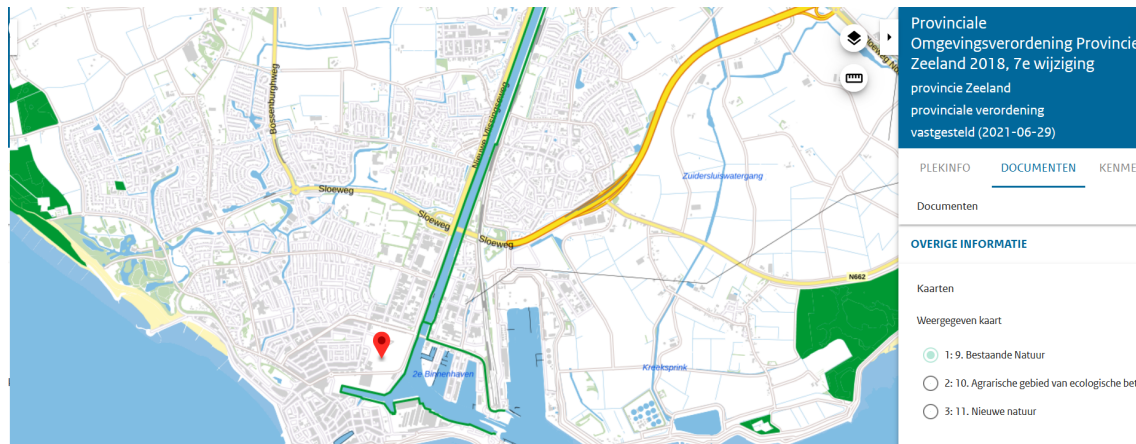
Voor de beoordeling van de ecologische consequenties van de herontwikkeling van het Scheldekwartier is in 2017 een ecologische verkenning uitgevoerd. Deze zogenoemde 'quickscan ecologie' is opgenomen in bijlage 14. In de Quickscan is ook bepaald of eventuele strijdigheden van de voorgenomen ingreep/ontwikkeling met de Wnb de aanvraag van een ontheffing dan wel het werken volgens een goedgekeurde gedragscode noodzakelijk maken. De planlocatie is op 23 februari 2017 bezocht, waarbij het terrein is onderzocht op de aanwezigheid van groeiplaatsen van hogere planten en het voorkomen van fauna, die volgens de Wnb beschermd zijn. Ook is een algemene beoordeling gemaakt voor de geschiktheid van het gebied voor overige (niet aangetroffen) beschermde soorten. Een quickscan is maximaal 3 jaar geldig. Sindsdien is het beleid van de provincie over soorten waarvoor een vrijstelling van ontheffing Wnb gewijzigd. Tegenwoordig zijn onder andere ook de haas en het konijn beschermd en is een ontheffing nodig als deze soorten zijn aangetroffen. Daarom is besloten om de Quickscan te actualiseren. Het plangebied is in het kader van het actualiseren van de quickscan op 5 april en 15 mei 2021 bezocht door een ecooloog. Deze heeft een concept memo gemaakt die is opgenomen in bijlage 15. De conclusies en aanbevelingen luiden als volgt.

Gebiedsbescherming

De nabij gelegen Westerschelde is aangewezen als Natura 2000-gebied. Het plangebied is niet gelegen in of nabij dit Natura-2000 gebied, zodat er als gevolg van het plan geen effecten (los van stikstofdepositie) denkbaar

zijn. Dit is dan ook niet meegewogen in de effectbeoordeling van het plan.

Wel is op enige afstand het Natuur Netwerk Nederland (Zeeland) aanwezig, de dichtstbijzijnde gebieden zijn de natuurlijke oevers langs het Kanaal door Walcheren (zie figuur 4.12). De gebieden Vliedberg Paauwenburg en Kaapduinen liggen op circa 2 kilometer ten noordwesten van het plangebied. Ook in de omgeving van Ritthem, op circa 4 km van het plangebied, bevindt zich een onderdeel van het NNZ. Verstoring is door de afstand tot het plangebied en het feit dat dit hiervan gescheiden is, uitgesloten.



Figuur 4.12 Natuur Netwerk Zeeland (bron: Provinciale Omgevingsverordening Zeeland)

Soortenbescherming

Kort samengevat is het resultaat van de quickscan 2017 dat er op de projectlocatie beschermde soorten voorkomen die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkeling van de locatie. Bij de het bouwrijp maken, zal met name rekening gehouden moeten worden met de zich in en om het plangebied bevindende gemengde broedkolonie van kleine mantelmeeuw en zilvermeeuw. Daarnaast kunnen algemeen voorkomende broedvogels zich in en in de nabijheid van het plangebied bevinden.

Door te werken buiten het vogelbroedseizoen en/of mitigerende maatregelen toe te passen, zoals buiten het broedseizoen broedbiotoop te verwijderen en het terrein onder ecologische begeleiding broedvrij te houden worden de verbodsbepalingen zoals geformuleerd onder artikel 3.1 en 3.5 van de Wet natuurbescherming niet overtreden. Naar aanleiding van deze conclusies uit 2017 is het plangebied in 2018 en 2019 intensief bezocht in het kader van het broedvrij houden ten tijde van de bouw.

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

Voor de ruimtelijke inrichting van het Scheldeterrein die in 2018 is gestart, is een ecologisch werkprotocol opgesteld (ten aanzien van broedvogels en rugstreeppad) dat is voorgelegd aan de provincie Zeeland. De reactie uit 2018 van de provincie Zeeland dat geen ontheffing Wnb nodig is, is opgenomen in bijlage 16.

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

Op basis van de gevolgde werkwijze en bevindingen kan de aanwezigheid van rugstreeppad worden uitgesloten. Door het mobiele karakter van de soort en mogelijk toekomstige aanvoer van zand van elders kan de soort wel

geïntroduceerd worden op de bouwlocatie. Door het voorkomen van geschikt voortplantingswater kan het permanent vestigen van de soort worden voorkomen. Ecologische begeleiding tijdens de bouwfase van de Scheldewijk kan hierin voorzien.

Op basis van geraadpleegde verspreidingsatlassen, de bevindingen van de ecologische begeleiding in 2018, 2019 en de twee terreinbezoeken is een inschatting/beoordeling gemaakt ten aanzien van beschermde soorten. De volledige memo met de bevindingen per soortgroep is opgenomen in bijlage 15. Hierna zijn de bevindingen kort weergegeven:

Vogels

Doordat het plangebied in 2018 en 2019 preventief broedvrij is gehouden is de gemengde meeuwenkolonie (zilverbreeuw en kleine mantelmeeuw) niet meer aanwezig. In 2020 hebben nog enkele zilverbreeuwen gebroed op het aanwezige gronddepot maar de meeste vogels hebben zich verspreid in de omgeving (vooral op daken in Vlissingen zelf (o.a. Koningsweg en Paul Krugerstraat en de Binnenhaven (lasloods)). Omdat de nieuwe bewoners van de Scheldewijk en andere omwonenden de braakliggende bouwterreinen gebruiken als hondenuitlaat en losloopegebied is de potentie voor broedvogels zeer beperkt geworden. In het afgesloten depot met Japanse Duizendknoop broeden nog enkele fazanten. Bij de amovering van dit depot dient eerst een check op broedvogels plaats te vinden indien dit gebeurt binnen het kwetsbare broedseizoen van vogels (globaal tussen 1 maart en 1 september). Effecten op beschermde vogels kunnen op voorhand worden uitgesloten mits er zorgvuldig wordt gewerkt (check vooraf).

Vaatplanten

Beschermde planten zijn tijdens het terreinbezoek niet aangetroffen en worden op basis van het aanwezige biotoop ook niet verwacht. Effecten op beschermde planten kunnen op voorhand worden uitgesloten

Vleermuizen

Door het ontbreken van opgaande beplanting is de Scheldewijk nu nog niet interessant of nauwelijks interessant voor vleermuizen. Na de realisatie (o.a. aanleg park) zal de potentie voor vleermuizen toenemen. Effecten op vleermuizen kunnen op voorhand worden uitgesloten

Haas en konijn

Gelet op de ligging in urbaan gebied (woonwijk) worden alleen algemeen voorkomende muizen verwacht zoals huismuis en huisspitsmuis en de egel. Geschikte holen en verblijfplaatsen voor kleine marterachtigen zijn niet aangetroffen en worden op basis van het biotoop niet verwacht. Wel komen er enkele hazen en konijnen voor. (De konijn is nog niet vermeld in bijlage 15 maar wel daarna alsnog waargenomen.) De populatie hazen is wel hard afgenomen ten gevolge van de verstoring (loslopende honden en ontwikkeling van de woonwijk). Naar schatting zijn er nog 3-5 hazen aanwezig. Bij gevaar verplaatsen de hazen zich richting de met bouwhekken omheinde terreindelen. Duidelijk is dat het op de langere termijn geen duurzaam gebied is voor haas en konijn.

Ontheffing Wnb

Op 29 maart 2022 heeft de Provincie Zeeland ontheffing verleend voor het opzettelijk vangen van de haas en het konijn en om opzettelijk vaste rust- en verblijfplaatsen van deze soorten te vernielen verspreid in ruimte en tijd (zie Bijlage 17). Daarnaast is er ontheffing verleend voor het uitzetten van de gevangen hazen en konijnen in een ander gebied dan waar ze gevangen zijn. De konijnen en hazen worden uitgezet in het Zeeuwse deel van het Markiezaat. De ontheffing is verleend voor de periode van 1 december 2021 tot en met 31 december 2030.

4.14.3 Stikstofdepositie

Aanleg- en bouwfase

Het plangebied ligt op een afstand van circa 800 meter van Natura 2000-gebied 'Westerschelde & Saefthinghe'. Stikstofgevoelige habitattypen liggen op ruimere afstand van het plangebied, te weten circa 4,2 kilometer. Om te bepalen of er vanuit het aspect stikstofdepositie significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van het plankunnen optreden, is een Aeries-berekening uitgevoerd door NOx Advies (versie Aeries 2022) voor de bouwfase. De berekening is bijgevoegd als bijlage 18 en de memo als bijlage 19. Daaruit blijkt dat er geen toename van stikstofdepositie is berekend. Stikstofdepositie vormt daarom geen probleem voor de uitvoerbaarheid van het plan. De gebruiksfase is in een separaat onderzoek doorgerekend.

Gebruiksfase

Uit de stikstofberekening voor de gebruiksfase uitgevoerd door Rho blijkt eveneens dat er geen toename van stikstofdepositie is berekend (zie bijlage 20).

4.14.4 Conclusie

Op grond van het vorenstaande wordt geconcludeerd, dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de realisatie van dit project. Wel zal bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid van hazen en konijnen. Hievoor is reeds een ontheffing Wnb verleend.

4.15 Duurzaamheid en energie

4.15.1 Beleids-/toetsingskader

In het klimaatverdrag van Parijs (2015) hebben 195 landen ervoor getekend om de mondiale temperatuurstijging tot ruim onder 2 graden Celsius te beperken, en daarbij te streven naar een verdere beperking van de opwarming tot maximaal 1,5 graad Celsius. De Europese Unie heeft namens alle lidstaten harde toezeggingen gedaan om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met ten minste 40 procent te verminderen ten opzichte van 1990. De Nederlandse Rijksoverheid legt de lat echter hoger dan deze toezegging en acht maatregelen noodzakelijk die voorbereiden op een extra reductie van 9 procent. In het verlengde hiervan is in de Wet Voortgang Energietransitie (Wet Vet) onder andere geregeld dat nieuwbouwwoningen niet meer mogen worden aangesloten op een aardgasnetwerk.

De voorheen geldende aansluitplicht van woningen is vervangen door een warmterecht, waarmee eindgebruikers aanspraak kunnen maken op een aansluiting op een (verzwaard) elektriciteitsnet of een warmtenet.

Als gevolg daarvan worden ook de energieprestatie-eisen voor nieuwbouw aangescherpt.

Het kabinet maakt ook afspraken met gemeenten, provincies, waterschappen en netbeheerders om de gebouwde omgeving te verduurzamen.

De gemeente Vlissingen heeft uitgesproken, dat haar duurzaamheidsambities verder reiken dan waartoe de wettelijke voorschriften de gemeente verplichten. De gemeente heeft echter geen juridische mogelijkheden om initiatiefnemers te verplichten meer energiebesparende maatregelen te treffen dan wettelijk is voorgeschreven. De gemeente kan initiatiefnemers wel stimuleren om zo duurzaam mogelijke woningen te bouwen. Vanzelfsprekend worden alle plannen bijna energieneutraal uitgevoerd en voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012, maar de ambitie is om meer te doen. De verschillende initiatiefnemers zullen moeten onderzoeken op welke wijze zij hun plannen duurzamer kunnen maken in relatie tot de bouwkosten.

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat aanvragen van de omgevingsvergunning vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). De BENG-norm heeft de eerder geldende normen van energetische efficiëntie van nieuwbouw (in de vorm van Energieprestatiecoëfficiënten) vervangen.

4.15.2 Toetsing

Uit het voorgaande blijkt dat voor het plan niet meer de verplichting geldt om op het gasnet te worden aangesloten. Dat wordt dan ook niet gedaan. Om gasloze woningen te bouwen, zal balansventilatie worden toegepast. Dit is een gesloten systeem van mechanische ventilatie waarbij gebruikte vochtige lucht wordt afgezogen en droge verse lucht wordt ingeblazen. De hoeveelheid aangevoerde lucht is volledig in balans met de hoeveelheid afvoerde lucht. Het is een gesloten ventilatiesysteem waarin warmte terugwinning plaatsvindt.

Verder worden op de dakvlakken P(hoto) V(oltaic)-panelen (ofwel zonnepanelen) gelegd.

Verder is op het niveau van het bestemmingsplan de duurzame combinatie tussen water en ruimtelijke ontwikkeling van belang. In het plangebied wordt echter geen open water aangelegd voor berging van schoon hemelwater.

De overige thema's spelen vooral op het niveau van bouwplannen een rol. Het gebouw zal voldoen aan alle voorwaarden met betrekking tot duurzaamheid uit het Bouwbesluit. Er zal gebruik worden gemaakt van duurzame materialen, dat wil zeggen hout, betongranulaat, pvc, gips en zo min mogelijk tot geen lood en geen koper. Kozijnen en goten worden uitgevoerd in kunststof. Lood door loodvervangers waar mogelijk.

4.15.3 Conclusie

Op verschillende niveaus van de planontwikkeling wordt ingezet op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

4.16 Kabels en leidingen (ondergrondse infrastructuur)

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

Hoofdstuk 5 Toelichting op het juridische plan

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de juridisch -planologische regeling in dit bestemmingsplan toegelicht. Die regeling moet voldoen aan bepaalde eisen. Zo is in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geregeld dat alle nieuwe ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, digitaal moeten worden vervaardigd, met inachtneming van de daartoe wettelijk verplicht gestelde ruimtelijke ordeningsstandaarden (SVBP2012, IMRO2012, STRI2012). Op die wijze zijn bestemmingsplannen onderling vergelijkbaar en ook digitaal uitwisselbaar. Ook de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en andere bestemmingsplannen en verordeningen zijn van belang voor het opstellen van een bestemmingsplan.

De regels dienen op een dusdanige wijze te zijn opgesteld, dat deze uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. In dit bestemmingsplan zijn geen bestemmingen of gebruiksregels opgenomen, die doelbewust huidig feitelijk gebruik zouden uitsluiten. De wijziging van wonen naar specifieke vorm van studentenhuisvesting vindt plaats onder het overgangsrecht en kent een uitsterfconstructie.

5.2 Toelichting op de verbeelding

Algemeen

Een bestemmingsplan dient te voldoen aan de eis van rechtszekerheid. Dit betekent dat een bestemmingsregeling duidelijk en voor één uitleg vatbaar dient te zijn. In aansluiting hierop en in relatie tot de digitale verplichting verdient het de voorkeur zoveel mogelijk onderdelen van de regeling op de verbeelding zichtbaar te maken en de regels zo transparant mogelijk te houden. Verder geldt het volgende:

- De ondergrond waarop de verbeelding is gebaseerd, geeft informatie over de actuele (kadastrale) situatie.
- Op de verbeelding wordt met de bestemming en de aanduidingen aangegeven of, en zo ja welke bebouwing is toegestaan. De beoogde nieuwbouw is bestemd voor Wonen. Voor een deel van het plangebied zijn met arceringen gebiedsaanduidingen opgenomen. Hierover volgt later meer uitleg.
- Hoofdgebouwen mogen (uitsluitend) binnen het op de verbeelding aangeduide 'bouwvlak' worden opgericht. Bijbehorende bouwwerken (aan- en uitbouwen, bijgebouwen en uitbreidingen van het hoofdgebouw) mogen ook daarbuiten, mits deze binnen de bestemming worden gebouwd. De maximale bouwhoogte van de hoofdgebouwen is op de verbeelding aangeduid met een aanduiding
- Op de analoge (papieren) versie van het bestemmingsplan:
 1. worden maatvoeringsaanduidingen zoals de maximum goot- of boeibordhoogte aangegeven door middel van een matrix bij het bouwvlak;
 2. wordt de betekenis van de bestemmingen en de aanduidingen aangegeven op het renvooi.
- De omgevingsvergunning 'Scheldekwartier - Noord, gedeelte De Koperslagerij' wordt opgenomen is opgenomen in de verbeelding.

De gehanteerde bestemmingen

Het maximum aantal bouwlagen van de gebouwen is met de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen' concreet aangegeven.

5.3 Toelichting op de regels

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

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels;
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels;
- Hoofdstuk 3 Algemene regels;

- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

Hieronder worden de hoofdstukken en onderliggende artikelen nader toegelicht.

5.3.1 Inleidende regels

In de inleidende regels worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd en wordt de wijze van meten bepaald. Een van deze begrippen is het peil. Alle bouwmaten in dit bestemmingsplan worden ten opzichte hiervan gemeten.

In andere gevallen en voor bijbehorende bouwwerken en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde kan wel de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld worden aangehouden.

5.3.2 Bestemmingsregels

Wonen

In de bouwregels zijn ten hoogste 327 woningen toegestaan.

Elke woning mag worden bewoond door ten hoogste één huishouden. In artikel Artikel 1 Begrippen, lid 1.30 is beschreven wat onder een huishouden wordt verstaan. Met deze regeling wordt de huisvesting van meerdere personen in een los verband, bijvoorbeeld (internationale) werknemers, voorkomen.

Tot slot is in de woonbestemming de verplichting opgenomen om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen en in stand te houden. Daarbij is gekozen voor een maatwerkregeling.

5.3.3 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn onderstaande regels opgenomen:

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 7 Algemene bouwregels

In lid 7.1 is geregeld dat bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die afwijken van de maten die in dit bestemmingsplan zijn vastgelegd en die met vergunning tot stand zijn gekomen, mogen worden aangehouden. Er is dus geen sprake van een uitsterfregeling met overgangsrecht. Vanzelfsprekend geldt een dergelijke bepaling alleen voor bestaande bouwwerken.

In lid 7.2 is geregeld dat bouwgrenzen mogen worden overschreden door ondergeschikte bouwdelen van gebouwen. Er mogen geen bestemmingsgrenzen worden overschreden, want dan zou sprake zijn van strijdig gebruik.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is de gebiedsaanduiding geregeld: Geluidzone - Industrie Het waarom van deze aanduiding is uitgelegd in de paragrafen 4.11.2.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Op grond van deze bepaling kan met een omgevingsvergunning in geringe mate worden afgeweken van de voorgeschreven maten en bouwgrenzen in het bestemmingsplan. Om te voorkomen dat kleine meetfouten tot grote gevolgen leiden en om enigszins flexibel met maatvoeringen om te kunnen gaan, zijn enkele afwijkingsmogelijkheden opgenomen om in geringe mate te kunnen afwijken van genoemde maten, oppervlaktes enzovoorts.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een algemene flexibiliteitsbepaling opgenomen om voor bepaalde onderdelen van bestemmingen of gebouwen dan wel bouwwerken af te wijken van de bestemmingsgrenzen, voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. Deze bepaling gaat verder dan die van lid 9.1. Vandaar dat hier altijd een wijziging voor nodig is van burgemeester en wethouders.

Artikel 11 Overige regels

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

5.3.4 Overgangs- en slotregels

In artikel Artikel 12 Overgangsrecht is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het plan geregeld. In artikel 12.1 Overgangsrecht bouwwerken is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 12.2 Overgangsrecht gebruik is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen.

De slotregel geeft de naam van het plan aan.

Hoofdstuk 6 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Kostenverhaal

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

Op grond van artikel 6.12, lid 2, van de Wro kan worden afgezien van de vaststelling van een exploitatieplan, indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd en het niet noodzakelijk is om een tijdvak of fasering te bepalen dan wel andere eisen te stellen aan de inrichting van het gebied. Deze bepaling brengt met zich mee, dat, indien alle gronden binnen een gebied, waarvoor een bestemmingsplan wordt vastgesteld op basis waarvan bouwplannen mogelijk zijn, in eigendom zijn van de gemeente, er geen exploitatieplan nodig is. De gemeente regelt het kostenverhaal via de uitgifte van de bouwgrond. Ook de fasering en inrichting bepaalt de gemeente zelf.

Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet vereist.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor het projectgebied Scheldekwartier is een grondexploitatie vastgesteld. De uitvoering van dit project past daar binnen. De financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee gewaarborgd.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inpraak

Conform de Wet ruimtelijke ordening is het niet verplicht om een inspraakprocedure te volgen. De gemeente hanteert de beleidslijn om bij grotere ontwikkelingsplannen wel een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

Ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan

Gelet op het bepaalde in artikel 3.8 Wro in combinatie met afdeling 3.4 Awb wordt een ontwerpbestemmingsplan, na voorafgaande bekendmaking, gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Een ieder is dan in de gelegenheid zijn of haar zienswijze mondeling of schriftelijk kenbaar te maken bij de gemeenteraad. Vaststelling van het bestemmingsplan, al dan niet in gewijzigde vorm, gebeurt met inachtneming van de ingediende zienswijzen.

6.4 Overleg instanties

Op grond van artikel 3.1.1 van het Bro moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg worden gepleegd met de besturen van eventueel betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, die in het plan in het geding zijn. Op 27 februari 2023 is daartoe het concept voorontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende stukken toegezonden aan de onderstaande instanties:

- Provincie Zeeland, Postbus 165, 4330 AD Middelburg (provincie@zeeland.nl);
- Waterschap Scheldestromen, Postbus 1100, 4330 ZE Middelburg (info@scheldestromen.nl);
- Veiligheidsregio Zeeland, Postbus 8016, 4330 EA Middelburg (info@vrzeeland.nl);
- DNWG Infra B.V., Postbus 5048, 4330 KA Middelburg (info@dnwg.nl);
- Tennet TSO B.V., Postbus 718, 6800 AS Arnhem (ruimtelijkeplannen@tennet.eu);
- N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen (info@gasunie.nl)

Hieronder zijn de reacties vanuit deze instanties opgenomen.

1. Provincie Zeeland

De Provincie Zeeland heeft per e-mailbericht van 21 maart 2023 aangegeven de volgende opmerkingen te hebben:

- Wettelijk kader: de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is opgenomen in de Wro (niet de Wnb).
- Bijlage 10 met de geactualiseerde ecologische quickscan ontbreekt.
- De onderbouwing voor stikstof is niet compleet en is als PM-post opgenomen in de toelichting. De notitie in de bijlage betreft alleen de aanlegfase, voor de gebruiksfase mist een toelichting op de ingevoerde bronnen.
- In verband met bereikbaarheid lijkt het de provincie reëel als de gemeente Vlissingen, zoveel jaar na dato planontwikkeling inclusief MER een nieuw actueel verkeersonderzoek doet naar het Scheldekwardier in zijn geheel en specifiek deze ontwikkeling. In paragraaf 4.3.2 staat dan ook PM onderzoek Goudappel. Provincie ziet graag eerst de uitkomsten van dat onderzoek. Daarna bekijken hoe de ontwikkeling zich nu verhoudt, ten opzichte van de 'oude' conclusies.

Gemeentelijke reactie

De bovengenoemde opmerkingen zijn verwerkt in de toelichting.

2. Waterschap Scheldestromen

Het Waterschap Scheldestromen heeft per e-mailbericht van 14 maart 2023 aangegeven de volgende opmerkingen te hebben:

In de stedenbouwkundige opzet is een bouwplot (plot 1+/plot 10) te zien die deels in het water, deels op de oever ligt. Op de bestemmingsplankaart/de verbeelding is die bouwplot niet te zien.

Het waterschap is gepolst wat de mogelijkheden zijn voor zo'n gebouw. Hieronder een impressie. Daarbij is geconstateerd dat, uit oogpunt van waterkeringbeheer, onder de nodige voorwaarden wel zo'n gebouw gerealiseerd kan worden. Onlangs werd in de PZC gemeld dat de gemeente uit nautische overwegingen afzag van dit gebouw. Het verdient aanbeveling om in de plantoelichting hierop in te gaan nu de bouwplot nog wel in het plaatje van de stedenbouwkundige opzet is aangegeven.



De watertoetstabel onderdeel Veiligheid waterkeringen is niet (meer) actueel. De eerste 2 tekstblokken moeten worden vervangen door de onderstaande tekst:

“De kaden binnen het Scheldekwardier doen dienst als regionale waterkering. De maximale overschrijdingskans is 1:100. De waterkering moet in stand gehouden worden conform de ligging, vorm, afmeting en constructie overeenkomstig de situatie op 1 januari 2018.

In de legger waterkeringen van het waterschap zijn de waterkeringszones vastgelegd: waterstaatwerk, beschermingszones A en beschermingszones B (zie het kaartje). Binnen die die zones moet een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap voor werken en werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de waterkeringen. Dat is geregeld in de keur van het waterschap.”

Gemeentelijke reactie

De stedenbouwkundig opzet is aangepast, plot I+ wordt niet meer weergegeven in de stedenbouwkundige opzet. De watertoetstabel is aangepast, de eerste twee tekstblokken zijn gewijzigd naar aanleiding van het voorstel van Waterschap Scheldestromen.

3. Veiligheidsregio Zeeland

De Veiligheidsregio Zeeland (hierna: VR) heeft per e-mailbericht van 15 maar 2023 te kennen gegeven dat zij naar aanleiding van het bestemmingsplan een aantal opmerkingen te hebben (zie bijlage 12)

Het plan is beoordeeld en hieruit blijkt dat de inventarisatie van de risicobronnen niet volledig is, de A58 en Verbrugge Zeeland terminals ontbreken als risicobron. De verantwoording groepsrisico zoals die aan de VR is voorgelegd is eveneens correct. Als aanvulling hierop heeft de VR een infographic meegezonden met daarin het handelingsperspectief bij het vrijkomen van een gifwolk. Het advies is om dit aan de toekomstige gebruikers te verstrekken.

De bluswatervoorzieningen zijn door gemeente uitgewerkt in een Brontekening Scheldekwartier. Het plangebied voldoet aan de eisen met betrekking tot bluswatervoorziening.

Gemeentelijke reactie

De overlegreactie is voor kennisgeving aangenomen en de A58 en Verbrugge Zeeland Terminals worden aan de risicobronnen toegevoegd.

4. TenneT

Per e-mailbericht van 6 maart 2023 heeft TenneT aangegeven dat binnen de grenzen van het plangebied TenneT (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer heeft. TenneT heeft geen verdere opmerkingen op het plan.

Gemeentelijke reactie

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

.

Eindnoten

1. Expload, 17 april 2017
2. Onderzoek externe veiligheid Dokkershaven en Edisongebied, juni 2017, TNO Bouw en Ondergrond



Goessestraatweg 17A, 4421 AD, Kapelle

+31 (0) 85-9020222 • info@juust.nl

juust.nl