

Bestemmingsplan

Scheldekwartier, Aan de Singel

Bestemmingsplan

Scheldekwartier, Aan de Singel

Projectnummer 0467980

Revisie

Datum 25 mei 2023

Auteur(s)

R.H. van Trigt

J. van den Broek

Opdrachtgever

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
25 mei 2023	vastgesteld	R.H. van Trigt	A. Hatzman

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Het Scheldekwartier wordt een nieuw woon- en werkgebied	5
1.2	Crisis- en herstelwet van toepassing	6
1.3	Doel van dit bestemmingsplan	6
1.4	Ligging en begrenzing plangebied	6
1.5	Opzet plantoelichting	7
Hoofdstuk 2	Toelichting op het plan	9
2.1	Herontwikkeling Scheldekwartier	9
2.2	Voorgenomen ontwikkeling deelgebied Aan de Singel	13
2.3	Locatiepaspoort	15
Hoofdstuk 3	Toetsing project aan beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	19
3.3	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Toetsing aan omgevingsaspecten	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Toetsing aan Besluit milieueffectrapportage	27
4.3	Verkeersaspecten en parkeren	28
4.4	Luchtvaartverkeer	35
4.5	Cultuurhistorie en archeologie	35
4.6	Bodemkwaliteit	40
4.7	Ontpofbare oorlogsresten	44
4.8	Water(toets)	46
4.9	Luchtkwaliteit	47
4.10	Bedrijven en milieuzonering	49
4.11	Geluid	51
4.12	Externe veiligheid	57
4.13	Windhinder	62
4.14	Ecologie	62
4.15	Duurzaamheid en energie	67
4.16	Kabels & Leidingen (ondergrondse infrastructuur)	68
Hoofdstuk 5	Toelichting op het juridische plan	69
5.1	Inleiding	69
5.2	Toelichting op de verbeelding	69
5.3	Toelichting op de regels	70
Hoofdstuk 6	Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	73
6.1	Kostenverhaal	73
6.2	Financiële uitvoerbaarheid	73
6.3	Participatie	73
6.4	Overleg instanties	74
6.5	Vaststelling	74

Toelichting

vastgesteld bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel
Gemeente Vlissingen
Projectnummer 0467980

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 2002 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 scheepsbouwbedrijf Damen).

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 zijn 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 is 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. Eerder (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.

Nu zijn de woningbouwplannen voor een aantal andere ontwikkelingslocaties zo ver uitgewerkt dat procedures daarvoor kunnen worden opgestart. Het betreft de locaties aan de:

1. Paul Krugerstraat op de hoek met de Van Dishoeckstraat, deze locatie krijgt de naam 'Aan de Singel' en bevat de sloop de voormalige bedrijfsgebouwen van Prins Glas en Wasserij Edelweiss en woningbouw;
2. Noordoostzijde, tegen de De Willem Ruysstraat; deze locatie krijgt de naam 'De Koperslagerij', vernoemd naar de voormalige Koperslagerij, die zuidelijker heeft gestaan (zie hiervoor);
3. Westzijde, achter de woningen aan de Van Dishoeckstraat (de locatie van de voormalige Tandwielfabriek e.o.); deze locatie is vernoemd naar het passagiers en troepentransportschip MS Dempo dat in 1930 op de werf van de KSG in Vlissingen te water is gelaten;
4. De Willem Ruysstraat, tussen het hoofdkantoor van KSG en De Koperslagerij.

De eerste locatie maakt formeel geen deel uit van het Scheldekwartier, maar ligt daar wel direct tegenaan. Om de voorgenomen planontwikkeling mogelijk te maken, wordt hier een bestemmingsplan opgesteld.

Voor de locaties 2 t/m 4 geldt onder andere het bestemmingsplan 'De Schelde' uit 1991. De gronden hebben daarin een industriële bestemming. De bouw van woningen is op grond hiervan niet mogelijk. Om woningbouw mogelijk te maken zijn ook hier ruimtelijke besluiten nodig.

- Voor het woongebied 'De Koperslagerij' is gekozen voor een omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor afwijken van het geldende bestemmingsplan. Nadat deze procedure is afgerond zal door een ontwikkelen de partij een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden aangevraagd.
- Voor het woongebied 'De Dempo' en voor de locaties aan de De Willem Ruysstraat zullen bestemmingsplanprocedures worden doorlopen.

1.2 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. De Crisis- en herstelwet wordt expliciet van toepassing verklaard op alle in deze paragraaf genoemde ruimtelijke besluiten.

1.3 Doel van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkellocatie Aan de Singel. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Paul Krugerstraat en de achterzijde van de bestaande woningen langs de Paul Krugerstraat.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Op onderstaande figuur 1.1 zijn de ligging en globale begrenzing van het plangebied aangegeven.



Figuur 1.1: Plangebied bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel in geel kader (bron: Google Maps)

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Paul Krugerstraat en de achterzijde van de bestaande woningen langs de Paul Krugerstraat. Aan de westzijde begrenst de Van Dishoeckstraat het plangebied. Aan de zuidzijde wordt de grens bepaald door de Singel de nieuwe ontsluitingsweg in het Scheldekwartier. Aan de oostzijde van het plangebied vormt een nieuw aan te leggen fietsontsluiting naar de Paul Krugerstraat de begrenzing van het plangebied.

Het plangebied sluit aan op de bestemmingsplannen Scheldekwartier-Noord, Scheldewijk (vastgesteld 30 januari 2020) en Stedelijke Bedrijventerreinen Vlissingen (vastgesteld 22 juli 2010) en de beheersverordening Middengebiet (vastgesteld 2 november 2016).

1.5 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 Aan de Singel 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.

vastgesteld bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel
Gemeente Vlissingen
Projectnummer 0467980

Hoofdstuk 2 Toelichting op het plan

2.1 Herontwikkeling Scheldekwartier

In paragraaf 1.1 is uiteengezet dat specifiek voor de herontwikkeling van het Scheldekwartier 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 'Scheldekwartier', het voormalige terrein van de Scheldewerf 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 Scheldekwartier Vlissingen' en het 'Beeldkwaliteitsplan Scheldekwartier Vlissingen' door de gemeenteraad vastgesteld.

2.1.2 Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier 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 Scheldekwartier

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 Scheldekwartier worden onderscheiden (bron: Beeldkwaliteitsplan Scheldekwartier Vlissingen)

Stedenbouwkundige opzet Scheldekwartier

In de ontwikkelingsvisie is ingezet op het doorzetten van de structuur en de karakteristiek van de 19e en 20e-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: Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier Vlissingen)

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 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 glacis 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. Als hoogteaccent en entree tot de wijk is op de hoek van de Van Dishoeckstraat - Singel een accent tot vijf lagen mogelijk.

Langs het Dokter Stumphiuspark en De Willem Ruysstraat varieert de hoogte tussen drie en vijf lagen (inclusief kap).

In de woonstraten wordt uitgegaan van een rustig groen straatbeeld met overwegend individueel geparcelleerde bebouwing in strakke rooilijnen kent compacte profielen. Daarin

is ruimte voor een rijbaan, langsparkeren, bomen in groenvakken 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 enkel zijdig 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, vormgegeven.

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 19e en begin 20e 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 is, 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 Scheldebuilt; 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.

Langs de Singel

Naast de algemene eisen als hiervoor benoemd, zijn voor de Singel en voor bebouwing rondom het Vestingpark nadere eisen opgenomen. Het groene lommerrijke karakter van de Singel wordt benadrukt door een bouwhoogte van maximaal twee lagen met overwegend een kap, waarbij op de hoeken incidenteel een bouwhoogte tot 4 toot 5 lagen is toegestaan. De woningen hebben bij voorkeur een traditionele uitstraling. De voordeuren komen uit op de Singel; de woningen zijn georiënteerd op de straat. Op de hoeken of bijzondere plekken in de bouwblokken kunnen accenten voorkomen met een afwijkende hoogte. De straatwand wordt zo min mogelijk doorsneden.

2.2 Voorgenomen ontwikkeling deelgebied Aan de Singel

Ontwikkelingsgebied

Voor de invulling van de locatie Aan de Singel is gekozen voor een verkaveling langs de Van Dishoeckstraat, Singel en de De Kota Baroestraat (oostzijde plangebied). Die laatste interne weg heeft geen aansluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Paul Krugerstraat.



Figuur 2.3: Verkaveling locatie Aan de Singel

De invulling van de locatie bestaat uit twee grondgebonden woningen langs de Paul Krugerstraat aansluitend op de bestaande woningen en ter vervanging van de sloop van Wasserij Edelweis. De realisatie van die twee woningen is al opgenomen in het op 30 januari 2020 vastgestelde bestemmingsplan 'Scheldekwartier-Noord' en maakt daarom geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan en zijn ook niet in figuur 2.3 opgenomen.

Langs de Van Dishoeckstraat, Singel en De Kota Baroestraat wordt een appartementencomplex gerealiseerd met 73 appartementen. Aangevuld met de woningen langs de Paul Krugerstraat ontstaat zo een binnenterrein voor parkeren en een gemeenschappelijke buitenruimte. In de onderstaande impressies wordt het straatbeeld weergegeven.

Langs de (achterzijde) Paul Krugerstraat

De kopgevel van het complex aan de Paul Krugerstraat bestaat uit drie bouwlagen. De vormgeving en materiaalgebruik sluiten aan op het straatbeeld van de woningen langs de Paul Krugerstraat.



Figuur 2.4: Impressie gevel Paul Krugerstraat inclusief gevels binnenterrein

Langs de Van Dishoeckstraat

Vanaf de kruising Paul Krugerstraat - Van Dishoeckstraat bestaat het complex uit drie bouwlagen vanaf de Paul Krugerstraat naar een accent van vijf bouwlagen op de hoek van de Van Dishoeckstraat en de Singel. Het hoogteaccent benadrukt de entree van de Scheldewijk en wijkt in kleurstelling af nu deze lichter wordt uitgevoerd.



Figuur 2.5: Impressie straatbeeld Van Dishoeckstraat (boven) en gevel van de Van Dishoeckstraat aan het binnenterrein (onder)

Langs de Singel

Voor de bebouwing langs de Singel is naast het accent op de hoek van de Van Dishoeckstraat van vijf bouwlagen sprake van een bouwhoogte van drie lagen richting het Doktor Stumphiuspark.

In de plint van het hoogteaccent bevindt zich de entree naar het binnenplein van het appartementengebouw. Deze entree wordt opgenomen in de bebouwing waardoor de wand van de Singel doorloopt en één geheel vormt.

Het straatbeeld aan de Singel is in onderstaande impressie weergegeven.



Figuur 2.6: Impressie straatbeeld langs de Singel

Langs de De Kota Baroestraat

Voor de bebouwing langs de De Kota Baroestraat grenzend aan de nieuwbouw aan de

overzijde van deze straat is sprake van drie bouwlagen. Aan deze weg is een tweede entree tot het gebouw opgenomen.

Het straat beeld aan de De Kota Baroestraat is in onderstaande impressie weergegeven.



Figuur 2.7: Impressie straatbeeld langs de De Kota Baroestraat

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).

Beeldkwaliteit Aan de Singel

De bebouwing sluit aan op de gebiedskenmerken uit het beeldkwaliteitplan.

- De bebouwing heeft een kleine korrel en kent een grote mate van diversiteit waarbij de individuele woning afleesbaar blijft.
- In de gevelwand bevindt zich een herkenbare geleding. Tot een maximum van zes beukmaten kan de architectuur een gelijke gevelindeling en/of uitstraling krijgen.
- De bouwhoogte aan de woonstraat bestaat uit drie lagen (inclusief eventuele kap).
- Een gevarieerd, rijzig gevelbeeld met verticale accenten (ondergeschikte horizontale elementen) en een rijke detaillering zijn uitgangspunt, evenals een zekere plasticiteit en een statige uitstraling.
- De woningen kennen een duidelijke driedeling van begane grond/herkenbare plint, middendeel en duidelijke beëindiging.
- Eventuele balkons of gebouwde buitenruimten zijn integraal onderdeel van het gevelconcept.
- Door middel van verspringing in de hoogte van de begane grond van het gebouw wordt rekening gehouden met het hoogteverschil vanaf De Singel naar de Van Dishoeckstraat. Op de tweede bouwlaag (eerste verdieping) heeft de galerij weer één hoogte langs het gehele gebouw.

vastgesteld bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel
Gemeente Vlissingen
Projectnummer 0467980

Hoofdstuk 3 Toetsing project aan beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Samenvatting beleidskader

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van het rijk richting 2040. Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Met de SVIR kiest het rijk voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen, die bijdragen aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de bereikbaarheid en het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving. Buiten deze nationale belangen hebben de decentrale overheden beleidsvrijheid. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen de verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal, wordt overgelaten aan de provincies. De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen de provinciale kaders. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering is in de SVIR losgelaten.

Toetsing en conclusie

Eén van de nationale belangen die relevant is voor het voorliggende project is een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van. Het gaat dan zowel om belangen die conflicteren als belangen die elkaar versterken. Bij nieuwe ontwikkelingen, aanleg en herstructurering moet in elk geval aandacht zijn voor de gevolgen voor de waterhuishouding, het milieu en het cultureel erfgoed.

In deze toelichting is gemotiveerd welke belangen voor deze ontwikkeling aan de orde zijn en hoe alle belangen op elkaar afgestemd zijn.

Voor het overige is in de SVIR geen concreet beleid op nationaal niveau geformuleerd dat van belang is voor het voorliggend bestemmingsplan. De in de SVIR genoemde nationale belangen worden door de voorgenomen ontwikkelingen niet geschaad.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Samenvatting beleidskader

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de juridische vertaling op rijksniveau van het beleid dat geschetst is in de SVIR. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau.

Toetsing en conclusie

In het Barro zijn de volgende nationale te beschermen belangen genoemd: Rijkswaarden, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, Natuurnetwerk Nederland, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en ruimtereservering parallelle Kaagbaan. Uit deze opsomming blijkt dat de ontwikkeling van het Scheldekwartier geen rijksbelangen uit het Barro raakt.

3.1.3 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 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 m² 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 3.3.3 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'escaut 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 Omgevingsplan Zeeland 2018

Provinciale Staten hebben op 21 september 2018 het Omgevingsplan Zeeland 2018 vastgesteld. Dit plan bevat de hoofdlijnen uit alle provinciale beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving. Het gaat over economie, ruimte, mobiliteit, natuur, cultuur, water en milieu. De kern van het omgevingsplan wordt gevormd door vier integrale strategische toekomstgerichte opgaven die nationaal en provinciaal centraal staan:

1. Duurzame en concurrerende economie;
Deze opgave is voor de ontwikkeling van het Scheldekwartier met woningbouw niet relevant.
2. Klimaatbestendige en -neutrale samenleving;
Voor deze opgave zijn de thema's water en klimaatadaptatie van belang. Aan het thema water wordt in paragraaf 4.8 aandacht besteed. Binnen het thema 'Klimaatadaptatie' is het onderwerp 'Hitte' of beter het voorkomen van hittestress een aandachtspunt. Bij de inrichting van het bebouwd gebied (meer vergroening en minder verharding) maar ook bij de bouw van onder andere woningen moet hiermee rekening worden gehouden.
3. Waardevolle leefomgeving;
Ten aanzien van dit thema zijn de onderwerpen erfgoed en archeologie relevant. Deze onderwerpen worden in paragraaf 4.5 behandeld.
4. Toekomstbestendige bereikbare woon-, werk- en verblijfsomgeving.
Als het gaat om deze opgave dan zijn vooral de thema's 'Stedenbeleid' en 'Wonen' van belang.

Op deze thema's wordt hierna ingegaan.

Stedenbeleid

Steden met goede voorzieningen en vitale binnensteden zijn belangrijk voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Naast de concentratie van voorzieningen in het stedelijk gebied is er in de woningmarkt steeds meer vraag naar stedelijk wonen.

Het behoud en herontwikkeling van voorzieningen is essentieel, omdat de totale bevolkingsomvang daalt en de bevolking vergrijsst. Voor steden en kernen leidt dit tot veel verschillende opgaven: verduurzaming en verbetering van de bestaande gebouwen, de verdichting van de stad voor verdere verduurzaming, het accommoderen van de vraag naar meer stedelijke woonvormen, het op peil houden van het voorzieningenniveau, de daarmee samenhangende noodzakelijke aanpak van de straten en openbare ruimte en transformatie van leegstaande gebieden en gebouwen, inclusief cultureel erfgoed.

Voor behoud van het voorzieningenniveau en het vestigingsklimaat van heel Zeeland is prioriteit voor de stedelijke gebieden nodig. Doel van het provinciaal beleid is om een samenhangende gebiedsgerichte aanpak van stedelijke gebieden mogelijk te maken. Hierbij kan de invulling van de regionale woningmarktprogrammering inspelen op het verschil in voorzieningenniveau en ontwikkelingsbehoefte van kernen. Goede voorzieningen, zoals detailhandel, horeca, onderwijs en cultuur, vragen om voldoende draagvlak in de directe omgeving. Ook is er sprake van een trek naar de steden. Door de aanvullende woningbouw te concentreren in stedelijk gebied wordt niet alleen gebouwd waar de markt om vraagt, maar wordt ook het draagvlak voor voorzieningen in de directe omgeving behouden.

Wonen

De provincie Zeeland stelt daarbij de Zeeuwse burger en zijn of haar woonwensen centraal. Het is van provinciaal belang dat de regionale woningmarkten in Zeeland goed functioneren, het woonbeleid is hierop afgestemd. Gestreefd wordt naar een woningvoorraad die qua omvang, locatie en type is afgestemd op de woonwensen van de Zeeuwse huishoudens.

De woningvoorraad van Zeeland is vergeleken met andere provincies ouder en van mindere kwaliteit. Door de sociaal-demografische ontwikkelingen neemt de behoefte aan woningen nabij voorzieningen in steden en centrumkernen toe. Bij woningbouw staan de ruimtelijke doelen van bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik hoog op de agenda. Het is van provinciaal belang dat Zeeuwse steden de sociaaleconomische motor blijven van de provincie.

Woningbouwprojecten, zeker de omvangrijke, hebben een gemeentegrensoverschrijdend impact. Er moet daarom op regionaal niveau gekozen worden voor de woningbouwplannen die qua omvang, locatie en type aansluiten bij de woonwensen van de Zeeuwse burger. De keuzes moeten worden gemaakt in regionale woningmarktafspraken voor Walcheren. De regionale woningmarktafspraken zijn bedoeld om regionaal woningbouwbeleid vast te stellen en dienen als onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals verwoord in paragraaf 3.1.3. Op de regionale woningmarktafspraken wordt in paragraaf 3.2.3 ingegaan.

De voor de provincie relevante beleidskaders uit het Omgevingsplan zijn uitgewerkt in de Omgevingsverordening Zeeland 2018 (zie hierna).

3.2.2 Omgevingsverordening Provincie Zeeland 2018

De Omgevingsverordening Zeeland 2018 is gelijktijdig met het 'Omgevingsplan Zeeland 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 – net zo breed als het Omgevingsplan – 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 voor de locatie Aan de Singel zijn deze opgenomen in de 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 eraan, maar is niet 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 op veranderingen in de woningmarkt. Om invulling te geven aan de geprognosticeerde behoefte voor reguliere woningen is een onderscheid gemaakt in 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 Scheldekwartier opgenomen als 'zachte plancapaciteit' met in totaal 1.449 woningen. Binnen de periode 2016-2025 kunnen er 526 woningen worden gerealiseerd.

Voor de locatie Prins zijn 48 woningen opgenomen in de actualisatie van de Walcherse woningmarktafspraken. Van de 1.449 woningen zijn 25 woningen gereserveerd voor de locatie in het Scheldekwartier naast de locatie Prins. Voor het gehele plangebied van dit bestemmingsplan is er ruimte voor $48+25 = 73$ woningen. Het plan voorziet in de realisatie van 73 appartementen en voldoet daarmee aan de gemaakte woningbouwafspraken.

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 verdieplingslag uitgevoerd op specifieke woonmilieus voor Walcheren en hoe (potentiële) ontwikkellocaties hier op kunnen inspelen.

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

"Ontwikkel van binnen naar buiten, voorzie in stedelijke behoefte Vlissingen (en Walcheren). Het Scheldekwartier 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 Scheldekwartier 'van binnen naar buiten' te werken en zo aan te sluiten bij het centrum van Vlissingen en de al ontwikkelde deelgebieden (Bestevaer, Zware 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 Scheldekwartier 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 Scheldekwartier (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 Scheldekwartier worden gebouwd, passen binnen de gemaakte regionale woningmarktafspraken. In het KWOZ is bevestigd dat de woningbouw in het Scheldekwartier 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 Scheldekwartier '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 Scheldekwartier 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 planologische regime

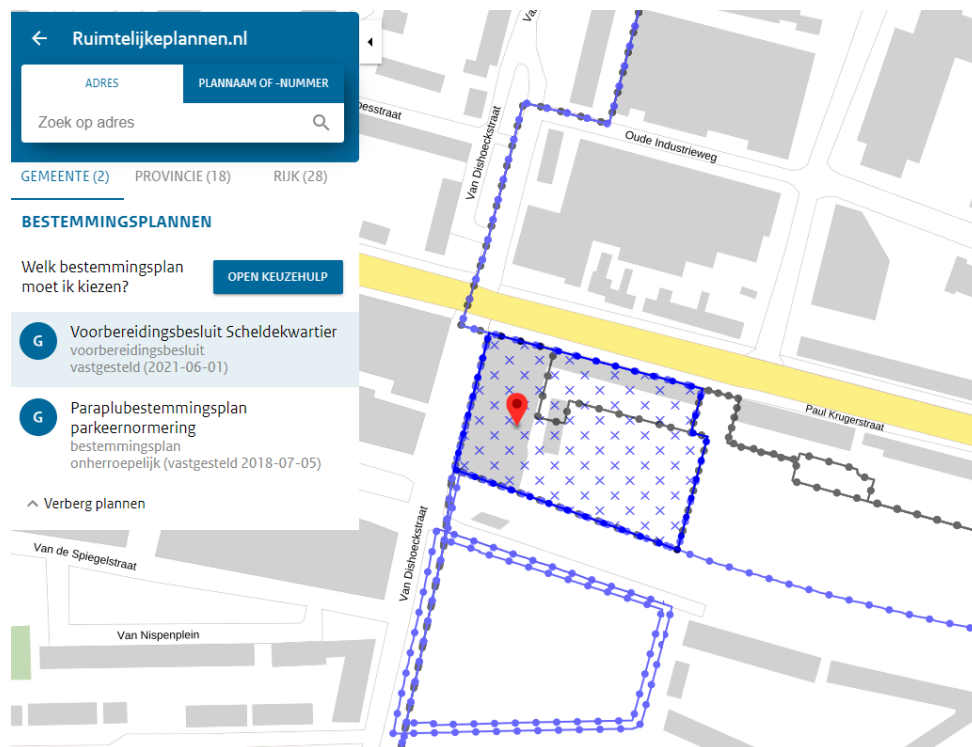
Vorbereidingsbesluit Scheldekwartier

Voor het plangebied geldt het Vorbereidingsbesluit Scheldekwartier dat is vastgesteld op 1 juli 2021 door de gemeenteraad van Vlissingen.

Tijdens de raadsvergadering van 1 juli 2021 heeft de gemeenteraad, op grond van artikel 3.7, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening een vorbereidingsbesluit vastgesteld ten behoeve van het plangebied Scheldekwartier. Een vorbereidingsbesluit vervalt één jaar na de datum van inwerkingtreding. Met het vaststellen van een vorbereidingsbesluit wordt aangegeven dat een bestemmingsplan in voorbereiding is.

Diverse projecten binnen het Scheldekwartier worden momenteel juridisch-planologisch voorbereid. Eén van die locaties is de locatie Prins op de hoek Singel/Van Dishoekstraat, bestaande uit ca. 80 vrije sector huurwoningen. Deze locatie is in voorliggend bestemmingsplan uitgewerkt tot 74 vrije sector huurwoningen. De ontwikkeling voldoet aan de kaders die gesteld zijn in de Ontwikkelingsvisie Scheldekwartier 2016.

Een vorbereidingsbesluit is vereist om ongewenste bouwontwikkelingen, die strijdig zijn met het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd in o.a. de Ontwikkelingsvisie, te kunnen voorkomen. Op basis van het vorbereidingsbesluit kunnen aanvragen om een omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten die in strijd zijn met het ruimtelijk beleid c.q. het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan, worden aangehouden.



Figuur 3.1 Uitsnede www.ruimtelijkeplannen.nl met het plangebied van de locatie Aan de Singel binnen het Vorbereidingsbesluit Scheldekwartier (het gearceerde gebied is ook het plangebied)

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

De locatie Prins op de hoek Singel/ Van Dishoeckstraat maakt deel uit van het gebied waarvoor het voorbereidingsbesluit is genomen. De voorgenomen woningbouw is op grond van het voorbereidingsbesluit niet zonder meer mogelijk.

Op grond van het paraplubestemmingsplan gelden parkeernormen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De ruimtelijke kaders voor de locatie Aan de Singel zijn in dit bestemmingsplan vastgelegd.

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 Scheldekwartier 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 Scheldekwartier. Voor werken en voorzieningen wordt ingezet op een verbetering van de vestigingscondities, zoals de ruimtelijke kwaliteit, routing en concentratie van detailhandel in de binnenstad, 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/Kluswoningen, arbeidsmigranten);
- woningvoorraad van morgen: samenstelling van de woningvoorraad en woonmilieus zo goed mogelijk aansluiten op de huidige en veranderende woonbehoeften van de bevolking;
- wonen boven winkels stimuleren;
- complementariteit en samenwerking: actief inzetten voor samenwerking in de regio.

De focus van de woonvisie ligt op de bestaande voorraad, hierin is een aanzienlijke 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 Scheldekwartier, dat kansen biedt voor meer diversiteit aan woningtypen en woonvormen, waardoor tevens aanvullende woonmilieus ontstaan. Specifiek wordt het Scheldekwartier ook ingezet voor deeltijd wonen.

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 Scheldekwartier vormt. Met deze verbinding is de bereikbaarheid van de binnenstad voor zowel het gemotoriseerd verkeer, het langzaam verkeer als het openbaar vervoer sterk verbeterd. De aanleg had ook tot doel de overlast van het vrachtverkeer in de binnenstad te verminderen, de Scheldestraat en Paul Krugerstraat te ontlasten en de verkeersdruk in de Gravestraat en omgeving, als gevolg van doorgaand verkeer, te verminderen. De ontsluiting draagt ook bij aan de veiligheid in de binnenstad om deze bij calamiteiten sneller te kunnen verlaten. Voor het onderdeel 'parkeren' volgt het GVVP de parkeerkencijfers van het CROW.

vastgesteld bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel
Gemeente Vlissingen
Projectnummer 0467980

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.

In de volgende paragrafen wordt op de voor het plangebied relevante milieuaspecten ingegaan. Zoals hierna zal blijken, staat geen van deze aspecten de ontwikkeling en realisering van het plan in de weg.

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 Aan de Singel

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 Scheldekwartier worden gezien.

Voor dit project zijn de volgende aspecten van belang:

- Verkeersaspecten en parkeren;
- Cultuurhistorie en archeologie;
- Bodemkwaliteit;
- Ontploffbare 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 parkeerkecijfers 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 Scheldekwartier.

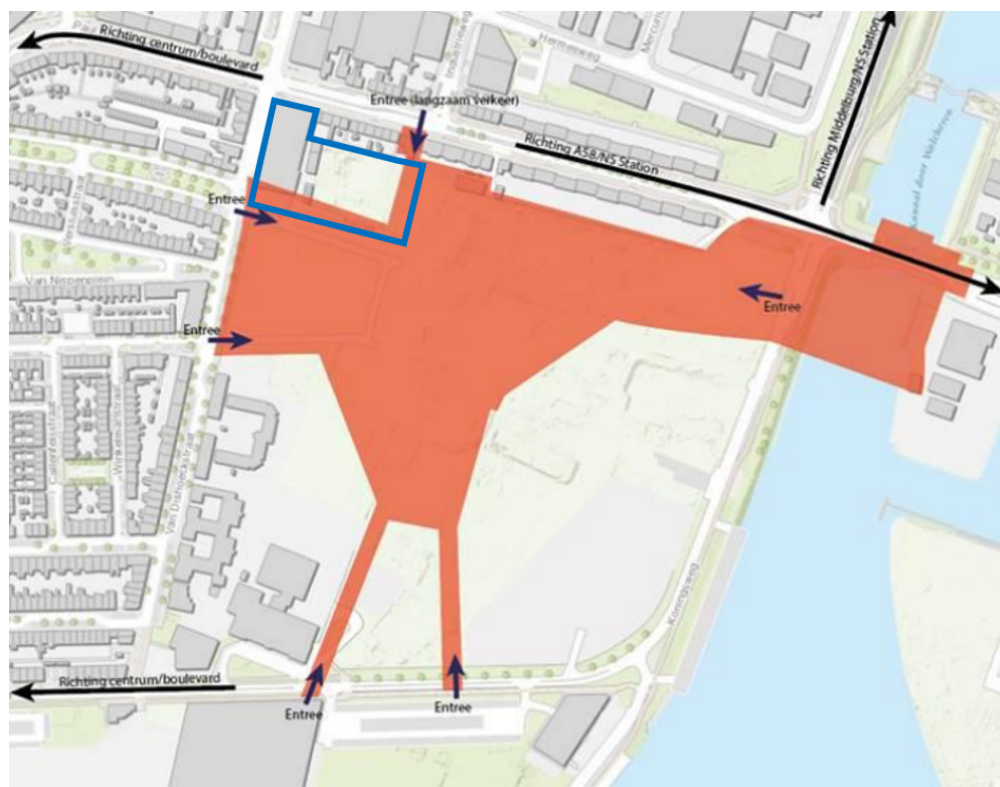
De belangrijkste wijziging ten opzichte van 2005 is de verplaatsing van de Koningsweg in westelijke richting en de aansluiting van deze nieuwe weg op de doorgetrokken Aagje Dekenstraat, inmiddels De Willem Ruysstraat. Hierdoor is een nieuwe ontsluiting van het centrum ontstaan die de besaande routes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

Geconcludeerd is dat de Willem Ruysstraat een substantieel aandeel in de verkeersontsluiting krijgt. Door de ontwikkeling van het Scheldekwartier neemt de verkeersintensiteit op de Nieuwe Vlissingseweg 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 auto verkeer 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 Scheldekwartier, dus ook het plangebied, is van buiten Vlissingen, komende vanaf de Rijksweg A58, goed bereikbaar via de Sloebrug en de Nieuwe Vlissingseweg of via de Prins Hendrikweg en de Keersluisbrug. Daarna wordt het plangebied bereikt via De Willem Ruysstraat en de Van Dishoeckstraat.

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

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 ontwikkeling en die worden verwacht tot 2030 ingecalculeerd. Voor het Scheldekwartier is rekening gehouden 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 4.1.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten 2030 na realisatie Scheldekwartier volgens verkeersmodel

Wegvak	Intensiteit 2030 (mvt/etm)
Prins Hendrikweg	5.300
Nieuwe Vlissingseweg	15.400
Paul Krugerstraat (tussen kruispunt Vlissingseweg 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

Het nog te ontwikkelen programma voor het Scheldekwardier bedraagt per 1 januari 2022 circa 870 woningen. Rekening houdend met de kengetallen voor verkeersgeneratie uit de eerder genoemde CROW publicatie betekent dat een extra verkeersgeneratie van 4.873 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag, ofwel afgerond circa 5.000 mvt/etmaal. In tabel 4.2 is de verkeersgeneratie per woningtype weergegeven. Deze verkeersgeneratie is in het verkeersmodel verwerkt.

Tabel 4.2 Verkeersgeneratie nog te realiseren woningbouwprogramma Scheldekwardier

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

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

Tabel 4.3 Verkeersgeneratie deelgebieden Scheldekwardier

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

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. Daar kan dit bestemmingsplan echter niet op wachten. 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.

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 Scheldekwartier. Via de Van Dishoeckstraat is de wijk vanuit de andere delen van het Scheldekwartier toegankelijk voor langzaam verkeer. Ook zal ter hoogte van voormalige wasserij Edelweiss een langzaam verkeersroute worden aangelegd, De Kota Baroestraat, richting het gebied ten noorden van de Paul Krugerstraat.

Verkeersontsluiting openbaar/collectief vervoer

De gemeente Vlissingen hanteert een straal van 600 meter als invloedsgedebied voor bushaltes (GVVP Vlissingen 2012-2020). De meest nabij gelegen bushaltes (Paul Krugerstraat, Prins Hendrikweg) liggen, gemeten vanaf de grenzen van het plangebied, op afstanden van 250 tot 300 meter. Vanuit het centrum van de Scheldewijk gerekend liggen deze haltes ook binnen de invloedssfeer van 600 meter. Daarmee is het plangebied voldoende bereikbaar met openbaar vervoer.

Gelet op de functie van gebiedsontsluitingsweg van De Willem Ruysstraat voor de gehele Scheldewijk is het logisch om na de feitelijke realisatie van het gehele gebied met woningen het netwerk van openbaar vervoerroutes in dit gedeelte van de stad opnieuw te bekijken. Dit zal door de Provincie Zeeland worden bekeken. In de openbaar vervoerroute kan de De Willem Ruysstraat daarin een belangrijke functie krijgen. Voor het collectief vervoer zal gebruik worden gemaakt van de straten en wegen, zoals hiervoor aangegeven onder gemotoriseerd verkeer.

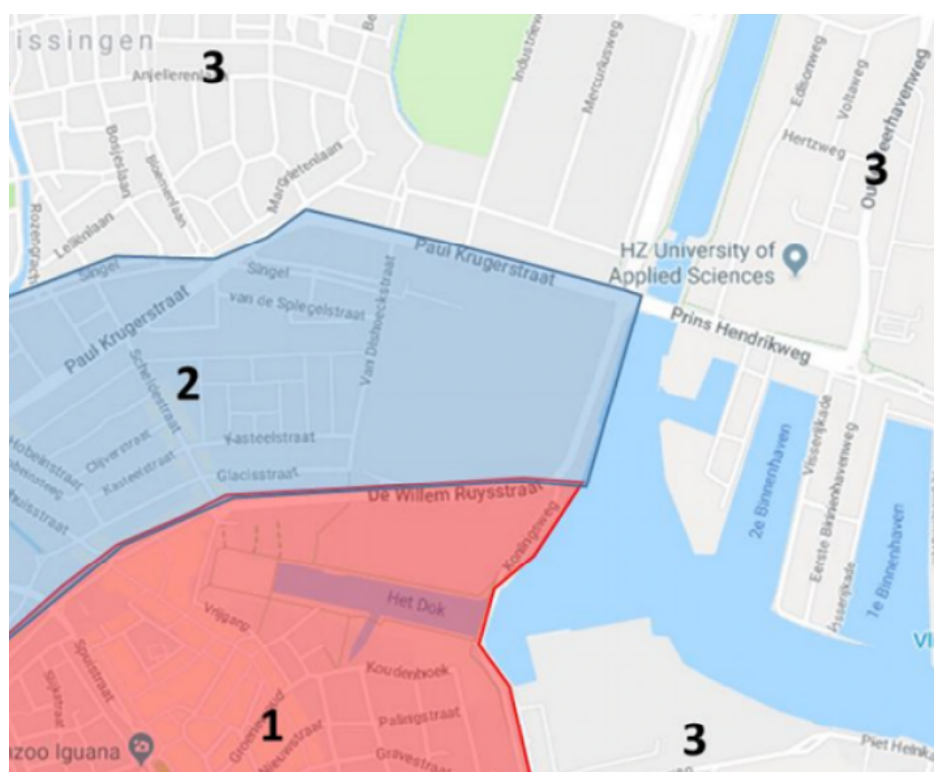
Verkeersafwikkeling tijdens de aanlegfase

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 Scheldekwartier en de De Willem Ruysstraat afgewikkeld.

4.3.3 Toetsing aan parkeerbeleid

Algemeen

Het plangebied is in de Nota parkeernormering aangeduid als 'schilgebied' (figuur 4.2). Voor de binnenstad en de schil daarom heen geldt als stedelijkheidsklasse: "Sterk stedelijk".



Figuur 4.2 Schilgebied (2) (Bron: Paraplubestemmingsplan Parkeernormering)

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

Tabel 4.4 Parkeernormen volgens de Nota parkeernormering

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)				

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-gebonden 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). Omdat het hier gaat om appartementen worden kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis in dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt; aan-huis-gebonden beroepen wel. In de berekening is echter geen rekening gehouden met eventuele parkeerbehoefte vanwege aan-huis-gebonden beroepen omdat niet op voorhand kan worden bepaald of hiervan sprake zal zijn.

Op basis van het stedenbouwkundig plan is onderstaande parkeerberekening uitgevoerd op basis van het gebruiksoppervlak van de appartementen.

Tabel 4.5 Parkeerbalans plan 'Aan de Singel'

Oppervlak appartement	Aantal	Parkeernorm	Minus bezoek openbaar gebied	Te realiseren op eigen terrein
< 60 m ²	24	1,1 p.a.	0,3 p.a.	19,2
60 - 100 m ²	44	1,6 p.a.	0,3 p.a.	57,2
100 - 150 m ²	5	1,7 p.a.	0,3 p.a.	7,0
			Totaal	83,4

Aan de hand van het gebruiksoppervlak per appartement is voor de 73 te realiseren appartementen berekend dat er 84 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn (zie tabel 4.5). In het binnenterrein worden 95 parkeerplaatsen gerealiseerd (zie figuur 4.3).

De 11 extra plaatsen in het binnenterrein zijn mede noodzakelijk vanuit de parkeerbalans en berekening van het naastliggende gebied. Hier is een tekort van 11 parkeerplaatsen die in het binnenterrein van dit plan worden ingevuld. Tussen de gemeente en de initiatiefnemer van beide plannen (zowel dit bestemmingsplan als het naastliggende) zijn hierover afspraken gemaakt.



Figuur 4.3 Locatie 95 parkeerplaatsen in binnenterrein woongebouw

De parkeerplaatsen voor bezoekers worden gerealiseerd aan de Singel en Van Dishoeckstraat en in overleg met de gemeente Vlissingen gerealiseerd. De bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is in het bestemmingsplan opgenomen voor deze openbare ruimte die wordt toegevoegd.

In de parkeernormering is opgenomen dat al het parkeren (exclusief bezoekers) op eigen terrein plaatsvindt. Uit de berekening en het ontwerp van het gebied volgt dat voor het plan Aan de Singel voldaan wordt aan de parkeernormen.

Voor de 11 parkeerplaatsen van de naastliggende ontwikkeling kunnen worden opgelost in het binnenterrein gelet op de extra capaciteit aan parkeerplaatsen.

Het college gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaats kan verkeerstechnisch aangelegd worden. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en de mate van hinder die dit op kan leveren voor

- andere weggebruikers.
- De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
- Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening of speel=/beweegvoorziening.
- De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden in principe volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door middel van een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld.

De oplossing voor het parkeren is opgenomen in de realisatieovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar van het gebied.

Het plan voldoet hiermee aan de parkeernormen en de mogelijkheden tot afwijking hiervan van de gemeente Vlissingen.

Parkeren van tweewielers

Het stallen van fietsen en gemotoriseerde tweewielers van bewoners kan in de gebouwen en op eigen terrein plaatsvinden. Op het binnenplein zullen in de openlucht nog parkeervoorzieningen voor tweewielers voor bewoners en bezoekers worden gerealiseerd.

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 die komen voor bewoners van de vrije sector huurwoningen 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

dient een beschrijving 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 4.4 Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart

Cultuurhistorie als inspiratiebron voor de stedenbouwkundige 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 vorm van het speelplein in het Dokter Stumphiuspark is gebaseerd op het lunet dat op onderstaande kaart zichtbaar is.

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 4.5 Oorspronkelijke situatie met glacis (kaart: Provincie Zeeland)

4.5.2

Archeologie

Wettelijk kader

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

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 van archeologie gelden.

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. In figuur 4.6 zijn de gebieden weergegeven.

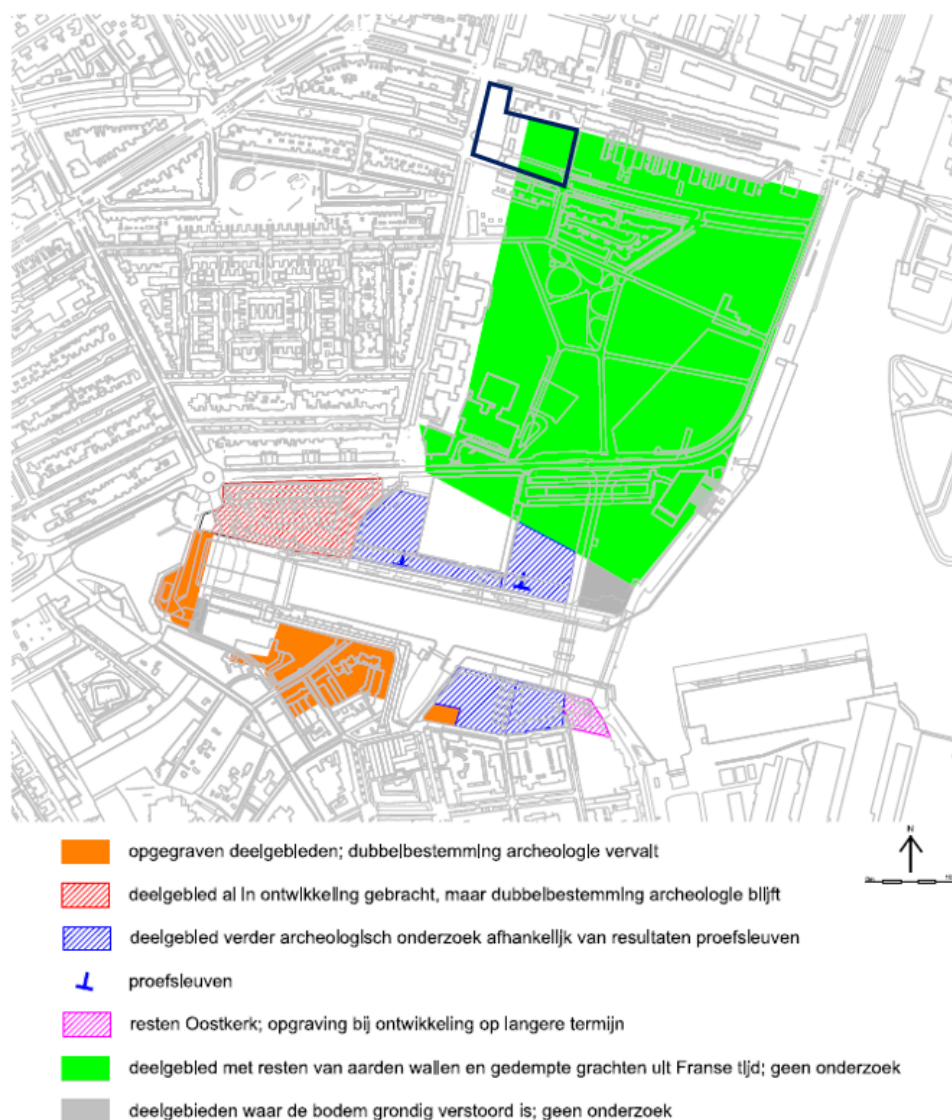
Onderzoek

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.

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

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 19e 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 gevolg van het advies op basis van het bureauonderzoek, in het plangebied Scheldewijk alle grondwerkzaamheden vrijgesteld zijn van archeologisch onderzoek.



Figuur 4.6 Het plangebied (met een blauwe lijn aangeduid) is vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek

Locatie Aan de Singel

Voor de locatie Prins Glas en Edelweis wordt geadviseerd het nieuwe bouwplan vrij te stellen van archeologisch onderzoek. De archeologische verwachting betreft hier eventuele resten vanaf de Middeleeuwen in de top van de kreekafzettingen die hier volgens de bodemkaarten aanwezig zijn. Het niveau van de top van de afzettingen ligt vlak onder het straatniveau. Ter hoogte van het terrein achter Edelweis is in het verleden diepgaand gesaneerd. Dat houdt in dat hier geen archeologische resten meer zijn te verwachten. Ter hoogte van de loodsen van Prins Glas op de hoek van de Van Dishoeckstraat zal de versterking van de ondergrond minder zijn. Toch is de verwachting dat ook hier de top van de kreekafzettingen grotendeels geroerd zullen zijn.

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, inclusief de locatie van Prins Glas die grenst aan de Scheldewijk.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Beleids- en 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 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

In het plangebied en directe omgeving zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. De meest relevante onderzoeken zijn:

- Aanvullend bodemonderzoek Van Dishoeckstraat 544 Vlissingen, ABO-Milieuconsult BV, kenmerk ANL18-3848, d.d. 17 juli 2018;
- Nader grondwateronderzoek Van Dishoeckstraat 544 te Vlissingen, ABO-Milieuconsult BV, kenmerk ANL13-2501, d.d. 21 maart 2014;
- Aanvullend bodemonderzoek en verkennend asbestonderzoek Van Dishoeckstraat 544 te Vlissingen, ABO-Milieuconsult BV, kenmerk ANL18-4117, d.d. 16 januari 2019;
- Indicatief bodemonderzoek Singel 269 te Vlissingen, ABO-Milieuconsult BV, kenmerk ANL13- 2215, d.d. 5 januari 2013;
- Aanvullend bodemonderzoek en verkennend asbestonderzoek Singel 269 Vlissingen, ABO-Milieuconsult BV, kenmerk ANL18-3756, d.d. 18 juni 2018 versie 2.

Toelichting op verontreinigingssituatie

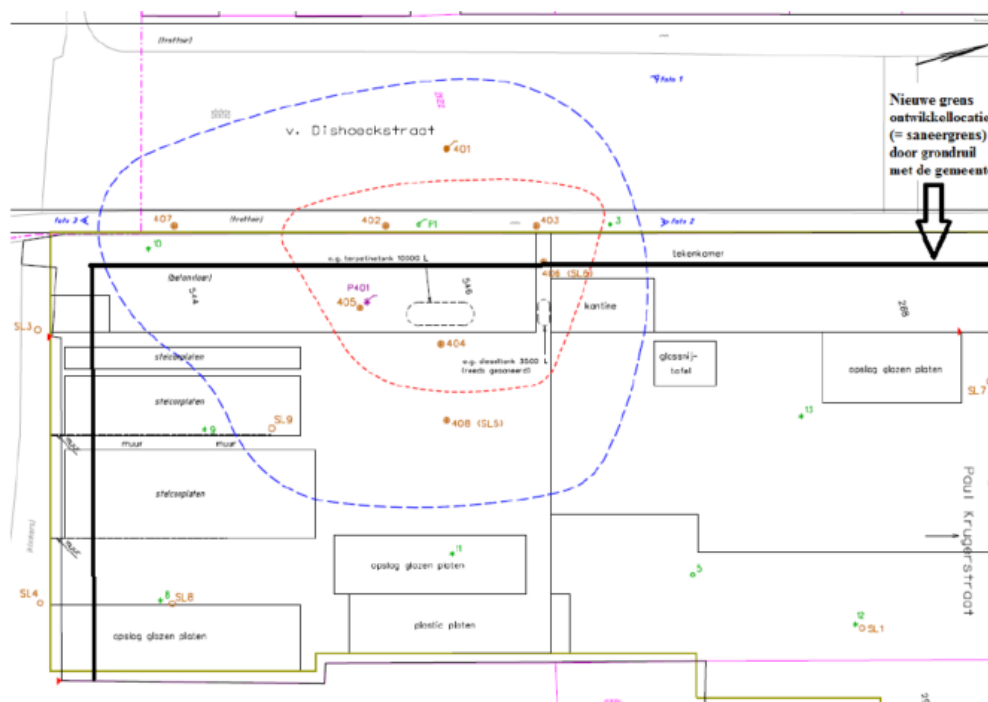
Van Dishoeckstraat 544

Bij de Van Dishoeckstraat 544 is het grondwater sterk verontreinigd met olieproducten (lichte oliefracties C10-C12 / terpentine).

De totale omvang wordt geschat op circa 792 m³ (oppervlakte circa 264 m² met verontreinigd traject van 1,0 – 4,0 m-mv).

In de bodem is een sterke verontreiniging met minerale olie aanwezig van 80 m³ (128 ton)

In figuur 4.7 is de verontreinigingssituatie van de Van Dishoeckstraat 544 weergegeven.



Figuur 4.7: verontreinigingssituatie Van Dishoeckstraat perceel/openbare weg

Bij Singel 269 is direct naast de gymzaal op het naastliggende perceel (oostzijde) een restverontreiniging olie van 1,0 – 2,0 aanwezig. Bodemverontreiniging op het naastgelegen perceel worden in kader van de ontwikkeling door / namens de gemeente gesaneerd en

worden geacht verder geen invloed op de onderhavige saneringsactiviteiten te hebben.

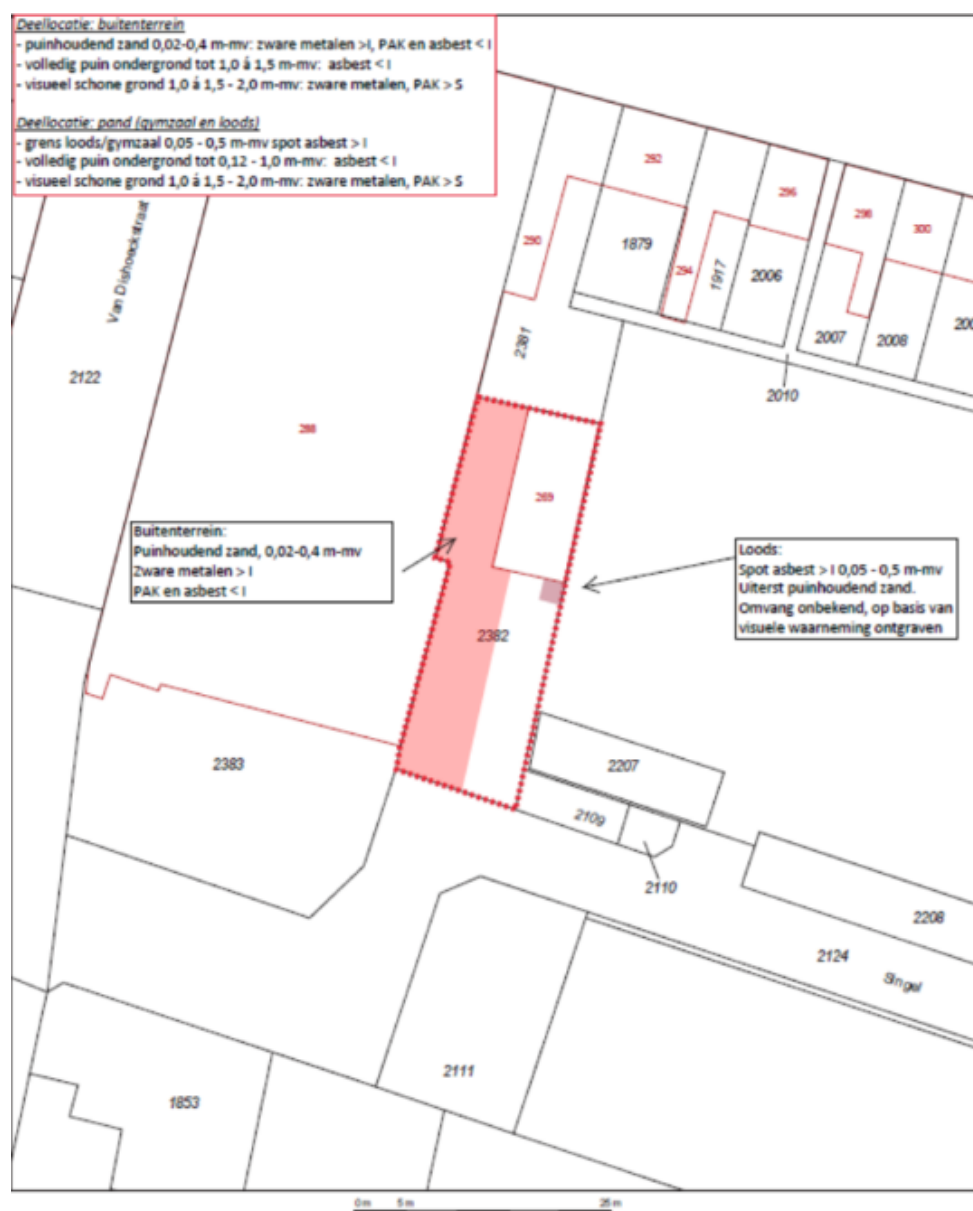
Verder zijn in de ondergrond en het grondwater maximaal lichte verontreinigingen aangetroffen.

De bodem ter plaatse van de loods dient nog aanvullend te worden onderzocht na sloop van de loods. Hierbij zal de algehele kwaliteit worden bepaald, asbestonderzoek worden gedaan en worden vastgesteld in hoeverre de verontreinigingen met zware metalen en PAK van de bovengrond van het buitenterrein en mogelijke olieproducten op het aangrenzende terrein, eventueel tot op onderhavige locatie aanwezig zijn.

Indien ter plaatse nog sterke verontreinigingen worden aangetroffen zal sanering van deze verontreinigingen volgens hetzelfde principe als de overige verontreinigingen plaatsvinden.

Voor beide percelen geldt overigens dat de grond nog onderzocht moet worden op Pfas ter bepaling van de reinigings- / verwerkingsmogelijkheden van de vrijkomende sterk verontreinigde en niet toepasbare grond.

In figuur 4.8 is de verontreinigingssituatie van de Singel 269 weergegeven.



Figuur 4.8: verontreinigingssituatie Singel 269

Paul Krugerstraat 310-312:

Op het terrein ten oosten van de huidige locatie heeft in de periode 2010 – 2011 een bodemsanering plaatsgevonden. Van deze sanering is het volgende verslag opgesteld:

- Interim evaluatierapport bodemsanering Paul Krugerstraat 310 – 312
- Voormalige wasserij Edelweis
- Verhoeve Milieu, projectnummer 380010 d.d. 25-02-2011

De locatie is geregistreerd onder de code ZL071800005.

Uit deze evaluatie blijkt dat op de grens van de locatie rondom de fundering van de gymzaal is een restverontreiniging met olieproducten in de grond aanwezig is. De omvang van de restverontreiniging is niet vastgesteld. Deze loopt echter vermoedelijk door tot op de onderhavige locatie.

Na sloop van de gymzaal en voorafgaand aan de daadwerkelijke sanering zal de omvang van deze restverontreiniging door middel van extra bodemonderzoek nog nader worden bepaald (zie Singel 269). Op verzoek van de gemeente zal deze restverontreiniging gelijktijdig met onderhavige sanering worden verwijderd.

In figuur 4.9 is de restverontreiniging sanering Edelweiss weergegeven.



Figuur 4.9: restverontreiniging Edelweis

Saneringsplan

In opdracht van Studio ZE BV heeft Hoste Milieutechniek BV een concept saneringsplan opgesteld (zie Bijlage 5) ten behoeve van het gecombineerd uitvoeren van een bodemsanering van twee naast elkaar gelegen percelen waar nieuwbouw wordt gerealiseerd.

Aanleiding voor het saneringsplan is de noodzaak tot het treffen van sanerende maatregelen als gevolg van de aangetroffen verontreinigingen in combinatie met aanstaande

ontwikkeling van de locatie.

Op de locaties Singel 269 en van Dishoeckstraat 544 zullen voor het nieuwbouwproject 'Aan de Singel' in Vlissingen 73 appartementen worden gerealiseerd. Tevens worden 95 parkeerplaatsen op maaiveldniveau gerealiseerd.

Ten behoeve van de ontwikkeling zal er een grondruil met de gemeente en derden plaatsvinden. Hierbij worden delen van bovengenoemde percelen overgedragen aan de gemeente of derden.

4.6.3 Conclusie

Uit de bodemonderzoeken is gebleken dat in het plangebied en de directe omgeving verontreinigingen voorkomen. Deze verontreinigingen moeten worden verwijderd.

De in het saneringsplan uitgewerkte maatregelen hebben alleen betrekking op die delen van de percelen die in eigendom blijven. Bij de grondruil is contractueel vastgelegd dat maatregelen ten behoeve van verontreinigingen aanwezig in de over te dragen perceelsdelen en in de openbare weg van de Van Dishoeckstraat voor risico en rekening van de gemeente danwel de betrokken derden zijn. Het saneren van de verontreiniging in de Van Dishoeckstraat blijft voor rekening van de eigenaar cq. de daaropvolgende verkrijgers van het perceel.

Daarnaast wordt op verzoek van de gemeente een restverontreiniging met olieproducten ter hoogte van de te slopen gymzaal eveneens gesaneerd.

De bodem op locatie is na de saneringswerkzaamheden geschikt voor het beoogde gebruik.

4.7 Ontplobbare oorlogsresten

4.7.1 Beleids- en toetsingskader

Op 3 oktober 2013 heeft de gemeenteraad het beleid met betrekking tot ontplobbare oorlogsresten (OO) uit de Tweede Wereldoorlog, inclusief beleidskaart vastgesteld. In dit beleid en op de bijbehorende kaart is 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 CE 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 Scheldekwartier (Expload, 17/04/2017). De burgemeester van de gemeente Vlissingen is akkoord gegaan met de conclusies uit het rapport.

Uit deze risicoanalyse blijkt dat voor het plangebied van het project Aan de Singel het te ontwikkelen gebied niet meer verdacht is op de aanwezigheid van OO (groen). Rondom het plangebied zijn de bestaande woningen aan de Paul Krugerstraat en de Van Dishoeckstraat nog wel verdacht is op de aanwezigheid van OO in de bodemlaag van 0,4 tot 10,0 m –mv (oranje), zie figuur 4.10. Voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden in het oranje gebied moet daarom detectieonderzoek naar CE uitgevoerd worden. De uitkomsten vormen

in geen geval een belemmering voor de uitvoering van het plan nu het oranje gebied geen onderdeel uitmaakt van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

Voor eventueel nader onderzoek als de eventueel daaruit voortvloeiende te treffen maatregelen, zijn binnen de grondexploitatie financiële middelen beschikbaar. De uitvoering van het bestemmingsplan is dus gewaarborgd.

De beoogde nieuwe bebouwing ligt buiten het verdachte gebied, echter is er nog wel een kans dat door trillingseffecten door bijvoorbeeld heiwerkzaamheden, buiten het plangebied maar binnen het risicogebied een ongecontroleerde explosie kan ontstaan. Trillingen met een versnelling van $1,0\text{m/s}^2$ of groter worden aangemerkt als risicovol (rapport Explod; 17/04/2017).

Indien niet wordt geheid, omdat bijvoorbeeld omliggende bebouwing hier te veel risico's van kunnen ondervinden, geldt de kans op trillingseffect niet.



Figuur 4.10: Uitsnede beleidskaart conventionele explosieven met vrijgegeven of niet verdacht gebied (groen) en verdacht gebied (rood) binnen het plangebied (blauw kader).

4.7.3 Conclusie

Voor het bestemmingsplan kunnen de werkzaamheden regulier worden uitgevoerd zonder verdere maatregelen met betrekking tot ontplofbare oorlogsresten. Aandachtspunt voor de omgeving is wel de heiwerkzaamheden indien deze met een versnelling van $1,0\text{m/s}^2$ of groter worden uitgevoerd.

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 6 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 orderingspraktijk langs wegen vooral de volgende grenswaarden voor stikstofdioxide (jaar gemiddelde) 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 NO_2 en PM_{10} ($= 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
 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 m^2 bvo bij één ontsluitingsweg en 200.000 m^2 bij twee ontsluitingswegen.
- grote projecten: projecten, die de luchtkwaliteit "in betekenende mate" (IBM)

verslechteren; ze zijn waar mogelijk opgenomen in het gebiedsgerichte programma van het NSL; deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan de criteria van het NSL.

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

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

4.9.2 Onderzoeksresultaten

Het aspect luchtkwaliteit kan uitsluitend in samenhang met het programma van de andere voorziene ontwikkelingen van het grotere projectgebied Scheldekwartier worden gezien. Het is dan ook onderzocht in het kader van de milieueffectrapport voor het Scheldekwartier 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 (zie Bijlage 8) 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 onderzoek 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 Scheldekwartier. Voor de overige beoogde functies in het Scheldekwartier, zoals zorg, recreatie, detailhandel, (watersportgerelateerde) bedrijvigheid, horeca en maatschappelijke functies, zijn geen exacte gegevens bekend, en is daarom een inschatting gemaakt van het aantal personen dat zich in het Scheldekwartier gaat bevinden. In de ontwikkelingsvisie zijn, ten opzichte van het Masterplan 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 Scheldekwartier.

Om toch zekerheid te hebben over het woon- en leefklimaat ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen is in 2018 een locatiespecifiek onderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport dat is opgenomen in Bijlage 9.

Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd met de NSL-rekentool, versie Monitoring NSL 2017. Deze rekentool volgens standaard rekenmethode I en standaard rekenmethode II uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). De berekeningen zijn uitgevoerd met achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor de jaren 2016, 2020 en 2030 en de verkeerscijfers voor het jaar 2030. Voor de zichtjaren 2016 en 2020 is hiermee een worst-case scenario beschouwd.

Uit het onderzoek blijkt dat in geen van de jaren sprake is van normoverschrijdingen. In alle beschouwde situaties en langs alle beschouwde wegen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer.

Nu uit het onderzoek is gebleken dat in alle beschouwde situaties en langs alle beschouwde wegen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Hiermee vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoering van de plannen. Dit in navolging van Artikel 5.16, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer, waarin is bepaald dat een ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden indien geen sprake is van normoverschrijdingen.

4.9.3 Conclusie

Op voorhand is er geen aanleiding te veronderstellen dat het aspect luchtkwaliteit een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

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 4.6 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 Scheldekwartier kan op grond van de in de VNG-publicatie worden getypeerd als een gemengd gebied. Dit betekent dat in beginsel de richtafstanden uit kolom 2 van tabel 4.6 moeten worden aangehouden. Onderstaande bedrijven zijn relevant voor het Scheldekwartier.

Tabel 4.7 Inschaling van relevante bedrijven en bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het Scheldekwartier

Adres en bedrijfsnaam	SBI-code/bedrijfsactiviteit	Grootste in acht te nemen afstand	Milieu-categorie
1. Amels Holland, Koningsweg 2	301, 3315 Scheepsbouw- en reparatiebedrijven; metalen schepen >= 25 meter	Geluid; 300 meter	5.1
2. Helikopterlandingsplaats, Koningsweg	5223 Helikopterlandplaatsen	Geluid; 300 meter	5.1
3. Parkeergarage Scheldeplein	5221 Autoparkeerterreinen, parkeergarages	Geluid; 10 meter	2
4. Winkels/supermarkt/ lichte horeca Walstraat, Aagje Dekenstraat en Scheldestraat e.o.	4471, 722, 4723, 561 Detailhandel, supermarkten, diverse vormen (lichte) horeca	Geluid; 0 meter	1
5. Bedrijvigheid Paul Krugerstraat, Van Dishoeckstraat, Oude Industrieweg e.o.	41, 42, 43, 45205, 473.3 Aannemersbedrijven, autowasserijen, bezineservicestations zonder LPG	Geluid; 10 meter	2
6. Gasreducerstation Delta	35 - D3 Gasreducerstation	Geluid en gevaar; 0 meter	1
7. KGS; hoofdkantoor, Glacisstraat 165	941, 942 Bedrijfsorganisaties (kantoren)	Geluid; 0 meter	1

In tabel 4.7 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.

In aanvulling hierop kan worden geconcludeerd dat voor het aspect geluid een geluidzone voor het industrielawaai 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 7 van de tabel genoemde hoofdkantoor). De werkzaamheden moeten dus plaatsvinden binnen de vergunning en kunnen en mogen niet de voor de geluidzone vastgestelde geluidbelasting overschrijden. De geluidzone is weergegeven in figuur 4.14 (zie paragraaf 4.11). De voorgenomen woningbouw die in dit bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt, valt niet binnen de geluidzone.

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. 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 wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai.

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.

4.11.2 Toetsing

4.11.2.1 Wegverkeerslawaai

De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidszone van de Paul Krugerstraat. De zonebreedte van de Paul Krugerstraat bedraagt 200 meter aan weerszijden van de weg. Daarnaast is ook het meest noordelijke deel van de Van Dishoeckstraat beschouwd als gezondeerde weg. Tussen de Paul Krugerstraat en de Singel geldt namelijk nog een maximum snelheid van 50 km/uur. Voor woningbouw binnen deze geluidzones geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De straten in het projectgebied en alle direct aanliggende straten zijn of worden ingericht als erftoegangswegen/verblijfsgebied met een maximale snelheid van 30 km/uur. Hiervoor geldt een richtwaarde van eveneens 48 dB.

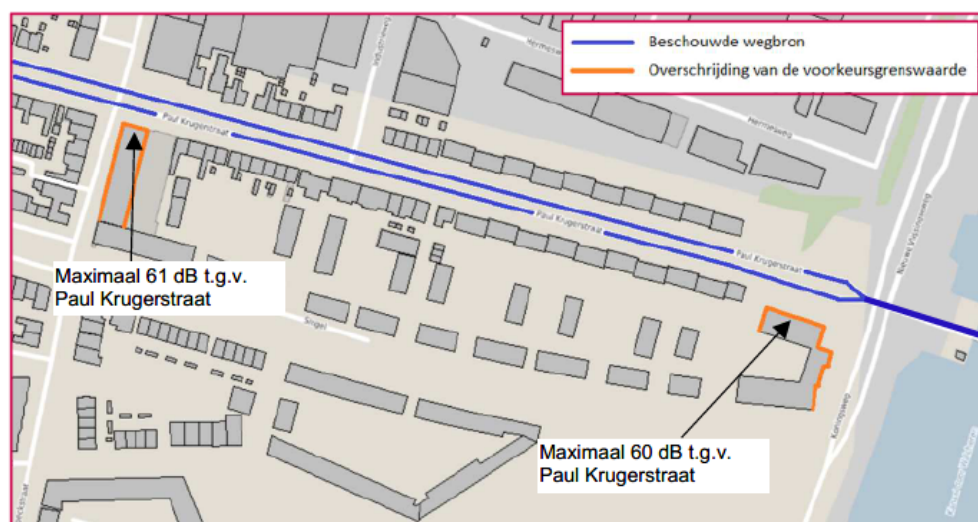
Akoestisch onderzoek voor het gehele Scheldekwartier (2018)

Ten behoeve van de realisatie van de nieuwe woningen is in 2018 akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in Bijlage 1. Samengevat kan uit het onderzoek het volgende worden geconcludeerd.

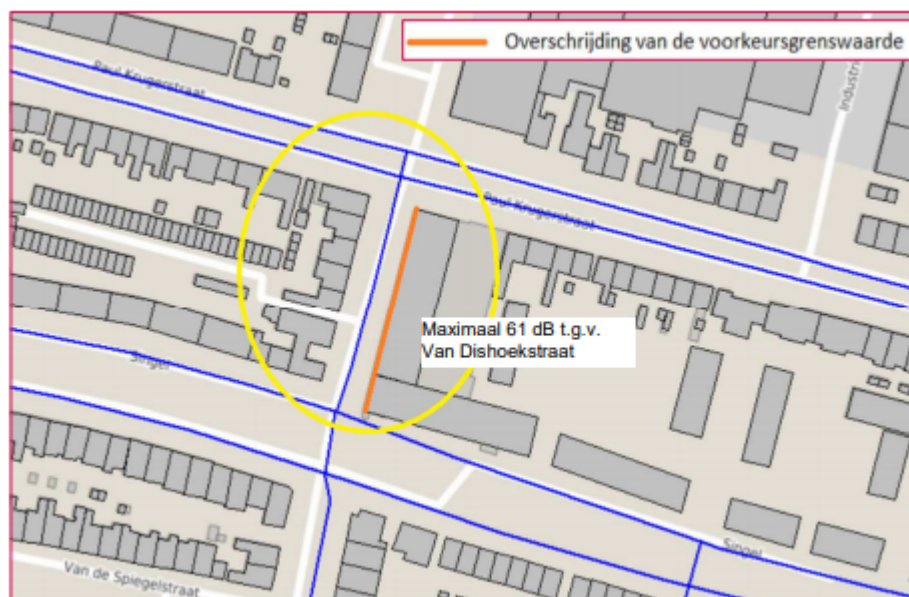
Ter plaatse van het nieuwe appartementengebouw op de hoek Paul Krugerstraat - Van Dishoeckstraat wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden ten gevolge van zowel verkeer op de Paul Krugerstraat als op de Van Dishoeckstraat (figuur 4.11 en 4.12).

Op de Van Dishoeckstraat doet zich een afwijkende situatie voor. Waar de Van Dishoeckstraat aansluit op de Paul Krugerstraat, is een klein deel van de weg uitgevoerd in elementenverharding in keperverband met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Omdat dit het enige wegvak is met deze kenmerken, is dit wegvak apart berekend in het geluidsmodel. Hoewel de rijsnelheid naar verwachting niet hoger is dan 30 km/uur, is er juridisch gezien sprake van een gezoneerde weg met een maximum snelheid van 50 km/uur. In figuur 4.12 is het wegvak omcirkeld.



Figuur 4.11: Locaties waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van verkeer op de Paul Krugerstraat.



Figuur 4.12: Wegvak Van Dishoeckstraat met afwijkende kenmerken

De richtwaarde van 48 dB ten gevolge van het verkeer op 30 km/uur wegen wordt op de gevel van nieuwe woningen in een aantal gevallen overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 57 dB, direct langs de Van Dishoeckstraat. De geluidbelasting is echter niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB die van toepassing zou zijn voor gezoneerde wegen.



Figuur 4.13: Situering geluidsbron 30 km/h-gebied

Omdat sprake is van een overschrijding van de richtwaarde van 48 dB is de toepassing van geluidreducerende maatregelen beschouwd.

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen moet gedacht worden aan de toepassing van een (geluidreducerend) wegdek. Hieronder wordt per geluidbron, voor zover relevant voor het plangebied van dit bestemmingsplan, ingegaan op de mogelijkheden hiervoor.

Bronmaatregel Paul Krugerstraat

Door de toepassing van geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting met circa 3 dB worden gereduceerd. Dit is afhankelijk van het toe te passen type. Ten gevolge van de Paul Krugerstraat is een maximale geluidsbelasting berekend van 61 dB. Met de toepassing van geluidsreducerend asfalt kan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet worden bereikt. Daarnaast is deze soort asfaltverharding onvoldoende slijtvast om toe te passen op de kruispunten nabij de nieuwe woningen. Door de wringingskrachten van het verkeer wordt de geluidsreducerende asfaltverharding snel kapot gereden en verliest daarmee het geluidsreducerend effect. Het toepassen van geluidsreducerende asfaltverharding is voor deze locatie dan ook geen reële optie.

Eerste deel van Dishoeckstraat

Als gevolg van het verkeer op het eerste deel van de Van Dishoeckstraat worden geluidsbelastingen berekend die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde voor de direct aanliggende gevel. Een mogelijke oplossing is het vervangen van de elementenverharding door asfalt o.i.d. Een andere optie is het verplaatsen van de 30 km/uur zonegrens, zodat op dit wegvak een lagere snelheid van toepassing is en de snelheid en daarmee ook de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer wordt beperkt.

30 km/uur wegen

Voor de toekomstige 30 km/uur-wegen in het plangebied is uitgegaan van een wegdekverharding van elementenverharding in keperverband. Wanneer sprake zou zijn van een wegdekverharding van asfalt, zou de geluidsbelasting circa 2 dB lager worden. Echter is het toepassen van asfalt in woonstraten niet wenselijk vanwege het karakter van dergelijke

wegen. Een dergelijke oplossing wordt daarom niet reëel geacht.

Een andere optie is nog toepassen van stelling elementenverharding. Een dergelijke elementenverharding heeft de geluidstechnische eigenschappen die vergelijkbaar zijn met asfaltverharding, maar de uitstraling is vergelijkbaar met betonstraatstenen.

Overdrachtsmaatregelen

Bij het toepassen van overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan de realisatie van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn in een bebouwde omgeving doorgaans niet wenselijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Bovendien sorteren geluidsafschermingen beperkt effect voor de hoger gelegen bouwlagen. Het treffen van overdrachtsmaatregelen wordt daarom in voorliggende situatie bij geen enkele geluidsbron als reële oplossing beschouwd.

Daarnaast zijn de planinterne wegen beschouwd met een maximum snelheid van 30 km/uur. Langs een aantal van deze wegen zijn geluidbelastingen berekend die hoger zijn dan de richtwaarde van 48 dB. Geadviseerd wordt om bij de nadere uitwerking rekening te houden met deze hogere geluidbelastingen bij de isolatiewaarde van de woningen.

Maatregelen bij de ontvangers

Hiervoor is aangegeven dat geluidreducerende maatregelen voor de onderzochte locaties geen reële optie waren. Daarom heeft het college van burgemeester en wethouders voor 150 woningen op 3 locaties hogere grenswaarden verleend.

Het onderzoek is uitgevoerd op hoofdlijnen op basis van de destijds voorlopig beoogde (maximale) invulling van het plangebied. In het rapport wordt gesteld dat indien afwijkende bouwvormen of bouwhoogtes worden gerealiseerd, dit effect geeft op de geluidbelastingen op de achterliggende bebouwing (het afschermde effect wijzigt). Geadviseerd is om bij de nadere uitwerking hiermee rekening te houden. Ook ten aanzien van de benodigde ontheffingen voor hogere grenswaarden.

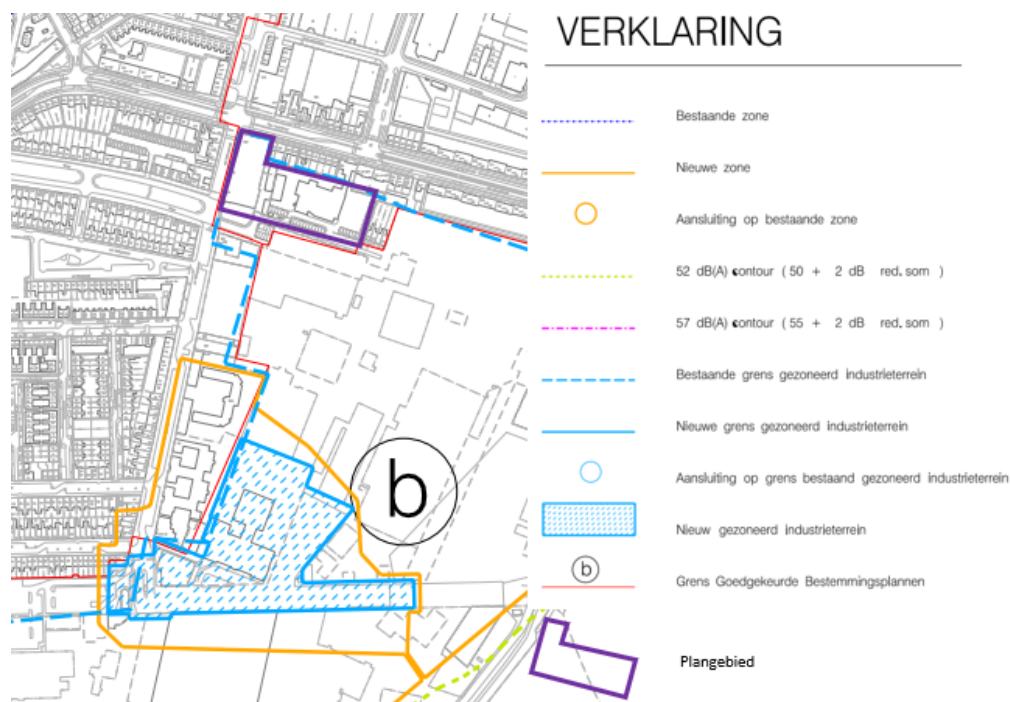
Akoestisch onderzoek noordelijk deel Van Dishoeckstraat

Langs de Van Dishoeckstraat worden 2 projecten met woningbouw min of meer tegelijkertijd in procedure gebracht. Het betreft de voorgenomen woningbouw dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt en een appartementengebouw op de locatie De Dempo zuidelijker langs de Van Dishoeckstraat, zie ook paragraaf 1.1. Gezien het hiervoor vermelde advies uit het onderzoek uit 2018 is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd voor bestaande woningen langs het noordelijk deel van de Van Dishoeckstraat (zie Bijlage 2). Uit dit onderzoek blijkt dat als gevolg van de verwachte verkeerstoename de geluidbelasting met circa 1 dB toeneemt tot maximaal 60,67 dB.

Hiermee is (net) geen sprake van “gevolgen elders”. Er bestaat geen verplichting tot het treffen van geluidreducerende maatregelen. Uiteraard kunnen deze in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden overwogen. In de praktijk zal het effect van maatregelen naar verwachting tegenvallen. Het verlagen van de maximum snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur zou wel zorgen voor een logisch wegbeeld ten opzichte van het overige deel van de Van Dishoeckstraat en de wegen in de omgeving, waarvoor al een 30 km/uur snelheidsregime van toepassing is.

4.11.2.2 Industrielawaai

De transformatie van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven' tot stedelijk gebied noodzaakte tot herziening (verkleining) van de geluidzone rondom dit industrieterrein. De uit 1990 daterende geluidzone was voor een belangrijk deel gebaseerd op de industriële activiteiten, die plaatsvonden op het terrein van de Koninklijke Schelde Groep (KSG). Op 18 augustus 2009 is daarom het bestemmingsplan 'Parapluherziening geluidzone de Schelde/Buitenhaven' vastgesteld. Daarin is de geluidzone vanwege het industrielawaai van het industrieterrein 'de Schelde/Buitenhaven' verankerd.



Figuur 4.14: Uitsnede bestemmingsplan Parapluherziening geluidzone de Schelde/Buitenhaven

Voor woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein moet onderzoek verricht worden naar de geluidbelasting op de gevels van de beoogde bebouwing ten gevolge van het geluid afkomstig van het industrieterrein. Het plangebied van de locatie Aan de Singel is niet binnen deze contour gelegen (oranje contour).

Voor onderhavig bestemmingsplan is geen nader onderzoek uitgevoerd naar industrielawaai. Nu er geen geluidgevoelige bestemmingsplan binnen de zone worden gerealiseerd, vormt dit aspect geen belemmering voor de realisering van dit plan.

4.11.2.3 Spoorweglawaai

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

4.11.3 Akoestisch onderzoek bouwplan

Voor de ontwikkeling van de locatie 'Aan de Singel' is door Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het stedenbouwkundig plan en de verbeelding van het bestemmingsplan met de bouwhoogten is de basis van dit onderzoek (zie Bijlage 3).

Ten behoeve van deze ontwikkeling is door Cauberg Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd naar omgevingslawaai. Uit het onderstaande volgt dat alleen wegverkeerslawaai relevant is op deze locatie:

- De planlocatie ligt wel binnen de zone van verschillende wegen en langs verschillende 30 km/uur wegen.
- De planlocatie ligt niet in de zone van spoorwegen.
- De planlocatie ligt niet in de zone van industrieterreinen.
- De planlocatie ligt wel in de buurt van twee bestaande bedrijven, te weten een schilderbedrijf (aan de Van Dishoeckstraat / Singel 259) en een tankstation (aan de Paul Krugerstraat 237). Het vigerende bestemmingsplan staat daar maximaal

"stedelijke bedrijvigheid" respectievelijk milieucategorie 2 bedrijven toe. Op basis van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" geldt voor deze bedrijven in gemengd gebied een richtafstand van maximaal 10 meter. De beoogde woonbestemmingen liggen ten minste op respectievelijk 15 meter en 22 meter van die bedrijven af waarmee voldaan wordt aan de richtafstand van 10 meter. Hiermee is sprake van een goede ruimtelijke ordening ten opzichte van de bedrijven. Daarnaast is reeds sprake van bestaande woningen op kortere afstand van de bedrijven. De bedrijven worden daarmee ook niet belemmerd in hun bedrijfsvoering. Geluid van deze lokale bedrijven wordt derhalve niet nader beschouwd.

4.11.4 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat twee gezoneerde 50 km/uur wegen, namelijk de Paul Krügerstraat en het bestaande 50 km/uur deel van de Van Dishoeckstraat, een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde veroorzaken. Voor deze wegen zijn bron- en overdrachtmaatregelen beschouwd. Uitgangspunt is dat de snelheidsverlaging van het 50 km/uur deel van de Van Dishoeckstraat naar 30 km/uur een gewenste bronmaatregel is. Daar dient de gemeente een verkeersbesluit voor te nemen. De Van Dishoeckstraat wordt dan volledig 30 km/uur en heeft volgens de Wgh geen zone meer waardoor het vaststellen van hogere waarden niet nodig is. Ook resulteert dit in een geluidreductie van 4 dB.

Voor de Paul Krügerstraat stuiten alle denkbare bron- en overdrachtsmaatregelen echter op overwegende bezwaren van diverse aard. Binnen de grenzen van het plangebied zal wel een groen geluidscherm van minimaal 2 meter, maximaal 2,5 meter hoog geplaatst worden (zoals reeds beschreven in paragraaf 3.3 geldt dit als basisuitgangspunt in alle berekeningen). Met dit scherm zijn de achtergevels op de begane grond van het plan afgeschermd van de Paul Krügerstraat en wordt daar (plaatselijk) voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Vervolgens wordt voor de verschillende wegen in de omgeving het volgende geconcludeerd:

- de 50 km/uur weg Paul Krügerstraat veroorzaakt overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van 15 woningen. Voor deze weg wordt geadviseerd een hogere waarde van 61 dB vast te stellen voor het plan.
- De 50 km/uur weg Industrieweg (en overige 50 km/uur wegen in de omgeving) veroorzaakt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Deze weg en overige, verder weg gelegen, 50 km/uur wegen in de omgeving zijn daardoor akoestisch niet relevant.
- De twee 30 km/uur wegen Van Dishoeckstraat en Singel veroorzaken wel overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Deze wegen zijn daarmee relevant en zijn derhalve betrokken in het onderzoek naar cumulatie en geluidluwe gevels.
- De 30 km/uur weg De Kota Baroestraat veroorzaakt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Deze weg en overige, verder weg gelegen, 30 km/uur wegen in de omgeving zijn daardoor akoestisch niet relevant.
- De cumulatieve geluidbelasting bedraagt ten hoogste 66 dB (voor aftrek).

De cumulatieve geluidbelastingen op de gevels kunnen gereduceerd worden tot de volgens het Bouwbesluit 2012 vereiste karakteristieke binnenwaarde van maximaal 33 dB. De exacte hiervoor benodigde maatregelen worden in een latere fase (uitwerking definitief ontwerp t.b.v. de omgevingsvergunning aanvraag voor het aspect bouwen).

Conclusie geluidluwe gevels (gemeentelijk beleid en 'goede ruimtelijke ordening')

De gemeente Vlissingen heeft aangegeven dat iedere woning moet beschikken over een geluidluwe gevel met een daaraan grenzende verblijfsruimte inclusief te openen delen.

Uit het onderzoek (Bijlage 3, hoofdstuk 5) blijkt dat de meeste woningen van nature beschikken over een geluidluwe gevel, meestal de achtergevel / galerijgevel. Voor de 10 woningen waar dat niet het geval is dient de loggia aan de voorzijde te afsluitbaar te worden verglaasd en te worden voorzien van een geluidabsorberend plafond. In het

onderzoek zijn de criteria en maatregelen voor deze loggia's uitgewerkt en beschreven. Zo beschikken alle woningen over een geluidluwe gevel en is een goed woon- en leefklimaat geborgd. In de regels van het bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel is voor zowel het groene geluidscherm als de 10 woningen waar de loggia dient te worden verglaasd een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt niet binnen de geluidzone industrielawaai vanwege het gezoneerde KSG-terrein. Daarmee vormt het aspect industrielawaai geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Dat geldt ook voor het aspect spoorweglawaai.

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 ongevoelbaar 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 Scheldekwartier. Uit het rapport is gebleken, dat de ontwikkeling van het projectgebied Scheldekwartier tot gevolg heeft dat er een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is vereist. Destijds waren er voor de ontwikkeling van het totale projectgebied Scheldekwartier twee risicobronnen relevant, te weten:

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

Vanwege de herijkte plannen voor het Scheldekwartier is in 2011 en 2013 nieuw onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor het groepsrisico (zie Bijlage 10). Naar aanleiding van recente ontwikkelingen in het Scheldekwartier is eind 2020 aanvullend een kwalitatieve analyse uitgevoerd van de impact op het onderzoek uit 2013 (zie eveneens Bijlage 10).

Propaantank

Eind 2009 is de bovengrondse propaantank van 18 m^3 vervangen door een kleinere propaantank van $9,1 \text{ m}^3$. Doordat de inhoud kleiner is dan 13 m^3 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 Scheldekwartier 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 Scheldekwartier.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

Ten aanzien van de nieuw te bouwen woningen is de enige relevante risicobron het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Het gehele Scheldekwartier 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 Scheldekwartier 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.

Overige bronnen

Uit informatie van de Veiligheidsregio volgt dat er nog twee relevante bronnen zijn. Het plangebied ligt ook nog net binnen het invloedsgebied van Verbrugge Zeeland Terminals en de A58. Gelet op de afstand tot deze laatste risicobronnen is hiervoor alleen het scenario van het vrijkomen van giftige stoffen relevant.

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 Scheldekwartier 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 Scheldekwartier, 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 mogelijkheid 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.

Met betrekking tot het sluiten van ventilatieopeningen geeft de Veiligheidsregio aan dat de woningen en appartementen voorzien dienen te worden van mechanische ventilatie die met een druk op de knop is uit te schakelen. Voor de toekomstige bewoners is een infographic gemaakt met daarin het handelingsperspectief bij het vrijkomen van een gifwolk. Het advies is om dit aan de toekomstige bewoners te verstrekken. De beschreven en geadviseerde maatregelen zijn ook van toepassing op het gifwolks scenario bij Verbrugge Zeeland Terminals en de A58.

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 betrokkengeweest 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 volkbrand of volkexplosie 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 volkbrand of volkexplosie 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.

De Veiligheidsregio heeft al eerder advies uitgebracht over de bluswatervoorzieningen in het gehele Scheldekwartier. Deze adviezen zijn door Gemeente Vlissingen uitgewerkt in een Brontekening Scheldekwartier. Indien de brandkranen worden gesitueerd conform de brontekening, voldoet het plangebied aan de eisen met betrekking tot bluswatervoorziening.

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 locatie Broederband (op de hoek 5 bouwlagen) is in verband met de hoogte overleg geweest met een deskundige, nader onderzoek was niet noodzakelijk. Het bouwplan Aan de Singel wordt op de hoek Van Dishoeckstraat - Singel 5 bouwlagen hoog. De overige bebouwing is tussen de 4 en 3 bouwlagen hoog.

De bebouwing van de locatie Aan de Singel is daarmee vergelijkbaar met de Broederband. Het bouwplan voegt zich voor wat betreft de bouwhoogtes in de omgeving. Nader onderzoek wordt voor deze locatie dan ook niet noodzakelijk geacht.

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;
- c. NatuurNetwerk Nederland (NNN).

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.

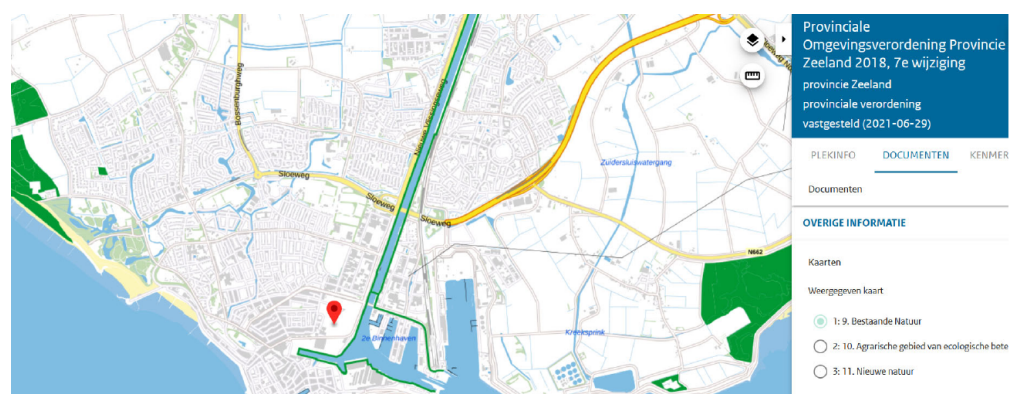
4.14.2 Onderzoekresultaten

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 11. 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 eveneens is opgenomen in Bijlage 11. 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 4.15). 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 4.15: 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 12.

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 recente terreinbezoeken is een inschatting/beoordeling gemaakt ten aanzien van beschermde soorten. De volledige memo met de bevindingen per soortgroep is opgenomen in Bijlage 11. Hierna zijn de bevindingen kort weergegeven:

Vogels

Doordat het plangebied in 2018 en 2019 preventief broedvrij is gehouden is de gemengde meeuwenkolonie (zilvermeeuw en kleine mantelmeeuw) niet meer aanwezig. In 2020 hebben nog enkele zilvermeeuwen 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 honden uitlaat en losloopgebied 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 11 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.

Aan de Singel

In overleg met Provincie Zeeland is de mogelijkheid tot ontheffing in het kader van Wnb besproken. Voor de hazen en konijnen is tijdelijk extra habitat aanwezig doordat de gemeente de braakliggende delen heeft ingezaaid en beheerd als ruw gras. De plots van de locatie Aan de Singel worden in de winterperiode ongeschikt gemaakt voor deze soorten. Voor de korte termijn biedt het aanleggen van extra habitat een alternatief voor de hazen bij de gefaseerde ontwikkeling van de woonwijk. Een ontheffing voor dit deelgebied is aannemelijk.

Uiteindelijk zal het biotoop verloren gaan. Een ontheffing in kader van de Wet natuurbescherming voor de haas en het konijn voor het verstoren en vernietigen van verblijfplaatsen is aangevraagd. Omdat de woonwijk en nog te realiseren park op langere termijn geen geschikt alternatief zijn voor de haas. Beide soorten kunnen via het NNN langs het kanaal andere geschikte gebieden bereiken in de toekomst.

4.14.3 Stikstofdepositie

De nabij gelegen Westerschelde en de wat verder gelegen Manteling van Walcheren zijn aangewezen als Natura 2000-gebieden. In bepaalde gebieden in de Natura 2000-gebieden komen stikstofgevoelige habitats voor. Vanwege de gevoeligheid voor stikstofdepositie van bepaalde habitats binnen Natura 2000 zijn voor de realisatie(aanleg)-fase en de gebruiksfase van de nieuw te bouwen appartementen, zijn met behulp van de AERIUS Calculator berekeningen gemaakt om te kunnen bepalen of er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. In de berekeningen is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2022. De berekeningen zijn bijgevoegd als Bijlage 13. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar op een Natura 2000-gebied in de realisatie(aanleg)-fase en de gebruiksfase.

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. Hiervoor is een ontheffing Wnb aangevraagd. Verwacht wordt dat deze wordt verleend.

4.15 Duurzaamheid en energie

4.15.1 Beleids en 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 energie neutrale 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 & 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.

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.
- 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 gehanteerde bestemmingen

Aan de gronden waar de bebouwing is voorzien is de bestemming 'Wonen' toegekend. Voor het appartementencomplex zijn de bouwlagen aangeduid met een maximale bouwhoogte variërend van 10 meter (3 bouwlagen), 13,5 meter (4 bouwlagen) tot 16,5 meter (5 bouwlagen) vanaf maaiveld. De maximum bouwhoogte van de gebouwen is met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' concreet aangegeven en afgestemd op de bestaande situatie en het voorgenomen bouwplan.

De gronden die grenzen aan het openbaar gebied zijn bestemd als 'Verkeer'. Dit is het gebied langs de Van Dishoekstraat, de Singel en De Kota Baroestraat. Hier wordt na realisatie van het appartementencomplex grond toegevoegd aan de openbare ruimte.

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. Het is in de gemeentelijke bestemmingsplannen gebruikelijk om de kruin van de weg als referentiepunt te nemen indien de afstand tussen het bouwwerk en de kant van de weg minder dan 5 meter (in een enkel van 10 meter) bedraagt en anders de gemiddelde hoogte van het op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan bestaande aansluitende afgewerkte maaiveld. De hoogte van het plangebied ter hoogte van de Singel bedraagt 1,25 meter +NAP. De hoogte van het plangebied bij de Singel - De Kota Baroestraat bedraagt + 2,20 meter +NAP. Het aangrenzende afgewerkte maaiveld na realisatie van het openbaar gebied wordt als peil gebruikt. Het hoogteverschil wordt in de begane grond van het gebouw opgelost zodat alle hogere bouwlagen een galerij hebben zonder hoogteverschil.

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

5.3.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer is toegekend aan de (nieuwe) wegen in het plangebied die een gebiedsontsluitende functie hebben. Binnen de verkeersbestemming zijn verder de gebruikelijke verkeersfuncties met daarnaast bijbehorende groen- en speelvoorzieningen en water toegestaan. De inrichting is niet gedetailleerd vastgelegd. Hiermee is ondergeschikte herinrichting van de openbare ruimte mogelijk zonder dat, onnodig, gedetailleerde bepalingen van het bestemmingsplan dergelijke ontwikkelingen in de weg staan.

Ook een voorziening ten behoeve van een eventueel warmtenet in de wijk kan binnen deze bestemming worden gerealiseerd. Hiervoor zijn passende bouw- en gebruiksregels opgenomen.

Artikel 4 Wonen

In de bouwregels zijn ten hoogste 73 woningen toegestaan. De maatvoering van het appartementengebouw is vastgelegd op de verbeelding en daar wordt in de regels naar verwezen.

Gebruikelijk is om in woningen de uitoefening van aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten toe te staan. Omdat het in dit bestemmingsplan gaat om appartementen in de vrije sector wordt hiervan afgeweken en worden kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten niet mogelijk gemaakt. Dat zijn doorgaans namelijk wat ambachtelijker activiteiten dan die van aan-huis-gebonden beroepen. Om hinder te voorkomen moet de oppervlakte beperkt blijven (maximum 50 m²) en mag er geen detailhandel en internetverkoop plaatsvinden.

Tot slot is in de woonbestemming de verplichting opgenomen om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen en in stand te houden.

5.3.3 Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk zijn onderstaande regels opgenomen:

Artikel 5 Anti-dubbelregel

Deze bepaling is ingevolge artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening vast voorgescreven. 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 6 Algemene bouwregels

In lid 6.1 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 uitsluiting met overgangsrecht. Vanzelfsprekend geldt een dergelijke bepaling alleen voor bestaande bouwwerken.

In lid 6.2 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 7 Algemene afwijkingsregels

Op grond van deze bepaling kan met een omgevingsvergunning in geringe mate worden afgeweken van de voorgescreven 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 8 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 8.1 Geringe afwijkingen maten en bouwgrenzen. Vandaar dat hier altijd een wijziging voor nodig is van burgemeester en wethouders.

Artikel 9 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 10 is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het plan geregeld. In lid Overgangsrecht bouwwerken is de in artikel 3.2.1 Bro voorgescreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 10.2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgescreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen. De slotregel (Artikel 11) geeft de naam van het plan aan.

vastgesteld bestemmingsplan Scheldekwartier, Aan de Singel
Gemeente Vlissingen
Projectnummer 0467980

Hoofdstuk 6 Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Kostenverhaal

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

Op grond van artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening kan worden afgezien van de vaststelling van een exploitatieplan, indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd en het niet noodzakelijk is om een tijdvak of fasering te bepalen dan wel andere eisen te stellen aan de inrichting van het gebied. Deze bepaling brengt met zich 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 in dit geval niet vereist. Bij het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan moet dit expliciet worden besloten.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

Inhoudelijke afspraken over de ontwikkeling van de locatie Aan de Singel heeft de gemeente Vlissingen met de ontwikkelaar gemaakt en deze vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Een grondexploitatieplan is niet noodzakelijk.

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

6.3 Participatie

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is door de initiatiefnemer in samenwerking met de gemeente Vlissingen een inloopbijeenkomst georganiseerd voor de direct omwonenden langs de Paul Krugerstraat, Singel en de Van Dishoeckstraat.

De eerste bijeenkomst heeft digitaal plaatsgevonden op 10 februari 2022. De inbreng van de bewoners is meegenomen in de verdere uitwerking van het bouwplan. Naar aanleiding van de vragen is de bezonningsstudie van het bouwplan opgenomen als Bijlage 14 van dit bestemmingsplan.

De initiatiefnemer heeft op 14 september 2022 een tweede fysieke informatiebijeenkomst georganiseerd in het bedrijfspand van Prins Glas aan de Van Dishoeckstraat. In totaal 14 belangstellenden hebben de inloopmiddag en -avond bezocht in het voormalige bedrijfspand van Prins Glas. In de hal van het bestaande bedrijfspand zijn door Studio ZE tekeningen en impressies op formaat aan de muur gepresenteerd.

Aanvullend is op 20 oktober 2022 de impact van de nieuwbouw op de achtergevels van de woningen aan de Paul Krugerstraat in een overleg toegelicht.

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. Het voorontwerp bestemmingsplan is voor het vooroverleg toegezonden aan de overlegpartners. De ontvangen reacties en de beantwoording daarvan is opgenomen als Bijlage 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

6.5 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, na voorafgaande bekendmaking, met ingang van 13-01-2023 t/m 24-02-2023 voor een ieder ter inzage gelegen.

Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn er geen zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Het raadsbesluit tot vaststelling (bijlage xx) is als bijlage xx opgenomen.