



Sluis

Havengebied Breskens

concept milieueffectrapportage



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Transformatie Havengebied Breskens

Milieueffectrapport

identificatie

projectnummer:

161520.20150968

projectleider:

ing. S. van Vessem

auteur(s):

ing. S. van Vessem

mw. drs. L.M. de Ruijter

planstatus

datum:

23-08-2017

opdrachtgever:

Aannemingsbedrijf Van der Poel B.V.

Inhoud

Deel A: Kernpunten van het MER

Samenvatting	7
1. Aanleiding en procedure	9
1.1. Achtergronden en doelstelling	9
1.2. Procedure	10
1.3. Relatie MER en noodzakelijke besluiten	13
1.4. Leeswijzer	13
2. Hoofdpijnen beleidskader, opgave en doelstelling	15
2.1. Inleiding	15
2.2. Beleidskader	15
2.2.1. Rijksbeleid	15
2.2.2. Provinciaal beleid	18
2.2.3. Gemeentelijk beleid	26
2.3. Opgave	29
2.4. Doelstelling transformatie havengebied Breskens	30
3. Totstandkomingsgeschiedenis Masterplan	33
3.1. Inleiding	33
3.2. Eerdere plannen voor uitbreiding jachthaven	33
3.3. Totstandkoming Masterplan	35
3.4. Wijzigingen ten opzichte van de NRD en Masterplan	38
4. Te onderzoeken alternatieven en verbeteringen	39
4.1. Inleiding	39
4.2. Referentiesituatie: kader voor beoordelen milieueffecten	39
4.3. Plangebied, studiegebied en planhorizon	42
4.4. Voorgenomen activiteiten: het Masterplan Havengebied Breskens	42
4.4.1. Programma	42
4.4.2. De onderdelen en deelgebieden in het Masterplan Havengebied Breskens	43
4.4.3. Bouwfasering en tijdelijke werkzaamheden	52
4.5. Alternatieven: Masterplan = Basisalternatief	54
4.6. Varianten, maatregelen en voorkeursalternatief	55
4.6.1. Vaststaande elementen voor het programma	56
4.6.2. Variabele elementen: bouwstenen voor varianten	56
4.6.3. Voorkeursalternatief	56
5. Conclusies effectenstudie	57
5.1. Inleiding	57
5.2. Ecologie	57
5.3. Verkeer en parkeren	61
5.4. Geluid	62
5.5. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid	64
5.6. Landschap en cultuurhistorie	65
5.7. Bodem, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE's)	67
5.8. Luchtkwaliteit en geur	68
5.9. Externe veiligheid	69
5.10. Duurzaamheid en energie	70
5.11. Tijdelijke effecten	71

6. Keuze voorkeursalternatief	73
6.1. Inleiding	73
6.2. Basisalternatief, maatregelen, variant: VKA	73
6.2.1. Vergelijking Basisalternatief met de referentiesituatie	73
6.2.2. Verbeteringen ten opzichte van het Basisalternatief: Voorkeursalternatief	74
6.3. Effectbeschrijving voorkeursalternatief	76
6.3.1. Inleiding	76
6.3.2. Ecologie	76
6.3.3. Verkeer en parkeren	79
6.3.4. Geluid	88
6.3.5. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid	92
6.3.6. Landschap en cultuurhistorie	92
6.3.7. Bodem, archeologie en NGE	95
6.3.8. Luchtkwaliteit en geur	96
6.3.9. Externe veiligheid	97
6.3.10. Duurzaamheid en energie	97
6.3.11. Samenvatting en waardering effecten	98
6.3.12. Doorvertaling in het bestemmingsplan en vergunningen	99
7. Aannames, leemten in kennis en evaluatie	103
7.1. Inleiding	103
7.2. Aannames en leemten in kennis	103
7.3. Evaluatieprogramma en vervolgonderzoek	104
8. Ecologie	107
8.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	107
8.1.1. Toetsingskader	107
8.1.2. Onderzoeksmethodiek	109
8.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	113
8.2.1. Huidige situatie ¹⁾	113
8.2.2. Referentiesituatie (autonome ontwikkelingen)	116
8.3. Conclusies en waardering Basisalternatief	116
8.4. Maatregelen	118
8.5. Samenvatting en waardering effecten	120
9. Verkeer en parkeren	121
9.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	121
9.1.1. Toetsingskader	121
9.1.2. Onderzoeksmethodiek	121
9.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	125
9.2.1. Bereikbaarheid	125
9.2.2. Robuustheid	128
9.2.3. Verkeersafwikkeling	129
9.2.4. Verkeersveiligheid	131
9.2.5. Parkeren	132
9.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'	132
9.3.1. Basisalternatief	132
9.3.2. Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'	145
9.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg en evenementen	148
9.4.1. Realisatiefase	148
9.4.2. Evenementen	149
9.5. Samenvatting en waardering effecten verkeer en parkeren	151

10. Geluid	153
10.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	153
10.1.1. Toetsingskader	153
10.1.2. Onderzoeksmethodiek	155
10.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	156
10.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief, variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'	158
10.3.1. Industrielawaai: toekomstige jachthaven	158
10.3.2. Industrielawaai: nieuwe bedrijvigheid	159
10.3.3. Evenementen	160
10.3.4. Wegverkeerslawai	160
10.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	170
10.5. Aanvullende maatregelen	170
10.5.1. Industrielawaai	170
10.5.2. Wegverkeerslawai	170
10.6. Samenvatting en waardering effecten	172
11. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid	173
11.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	173
11.1.1. Toetsingskader	173
11.1.2. Onderzoeksmethodiek	174
11.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	175
11.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief	177
11.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	179
11.5. Aanvullende maatregelen	180
11.6. Samenvatting en waardering effecten	180
12. Landschap en cultuurhistorie	181
12.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	181
12.1.1. Toetsingskader	181
12.1.2. Onderzoeksmethodiek	182
12.1.3. Tijdelijke effecten	185
12.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	185
12.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief	190
12.3.1. Landschap	190
12.3.2. Cultuurhistorie	197
12.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	197
12.5. Aanvullende maatregelen	197
12.6. Samenvatting en waardering effecten	198
13. Bodem, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE's)	199
13.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	199
13.1.1. Toetsingskader	199
13.1.2. Onderzoeksmethodiek	200
13.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	200
13.2.1. Bodemkwaliteit	200
13.2.2. Bodemopbouw	201
13.2.3. Archeologie	203
13.2.4. Niet-gesprongen explosieven (NGE's)	203
13.3. Conclusies en waardering permanente effecten basisalternatief	204
13.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	204
13.5. Aanvullende maatregelen	205
13.6. Samenvatting en waardering effecten	205

14. Luchtkwaliteit en geur	207
14.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	207
14.1.1. Toetsingskader	207
14.1.2. Onderzoeksmethodiek	208
14.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	209
14.2.1. Luchtkwaliteit	209
14.2.2. Geur	211
14.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'	211
14.3.1. Luchtkwaliteit	211
14.3.2. Geur	215
14.3.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief en Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'	216
14.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	216
14.5. Aanvullende maatregelen	216
14.6. Samenvatting en waardering effecten	217
15. Externe veiligheid	219
15.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	219
15.1.1. Toetsingskader	219
15.1.2. Onderzoeksmethodiek	220
15.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	220
15.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief	221
15.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	221
15.5. Aanvullende maatregelen	221
15.6. Samenvatting en waardering effecten	222
16. Duurzaamheid en energie	223
16.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek	223
16.1.1. Toetsingskader	223
16.1.2. Onderzoeksmethodiek	223
16.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	223
16.3. Conclusies en waardering permanente effecten alternatieven	224
16.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg	224
16.5. Aanvullende maatregelen	224
16.6. Samenvatting en waardering effecten	225

Bijlagen:

- 1 Literatuurlijst.
- 2 Overzicht met dit MER samenhangende besluiten.
- 3 Verklarende woordenlijst.
- 4 Passende beoordeling.
- 5 Flora- en faunatoets.
- 6 Akoestisch onderzoek industrielawaai jachthaven Breskens.
- 7 Contourplots wegverkeerslawaaï.
- 8 Toetsing nautische veiligheid.
- 9 Bezonnings- en schaduwhinderonderzoek.
- 10 Historisch bodemonderzoek.
- 11 Bureauonderzoek archeologie.
- 12 Bureauonderzoek NGE (niet gesprongen explosieven).
- 13 Beoordeling externe veiligheid.
- 14 Visualisaties landschapsbeeld.

15	Rapportage verkeerstellingen.
16	Berekening parkeerbehoefte.
17	Rapportage vaarbewegingen.
18	Gegevens wegverkeerslawaaï.
19	Kruispuntberekeningen.

Deel A: Kernpunten van het MER

Transformatie havengebied Breskens

De opgave en doelstelling van het project Havengebied Breskens zijn opgenomen in een integraal Masterplan voor het gehele havengebied. Het Masterplan is door de gemeenteraad vastgesteld (2015) en vormt de basis van het programma (invulling) waarvoor dit MER en het hieraan verbonden bestemmingsplan zijn opgesteld. Het gaat om een algehele transformatie van het havengebied van Breskens zodanig dat het gebied deel gaat uitmaken van het stedelijk gebied met goed verbindingen met het centrumgebied. Het programma voor het havengebied Breskens ziet er als volgt uit.

Tabel 5 Programma havengebied Breskens

Functie		maximum aantal eenheden of oppervlakte (m ² bvo)
Appartementen		460 eenheden
Appartementen voor verblijfsrecreatie		360 eenheden
Appartementen voor permanente bewoning		100 eenheden
Uitbreiding jachthaven en herstructurering bestaande jachthaven		
Uitbreiding ligplaatsen		100 ligplaatsen
Voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven		5.000 m²
Detailhandel en dienstverlening		1.000 m ²
Cultuur, ontspanning en sport, zoals atelier, fitnesscentrum, sauna, sportschool, wellness		1.000 m ²
Zeezeilcentrum (kantoren, leslokalen, logies (250 m ²), sanitair, sportruimtes), jachthavenvoorzieningen en kantoren		1.500 m ²
Bedrijven categorie 1 en 2 Staat van Bedrijfsactiviteiten		1.500 m ²
Horeca		2.500 m²
Viscentrum		4.270 m²
Vismijn		1.800 m ²
Visserijmuseum	800 m ²	1.420 m ²
Visserij-Experience inclusief ondergeschikte detailhandel	300 m ²	
Boomkorkotter met interactieve tentoonstelling	320 m ²	
Detailhandel vis/visserij gerelateerde producten		200 m ²
Horecagelegenheid, exclusief 50 m ² terras		400 m ²
Kantoren KNRM		200 m ²
Gezamenlijke functies: entree, toiletten etc.		250 m ²
Volgende parkeervoorzieningen		
Verkeersverbindingen voor gemotoriseerd verkeer		
Verkeersverbindingen voor langzaam verkeer		
Maatregelen die voortvloeien uit het MER		

Voor het bestemmingsplan is de voorliggende Milieueffectrapportage opgesteld. Daarin zijn de onderzoeksresultaten gerapporteerd voor uiteenlopende aspecten. Het project past in de omgeving uitgaande van het treffen van de volgende maatregelen.

- Ecologie: Het nemen van maatregelen zorgt ervoor dat effecten op beschermde soorten afnemen.
- Verkeer: Voor het effectief sturen van verkeer via de rondweg Sterrebosweg wordt gekozen voor de variant 'benutten rondweg Sterrebosweg' met de bijbehorende bewegwijzering en bijgestelde routeplanners.

- Geluid: Voor het beperken van de effecten op het gebied van geluid wordt uitgegaan van de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'. De geluidsruijme in de jachthaven wordt door het bevoegd gezag verruimd. Maatregelen in het jachthavenreglement voorkomen tuigagehinder. Voor te verplaatsen bedrijven wordt uitgegaan van passende maatwerkvoorschriften in de omgevingsvergunning inzake geluid.
- Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid: Voor de nautische veiligheidssituatie na uitbreiding van de jachthaven met maximaal 100 ligplaatsen worden maatregelen getroffen, zoals adequate informatievoorziening aan de bezoekers van de jachthaven.
- Landschap en cultuurhistorie: In het ontwerpbestemmingsplan vindt een nadere uitwerking plaats inzake landschap en cultuurhistorie met aandacht voor met name verandering van de horizon.
- Bodem, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE's): Het bestemmingsplan zal bepalingen bevatten voor tijdig onderzoek naar bodemkwaliteit en NGE's.
- Luchtkwaliteit en geur: Voor de vestiging van de scheepsherstelbedrijven dient in een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit te worden vastgelegd dat een luchtbehandelingssysteem met filter moet worden toegepast.
- Externe veiligheid: In de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan wordt gewaarborgd dat de beide brandstofpontons ook in de toekomstige situatie voldoen aan de geldende risicoafstanden door het opnemen van een afstandsmaat in het bestemmingsplan. De beperkte toename van het GR wordt in de toelichting van het bestemmingsplan verantwoord.
- Duurzaamheid en energie: Voor het aspect duurzaamheid en energie worden geen aanvullende maatregelen bovenop de verbeteringen die al in het Basisalternatief zijn opgenomen, voorgesteld.
- Tijdelijke effecten: De effecten van het bouwverkeer en van het verkeer van evenementen worden zo goed mogelijk gereduceerd en in ieder geval in een verkeersplan opgenomen.

De beoogde transformatie van het havengebied is op de 3D-animatie gevisualiseerd.



Figuur S.1 3D-animatie havenplan Breskens in oostelijke richting (bron: juli 2017 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

1.1. Achtergronden en doelstelling

Achtergronden: een nieuw hart voor het dorp Breskens

De activiteiten in het havengebied van Breskens lopen al enige jaren langzaam maar zeker terug. De indeling van de haven is inmiddels niet meer geschikt voor de moderne handels- en visserij-activiteiten. Tegelijkertijd bieden de al langer gewenste uitbreiding van de jachthaven en de ontwikkelingen in de verblijfsrecreatie kansen om het havengebied tot een levendig gebied te maken dat deel gaat uitmaken van het stedelijk gebied. Dan is er sprake van uitwisseling tussen het bestaande centrumgebied en de woongebieden met het havengebied. Om de visserij voor Breskens te kunnen behouden en tegelijkertijd de andere kansen te kunnen verzilveren, wordt het hele havengebied getransformeerd. Met deze transformatie wordt bereikt dat de samenhang tussen het havengebied en het bestaande stedelijk gebied aanmerkelijk wordt vergroot. Het plangebied is globaal weergegeven op figuur 1.1.

Het voornemen voor transformatie is vertaald in het Masterplan Havengebied Breskens. De gemeenteraad van de gemeente Sluis heeft het Masterplan in de raadsvergadering van 25 juni 2015 vastgesteld. Hiermee is het Masterplan onderdeel geworden van het gemeentelijke beleid. Het masterplan wordt hierna kortweg aangeduid als het 'Masterplan'.

De gemeente Sluis en de provincie Zeeland zijn in samenspraak met HBV, Beheersmaatschappij Verstraeten en Aannemersbedrijf Van der Poel de samenwerkende partijen die de gebiedstransformatie vorm gaan geven. Zij worden hierna aangegeven als de 'initiatiefnemers'.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

Doelstelling

De doelstelling voor de transformatie van het havengebied is als volgt.

- De volledige gebiedstransformatie heeft tot doel om het gebied gezamenlijk, integraal en op elkaar afgestemd te ontwikkelen tot een recreatieve hotspot met duidelijke toeristische aantrekkingskracht, met bijbehorende functies, recreatieve en permanente verblijfsfuncties en ondersteunende voorzieningen.
- Partijen streven er naar het gebied daarbij te transformeren tot een toonaangevend internationaal zeezeilcentrum.
- Belangrijk is dat de bestaande visserij-activiteiten voor de kern Breskens behouden blijven door verplaatsing van die activiteiten naar de Handelshaven (zie figuur 3.1).
- Het situeren van het nieuwe Viscentrum op een prominente plaats in het plangebied.
- Kwaliteitsverbetering van de bestaande jachthaven door herstructurering met een uitbreiding van maximaal 100 ligplaatsen.

Het Masterplan vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied. Hiervoor zetten de initiatiefnemers zich gezamenlijk in.

1.2. Procedure

Combinatie van bestemmingsplan en milieueffectrapport

Wettelijk kader

Het opstellen van het bestemmingsplan en doorlopen van de bestemmingsplanprocedure wordt gecombineerd met het opstellen van een milieueffectrapport (MER), waarvoor de bijbehorende procedure wordt gevolgd.

- In het milieueffectrapport worden de milieueffecten van de beoogde transformatie in beeld gebracht.

- Het MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure (m.e.r.) hebben tot doel het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten, die wellicht belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu.
- Het MER beschrijft zo objectief mogelijk welke milieueffecten te verwachten zijn wanneer een bepaalde activiteit in een bepaald gebied wordt ondernomen.

De m.e.r.-procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer.

Waarom een MER voor het havenplan Breskens?

Het plangebied grenst aan het gedeelte van de Westerschelde dat is aangewezen als beschermd natuurgebied en dat deel uitmaakt van het Europese netwerk van natuurgebieden (Natura2000). Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat als gevolg van de transformatie van het havengebied in Breskens, zich negatieve effecten op de aangewezen natuurwaarden kunnen voordoen. Dit moet op basis van de Wet natuurbescherming (Wnb) inzichtelijk worden gemaakt. Dit gebeurt in de vorm van een zogeheten 'passende beoordeling'.

Het gaat onder andere om het uitbreiden van een jachthaven met maximaal 100 ligplaatsen of meer. Zo'n ontwikkeling is in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. aangewezen als activiteit in categorie 10. Daaruit volgt dat voor het havenplan Breskens in ieder geval een m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing is. In zo'n geval wordt eerst beoordeeld of er bijzondere omstandigheden zijn die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Is dat het geval of kiest de initiatiefnemer daar zelf voor, dan moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen, waarvan het opstellen van een project-MER deel uitmaakt.

Voor het havenplan Breskens is het opstellen van een planMER verplicht, omdat een 'passende beoordeling' moet worden gemaakt. Tegelijkertijd is het mogelijk dat uit een m.e.r.-beoordelingsplicht zou volgen dat nadelige effecten voor het milieu niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. In dat geval is het opstellen van een project-MER nodig. De initiatiefnemers en de gemeente hebben dan ook besloten de stap van de m.e.r.-beoordeling over te slaan en direct over te gaan tot het opstellen van een gecombineerde plan- en project-MER.

Combinatieprocedure MER en planMER

Nu zowel een project-MER wordt gemaakt en een planMER moet worden opgesteld, kunnen de procedures gelijktijdig worden doorlopen en kan één gecombineerd MER worden gemaakt (ABRvS, Hof van Twente, 201202866/1/R1, 1 mei 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ9083, ro 12.2). Korthedshalve wordt in deze rapportage gesproken over het MER. Een MER is een geheel zelfstandig rapport, dat als bijlage bij het bestemmingsplan wordt gevoegd.

Bestemmingsplan en de gemeentelijke coördinatieregeling (GCR)

Voor het realiseren van het Masterplan is het nodig dat een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. Gebleken is voorts dat voor de realisatie van het programma zoals dat in het Masterplan is voorzien, meerdere vergunningen en toestemmingen nodig zijn. De terinzagelegging en verdere procedure van enkele vergunningen wordt gecombineerd met de procedure van het bestemmingsplan. De gemeenteraad heeft op 28 januari 2016 besloten om de besluitvorming over het bestemmingsplan en de benodigde vergunningen via de gemeentelijke coördinatieregeling uit paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) te laten verlopen.

De gemeentelijke coördinatieregeling bestaat uit twee modules, een projectmodule en een uitvoeringsmodule. Beide modules zijn van toepassing op de besluitvormingsprocedure voor de transformatie van het havengebied Breskens.

Projectmodule

Voor het mogelijk maken van het Masterplan wordt door de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Het MER is gekoppeld aan het bestemmingsplan. De gemeenteraad is verantwoordelijk

voor het nemen van de twee besluiten tot vaststelling van het MER en het bestemmingsplan. Dit is aan te merken als projectmodule van de coördinatieregeling.

Uitvoeringsmodule

Het tweede onderdeel van de coördinatieregeling is de uitvoeringsmodule. Deze houdt kort gezegd in dat alle andere voor het project benodigde besluiten gezamenlijk worden voorbereid en gecoördineerd. Dat gebeurt door het college van burgemeester en wethouders.

Eén van de besluiten is de omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten. Daarnaast zijn besluiten nodig op basis van de Wet natuurbescherming, een vergunning op grond van de Waterwet en een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet. Hiervoor zijn respectievelijk de provincie Zeeland, Rijkswaterstaat en het Waterschap Scheldestromen en het Ministerie van Economische Zaken het bevoegd gezag. Een overzicht van alle betrokken besluiten is opgenomen in een overzicht (bijlage 2).

In het geval van het doorlopen van de uitvoeringsmodule blijven alle andere overheden verantwoordelijk voor de inhoud van hun eigen besluit, maar het college van burgemeester en wethouders bepaalt binnen welke termijnen alle (ontwerp)vergunningen verleend moeten worden en zorgt dat alle besluiten goed op elkaar afgestemd zijn. Ook zorgt het college ervoor dat alle besluiten gelijktijdig ter inzage worden gelegd en dienen zienswijzen aan het college te worden gericht. De voorbereiding van deze besluiten gaat op dezelfde manier als bij het bestemmingsplan: eerst wordt van alle besluiten een ontwerp ter inzage gelegd, waarop inspraak mogelijk is. Het bestemmingsplan wordt tegelijkertijd met de andere besluiten voorbereid. Het college verleent de vergunningen, nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld. Tabel 1.2 geeft dat schematisch weer.

Tabel 1.1 Overzicht instrumenten en procedures

MER	bestemmingsplan	toestemmingsvereisten (vergunningen en meldingen)
voorbereiden MER	voorbereiden voorontwerpbestemmingsplan	voorbereiden aanvragen vergunningen: - Wet natuurbescherming - Waterwet - Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
terinzagelegging concept-MER + voorontwerpbestemmingsplan		
afronden MER	opstellen ontwerpbestemmingsplan	voorbereiden ontwerpvergunningen
terinzagelegging ontwerp van alle besluiten + toetsingsadvies Commissie m.e.r.		
eventueel aanvulling MER	vaststellen bestemmingsplan	vergunningverlening

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) in werking getreden. De Wnb integreert en vervangt de bestaande Natuurbeschermingswet wet en Flora- en faunawet. Inhoudelijk zijn de toetsingskaders voor het ecologisch onderzoek uit de Wnb en de bestaande wetten nagenoeg gelijk en heeft deze wetswijziging geen gevolgen. Voor de procedure leidt de inwerkingtreding van de Wnb ertoe dat de dan lopende aanvragen op grond van de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet worden omgezet naar aanvragen om vergunning en ontheffing op grond van de Wnb. In het vervolg van deze procedure wordt dan gesproken over de Wnb-vergunning/ontheffing. Dit heeft geen gevolgen voor de mogelijkheden van belanghebbenden voor het kunnen indienen van zienswijzen of eventueel beroep.

Inspraak en overleg, zienswijzen en beroep

Bij de toepassing van de GCR, worden alle voor het project benodigde besluiten in één keer in ontwerp ter inzage gelegd. Een ieder kan een zienswijze indienen tegen deze besluiten. Daarna worden de definitieve besluiten vastgesteld. Tegen die besluiten kan in eerste en enige aanleg beroep worden ingesteld

bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In deze situatie wordt de vaststellingsprocedure voorafgegaan door de inspraak- en overlegprocedure.

Doorlopen procedurestappen

Als voorbereiding op het MER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Het concept van de NRD heeft van 10 december 2015 tot en met 20 januari 2016 ter inzage gelegen.

- Eenieder heeft gedurende deze periode de gelegenheid gekregen om een zienswijze naar voren te brengen.
- In MFC 'De Korre' in Breskens is op 5 januari 2016 een informatieavond gehouden. Gedurende deze avond konden belangstellenden zich laten informeren over het project en werd gelegenheid geboden voor het indienen van een zienswijze door middel van een reactieformulier.
- In deze periode is de concept NRD ook toegezonden aan andere bestuursorganen ter advisering. Hierbij zijn ook de vanuit België betrokken instanties geraadpleegd.

Vervolgens is advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.) die de ontvangen zienswijzen en adviezen bij haar advies heeft betrokken. Op basis van de ontvangen zienswijzen en adviezen heeft het college van burgemeester en wethouders op 19 april 2016 de definitieve NRD vastgesteld. Nadien zijn enkele planonderdelen aangepast. Hierop wordt in paragraaf 3.4 ingegaan.

1.3. Relatie MER en noodzakelijke besluiten

Bestemmingsplan

Tussen het MER en het bestemmingsplan is op hoofdlijnen de volgende indeling gehanteerd.

- In het MER wordt alle benodigde onderzoeksinformatie weergegeven over milieuaspecten die voor de onderbouwing van het bestemmingsplan (in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening') nodig is.
- In de toelichting op het bestemmingsplan komt de onderzoeksinformatie alleen in verkorte versie aan bod en dan alleen voor wat betreft de informatie die voor het bestemmingsplan van belang is.
- De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid komt in het bestemmingsplan -en dus niet in het MER- aan de orde.

Vergunningen

Het MER dient mede ter onderbouwing van de aanvragen voor de verschillende noodzakelijke vergunningen en toestemmingen voor het project. In de tabel in bijlage 2 is per afzonderlijke vergunning de relatie met het MER aangegeven.

1.4. Leeswijzer

De opbouw van dit rapport is afgestemd op de samenhang tussen het MER, de vergunningen en het bestemmingsplan. Omwille van de leesbaarheid van dit rapport, is de voor het bestemmingsplan belangrijkste informatie ondergebracht in deel A van dit rapport. Dit deel is bedoeld voor lezers die informatie zoeken over de hoofdlijnen van de aanpak en de resultaten van dit MER.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de hoofdlijnen van het beleidskader en in samenhang daarmee de probleem- en doelstelling van dit project.
- In hoofdstuk 3 wordt het totstandkomingsproces beschreven van het Masterplan dat als basis heeft gediend voor het Basisalternatief (en de varianten daarbinnen) dat in dit MER is beschouwd.
- Hoofdstuk 4 beschrijft en onderbouwt vervolgens de voorgenomen activiteiten en het in het MER onderzochte Basisalternatief alsmede het effect van verbeteringsmaatregelen en een verkeersvariant.
- Hoofdstuk 5 geeft een samenvatting van de resultaten van het verrichte milieuonderzoek. Per milieuthema worden, naast de uitkomsten, ook de maatregelen beschreven die negatieve milieueffecten kunnen voorkomen, dan wel de negatieve milieueffecten zullen beperken.

- In hoofdstuk 6 wordt het proces beschreven dat heeft geleid tot de keuze voor het voorkeursalternatief (VKA). Ook wordt in dit hoofdstuk het VKA integraal gepresenteerd en de wijze waarop het VKA wordt vertaald naar het bestemmingsplan en de noodzakelijke vergunningen.
- Hoofdstuk 7 geeft tenslotte een overzicht van leemten in kennis en van mede daaruit voortvloeiende aandachtspunten voor de evaluatie.

Deel B levert nadere onderbouwende informatie voor met name hoofdstuk 5. De hoofdstukken 8 tot en met 16 van deel B zijn ingedeeld volgens de onderzochte milieuthema's en bevatten een nadere beschrijving van de huidige milieusituatie, de verwachte gevolgen van de alternatieven voor het milieu en mogelijke maatregelen ter verbetering van het milieu. Voor sommige aspecten wordt daarbij doorverwezen naar nader onderbouwende rapporten in het bijlagenrapport. Tenslotte zijn nog enkele bijlagen in dit MER opgenomen. Deze bevatten een literatuurlijst en een verklaring van gehanteerde begrippen.

2. Hoofdpijnen beleidskader, opgave en doelstelling

15

2.1. Inleiding

De herontwikkeling van het havengebied in Breskens vindt plaats tegen de achtergrond van het (ruimtelijk) beleid dat is geformuleerd door het rijk, provincie en gemeente. Vanuit dat beleidskader gelden verschillende randvoorwaarden die in dit MER aan de orde moeten komen. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.2 kort ingegaan op de belangrijkste beleidsdocumenten die voor dit project relevant zijn en worden de randvoorwaarden beschreven waaraan in het MER aandacht moet worden besteed. In deel B wordt het specifieke beleidskader per milieuthema nader toegelicht. Uit het beleidskader komen de opgave (paragraaf 2.3) en doelstelling voor dit project naar voren (paragraaf 2.4).

2.2. Beleidskader

2.2.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

Het ruimtelijke beleid vanuit de Rijksoverheid is neergelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (kortweg SVIR genaamd). In de SVIR heeft het Rijk 13 speerpunten benoemd: de Nationale belangen. Deze belangen betreffen hoofdzakelijk de hoofdpijnen van het ruimtelijk beleid en hebben geen betrekking op dit specifieke project. De Nationale belangen zijn verder uitgewerkt in specifieke wet- en regelgeving. Voor zover relevant voor het MER wordt deze regelgeving in dit hoofdstuk en in de hoofdstukken 8 tot en met 11 nader toegelicht.

Besluit ruimtelijke ordening

De wetgever heeft ervoor gekozen om enkele Nationale belangen te vertalen in wettelijke voorschriften die lagere overheden in acht moeten nemen bij hun besluitvorming over ruimtelijke plannen. Een deel van de 13 Nationale belangen is vertaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro kent een aantal verplichtingen waaraan gemeenten bij de vaststelling van ruimtelijke besluiten (zoals bestemmingsplannen) moeten voldoen.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13 uit de SVIR betreft de zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en moet overprogramming worden voorkomen. Om beide te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het tweede lid van artikel 3.1.6 Bro. Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten die voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

De Ladder voor duurzame verstedelijking en een goede ruimtelijke ordening

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Dit is de reden dat in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de 'ladder

voor duurzame verstedelijking' is opgenomen. Vanaf 1 juli 2017 is het tweede lid vereenvoudigd en luidt dit lid als volgt.

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

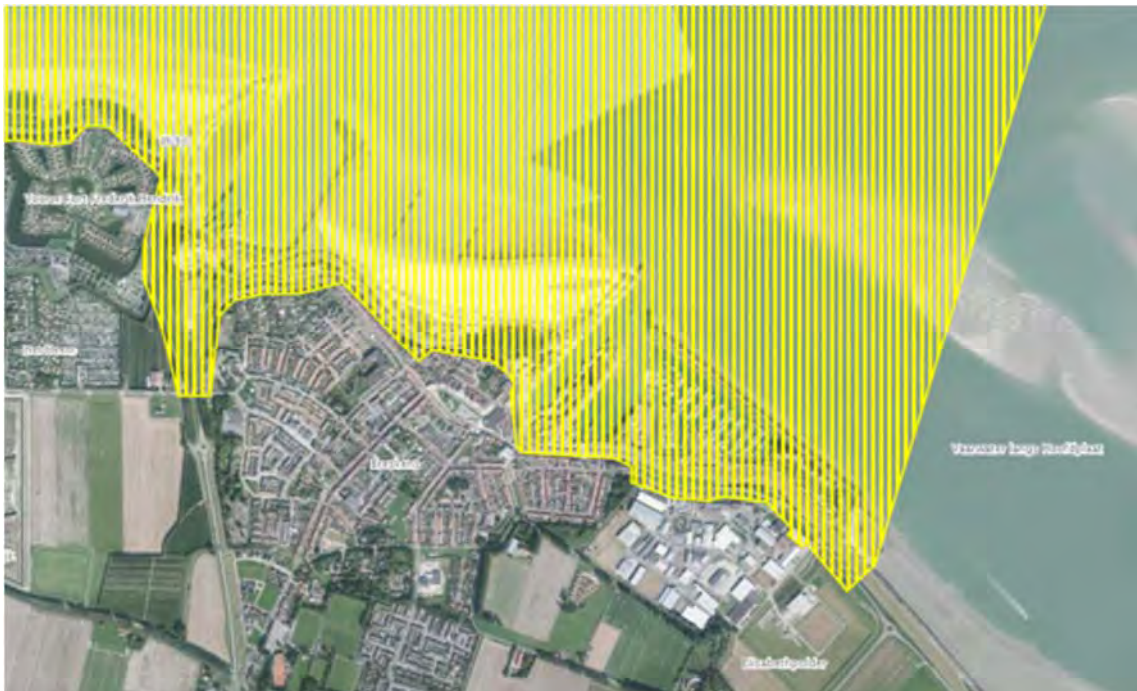
Om te voldoen aan artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro moet voor binnenstedelijke projecten de behoefte worden aangetoond, het effect op eventuele leegstand en de locatiekeuze worden beoordeeld. Het verouderde havengebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. De transformatie wordt - gelet op de functiewijziging - gezien als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van de ladder voor duurzame verstedelijking. Een stedelijke ontwikkeling is gedefinieerd als 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. In het havenplan Breskens gaat het om nieuwe appartementen, voorzieningen, extra ligplaatsen voor de jachthaven en het zeezeilcentrum. Belangrijk is dat het havenplan voorziet in zorgvuldig ruimtegebruik in de vorm van transformatie van een verouderd havengebied. Aan deze aspecten is in het bestemmingsplan aandacht besteed (paragraaf 5.2).

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Bouwen in het Kustfundament

In het Barro is een verbod opgenomen om op gronden die deel uitmaken van het kustfundament (zie figuur 2.1) nieuwe bouw mogelijkheden toe te staan buiten het stedelijk gebied (artikel 2.3.5).

Het plangebied maakt in zijn geheel deel uit van het kustfundament. Echter, het plangebied wordt in zijn geheel toegerekend aan het 'bestaand stedelijk gebied'. De Basiskustlijn (Bkl) waaraan Rijkswaterstaat toetst is in zijn geheel gelegen buiten het plangebied. Het bouwverbod uit artikel 2.3.5 van het Barro staat daarom de transformatie van het havengebied niet in de weg. Het vragen van een ontheffing van Rijkswaterstaat is dan ook niet noodzakelijk. Dit aspect wordt verder uitgewerkt in de watertoets.



Figuur 2.1 Begrenzing kustfundament Barro (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (NWP) bevat de hoofdpijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Op basis van de Waterwet is het NWP voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is daarom ook deels de uitwerking van een aantal nationale belangen uit de SVIR (zie hiervoor). Provincies en gemeenten moeten met de uitwerking van hun ruimtelijk beleid rekening houden met de doelstellingen uit het NWP.

Vanuit het NWP zijn twee beleidsdocumenten voor de transitieopgave voor de haven in Breskens relevant: de Beleidslijn Kust (2015) en het Deltaprogramma Waterveiligheid.

Beleidslijn Kust 2015

Deze Beleidslijn kust 2015 vertaalt het nationale waterveiligheidsbeleid voor de kust in voorwaarden die op hoofdpijnen aan initiatieven in het kustfundament (zie figuur 2.1) worden gesteld. Onder initiatieven worden ingrepen of activiteiten verstaan die ruimte in beslag nemen. Bovendien beschrijft de beleidslijn verantwoordelijkheden van de verschillende overheden op het gebied van waterveiligheid. De beleidslijn biedt input voor wat betreft het onderdeel waterveiligheid.

Eén van de randvoorwaarden voor initiatieven binnen het kustfundament is dat een initiatief rekening moet houden met eventuele toekomstige versterkingen. Als een kering niet meer aan de veiligheidsnorm voldoet, moeten maatregelen worden genomen om de kering weer aan de norm te laten voldoen. Nieuwe initiatieven moeten deze mogelijkheid openlaten, rekening houdend met een termijn van minimaal 50 jaar. Het is aan de waterkeringbeheerder om te beslissen of hij de toekomstige versterking zonder meerkosten (veroorzaakt door het initiatief) kan realiseren. Voor eventuele verbeteringen die op lange termijn nodig zijn, moet de reserveringszone (het profiel van vrije ruimte) bruikbaar blijven. De begrenzing van de reserveringszone voor 200 jaar zeespiegelstijging is vastgelegd in de leggers van de waterkering. Mogelijk verandert de begrenzing in de toekomst naar aanleiding van de nieuwe veiligheidsnormering. In voorkomende gevallen kan met de waterkeringbeheerder worden afgesproken dat de reserveringszone gedurende een aantal decennia beschikbaar is voor bebouwing.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen kenbaar gemaakt om de nieuwe Beleidslijn Kust door te vertalen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (18 december 2015), waardoor meer ruimte zou worden geboden aan ruimtelijke ontwikkelingen aan de kust. Dit leidde tot maatschappelijke en politieke commotie. In reactie hierop heeft de minister op 21 januari 2016 aangegeven haar voorstel in te trekken en met de maatschappelijke en bestuurlijke partijen in overleg te willen treden over het kustbeleid. Vervolgens is op 15 februari 2016 besloten tot het opstellen van een 'Kustpact' voor de kust in brede zin. Dit Kustpact is op 21 februari 2017 door de 59 samenwerkende partijen ondertekend. De afspraken die zijn gemaakt zullen onder andere op provinciaal niveau worden uitgewerkt (zie hierna Kustpact en paragraaf 2.2.2).

Deltaprogramma Waterveiligheid

Het NWP zet de werkwijze uit het eerdere Deltaprogramma voort. Eén van de Deltaprogramma's betreft het Deltaprogramma Waterveiligheid waarin de nieuwe dijkveiligheidsnormering is uitgewerkt. Op 1 januari 2017 zijn deze normen wettelijk verankerd in de Waterwet.

Met de nieuwe normen krijgt iedereen die achter dijken of duinen woont een beschermingsniveau van een overstromingsrisico van 10^{-5} per jaar als basis. Oftewel de kans dat hij of zij overlijdt door een overstroming mag niet groter zijn dan 1:100.000 per jaar. Waar grote groepen slachtoffers kunnen vallen of grote schade kan optreden door overstromingen, geldt een hoger beschermingsniveau. Waterkeringen die nu al het gewenste beschermingsniveau bieden, worden goed op orde gehouden. Waar de waterkeringen een hoger beschermingsniveau moeten bieden, vindt dijkversterking plaats.

Bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing is expliciet rekening gehouden met de omstandigheid dat het hier een buitendijks gebied betreft. Dat is de reden dat de appartementen worden gebouwd vanaf het niveau van 8,80 meter +NAP. Dit niveau is in overleg met het Waterschap Scheldestromen bepaald en

voldoet aan de nieuwe eisen ter voorkoming van schade en eventuele onveilige situaties door hoogwater. In hoofdstuk 11 wordt nader ingegaan op de wateraspecten.

Beheerplan Deltawateren 2016-2022

Voor alle natuurgebieden die deel uitmaken van het Europese natuurnetwerk Natura 2000 wordt een beheerplan opgesteld. In een beheerplan worden de maatregelen beschreven die nodig zijn om de vastgestelde natuurdoelen voor het betreffende natuurgebied te kunnen behalen. Het beheerplan voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is opgenomen in het Beheerplan Deltawateren 2016-2022. In hoofdstuk 8 en de passende beoordeling wordt nader ingegaan op het beheerplan.

Kustpact

Provincies en kustgemeenten hebben onder leiding van Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu overeenstemming bereikt over een nationaal kustpact, dat op 21 februari 2017 is gesloten. In dit kustpact maken partijen principe-afspraken over grenzen aan nieuwe recreatieve bebouwing op het strand en in de duinen.

De ambitie van het Kustpact is om te komen tot gezamenlijke waarden ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen van de kust. Het Kustpact is niet het eindpunt, maar het vertrekpunt om te komen tot een visie op basis van gedeelde waarden. De onderkenning van de gezamenlijke waarden vormt aldus de basis voor de verdere plannen, bijvoorbeeld structuurvisies, verordeningen en bestemmingsplannen, van de betrokken bestuurlijke partijen.

De inhoud van het Kustpact is, kort samengevat, als volgt.

- In het Kustpact hebben de partijen afspraken gemaakt om de overeengekomen waarden van de kust te beschermen en te komen tot een goede balans tussen bescherming en ontwikkeling van de Nederlandse kust in brede zin.
- In het Kustpact is vastgelegd dat voor het kustgebied, met het strand, de duinen en gebieden landinwaarts, zones worden aangewezen waar géén nieuwe recreatieve bebouwing is toegestaan, waar wél en waar onder voorwaarden. De provincies zullen deze zonering in overleg met de betrokken partijen in het komende jaar uitwerken in beleid en regelgeving
- Het Rijk zal de kernkwaliteiten en collectieve waarden van de kust, die de provincies in samenwerking met de partijen uitwerken, en de nationale belangen in het kustgebied verwerken in de Nationale Omgevingsvisie. Het Rijk zal onderzoeken op welke wijze de ambities, opgaven en maatregelen op de lange termijn in een Gebiedsagenda kunnen worden opgenomen.
- Het Rijk onderzoekt op welke wijze aanpassing op de regels uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) over het Kustfundament nodig zijn. De bestaande regelgeving in het Barro, waaraan plannen en projecten in het Kustfundament moeten voldoen, is niet gewijzigd. Deze regelgeving zal doorwerken in de beoordeling van lopende plannen voor nieuwe recreatieve bebouwing.

De provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland actualiseren hun beleid voor de kustzone aan de hand van de in artikel 3 genoemde kernkwaliteiten en collectieve waarden. Daarbij maken zij, ieder voor het tot de eigen provincie behorende deel van de kustzone, een zonering als bedoeld in artikel 4, die passend is binnen de lokale en regionale landschappelijke context. Op de Zeeuwse uitwerking van het Kustpact wordt in paragraaf 2.2.2 ingegaan.

2.2.2. Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en Verordening Ruimte

Het ruimtelijk en het milieubeleid van de provincie Zeeland zijn opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland (2012-2018). Voor wat betreft de onderdelen uit het Omgevingsplan die het provinciebestuur van groot belang acht, is een nadere uitwerking gemaakt in de Verordening Ruimte Provincie Zeeland (hierna: VRPZ). Gemeenten dienen bij het nemen van ruimtelijke besluiten (zoals een bestemmingsplan) de bepalingen uit de VRPZ in acht te nemen. Voor de herontwikkeling van het havengebied in Breskens zijn de volgende onderdelen uit het Omgevingsplan en de VRPZ van belang.

Visie op Zeeland: Beleven van Land en Zee

Breskens is gelegen in het gebied dat in het Omgevingsplan is aangeduid als 'Beleven van Land en Zee'. De kwaliteit van de Zeeuwse kust hangt bij uitstek samen met mooie stranden, maar zeker ook met de mooie natuur en het landschap in de vorm van de duinen en het gebied daar net achter. De steden en dorpen in deze strook maken het gebied 'Beleven van Land en Zee' compleet. Versterking van dit gebied is te realiseren door te investeren in de recreatieve en omgevingskwaliteit van het gebied.

De beoogde herontwikkeling van de bestaande bedrijfsmatige haven van Breskens tot een gebied voor watersport met een aantrekkelijk milieu voor verblijfsrecreatie en permanent wonen, past binnen deze strategie en geeft daar uitvoering aan.

Recreatie

De recreatieve aantrekkelijkheid van de wateren is in combinatie met de kust erg groot. Langs de kust en vooral aan de randen van de noordelijke deltawateren liggen veel recreatiegebieden, jachthavens en locaties voor actieve watersporten. Behoud van recreatieve aantrekkelijkheid vraagt om versterking van omgevingskwaliteiten, innovatie in de uiteenlopende producten en ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Het provinciale beleid staat een verdere ontwikkeling van verblijfsrecreatie en jachthavens toe in de zogenaamde 'hotspots'. Breskens is aangewezen als een dergelijke 'hotspot', zie figuur 4.2. Het initiatief past daarmee binnen de uitgangspunten van het Omgevingsplan en geeft daaraan ook invulling.

De provincie geeft in het Omgevingsplan aan, dat zij ook voor zichzelf een rol ziet weggelegd in de ontwikkeling van deze 'hotspots'. Dat is ook de reden dat het Masterplan mede wordt geïnitieerd door het provinciebestuur.



Figuur 2.2 Uitsnede Recreatiekansenkaart Zeeland (bron: Omgevingsplan Zeeland 2012-2018)

Recreatiewoningen

Aan de realisatie van nieuwe recreatiewoningen met een verblijfsrecreatieve bestemming zijn specifieke voorwaarden gekoppeld. Het gaat met name om een centrale bedrijfsmatige exploitatie, die bestemmingsplanmatig en contractueel dient te worden vastgelegd. In het provinciaal beleid staat dat permanente bewoning binnen een recreatieve bestemming niet is toegestaan. Gemeenten worden geacht dit te handhaven.

In het bestemmingsplan worden regels opgenomen gericht op de centrale bedrijfsmatige exploitatie van de recreatieappartementen. De regeling wordt zodanig opgezet dat de appartementen voor verblijfsrecreatie niet mogen worden gebruikt voor permanente bewoning. Dit laat onverlet dat naast de 360 recreatieappartementen, 100 appartementen voor permanente bewoning worden toegestaan.

Woningbouw

De provincie heeft ten aanzien van woningbouw de volgende doelstelling opgenomen in het Omgevingsplan. Het gaat daarbij specifiek om woningbouw voor permanente bewoning of deeltijd wonen. Het beleid ten aanzien van recreatiewoningen is hiervoor beschreven.

Een goed woonklimaat en een goed werkende woningmarkt in steden, dorpen en op het platteland en met voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Ruimtelijk staan bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik voorop.

Om dit te kunnen realiseren, sluit de provincie aan bij het Rijksbeleid ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik en duurzame verstedelijking dat is opgenomen in het Bro onder de Ladder voor Duurzame verstedelijking.

De oorspronkelijke regionale afstemming voor woningbouw dateert uit 2013 en houdt geen rekening met dit nieuwe beleid en de nieuwste provinciale prognose, inclusief de forse instroom van Vlamingen. De provincie Zeeland en de drie gemeenten zijn bezig met de nieuwe regionale woningmarktafspraken van Zeeuws-Vlaanderen. Inmiddels zijn de uitgangspunten vastgesteld, daarna worden alle plannen op een rij gezet en langs een kwalitatieve lat gelegd. In het najaar worden een nieuwe regionale woningmarktafspraken verwacht. De beoogde 100 appartementen voor permanente bewoning worden in die afspraken opgenomen.

De 100 appartementen voor permanente bewoning worden opgenomen in de regionale planning. Het is gericht op een bijzonder woonmilieu met zicht op zee, nabij het strand en voorzieningen en met goede bereikbaarheid vanuit de regio (inclusief Gent en Antwerpen), bedoeld voor de lokale markt en Vlamingen.

Nautische veiligheid jachthavenontwikkeling

Vanuit het provinciaal beleid uit het Omgevingsplan heeft de vaarwegbeheerder een toetsingskader voor nautische veiligheid opgesteld. Het gaat met name om de afstand tot de hoofdvaargeul, de complexiteit van de havenomgeving, stroming bij de haventoeegang en de breedte van de vaargeul in de directe omgeving. In hoofdstuk 11 wordt hieraan expliciet aandacht besteed.

Natuurnetwerk Zeeland (NNZ)

Het beleid voor gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ, voorheen ook wel Ecologische Hoofdstructuur (EHS) genaamd) is neergelegd in het Omgevingsplan. Dit beleid komt erop neer dat alle gronden die deel uitmaken van de NNZ (waaronder alle Natura2000-gebieden) in beginsel beschermd worden tegen ontwikkelingen die de ecologische waarden aan kunnen tasten. Als aantasting van natuurwaarden per saldo onvermijdelijk is, moeten negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt (mitigatie), dan wel moet verlies worden gecompenseerd.

In de verordening is het beleid vertaald in een beschermende regeling waaraan de transformatieopgave in het MER is getoetst. Daaruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling inpasbaar is (paragraaf 5.3). In de regeling behorend bij het Natuurnetwerk Zeeland is uitgegaan van een beschermingszone van 100 meter. Die beschermingszone is voldoende voor het voorkomen van aantasting van natuurwaarden. De afstand bedraagt meer dan 250 meter. Aantasting van ecologische waarden is dan ook niet aan de orde. Hieraan wordt in hoofdstuk 8 van dit MER getoetst.

Nationaal Landschap

Geheel West Zeeuws-Vlaanderen is aangewezen als Nationaal Landschap door de Rijksoverheid. In dit gebied gelden op grond van het provinciale beleid dezelfde planologische ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen als in de rest van Zeeland. Op landschappelijk en cultuurhistorisch vlak staan de in dit gebied benoemde kwaliteiten en de daaraan gekoppelde strategie 'behouden door ontwikkelen' centraal. Hier wordt in hoofdstuk 12 nader op ingegaan. Ter plaatse van het plangebied zijn geen kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap aanwezig. De provincie roept vooral marktpartijen en ondernemers op de kansen en mogelijkheden die deze bijzondere status met zich meebrengen op economisch en landschappelijk verantwoorde wijze te vermarkten.

Het voorliggende plan draagt bij aan het realiseren van de planologische ontwikkelingsmogelijkheden volgens het concept 'behouden door ontwikkelen'. Het havengebied wordt getransformeerd waarbij ingespeeld wordt op de kwaliteiten en unieke ligging van de haven aan de Westerschelde en Noordzee, zodanig dat de havenstructuur herkenbaar en behouden blijft. Dit blijkt uit het onderzoek dat is verricht in het kader van het MER (hoofdstuk 12).

Herziening Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Bebouwing in het kustfundament

In de herziening van het Omgevingsplan, vastgesteld op 11 maart 2016, is opgenomen dat het Rijk overweegt de nieuwe Beleidslijn Kust door te vertalen in het Barro. Hiermee kan het onderscheid tussen stedelijk en niet-stedelijk gebied vervallen en zal door het Rijk geen aandacht meer worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit in het kustfundament. Nieuwe bouw mogelijkheden in het kustfundament worden vanuit Rijksoptiek voortaan alleen nog maar bepaald door eisen vanuit waterveiligheid. In dit geval betekent dit dat de provincie Zeeland aan zet is om vanuit een ruimtelijke context te bepalen waar bebouwing mogelijkheden in het kustfundament wenselijk zijn.

De ongerepte kustlijn is een belangrijke kernkwaliteit van het Zeeuwse landschap. Het niet verder bebouwen van het kustfundament, waartoe de haven van Breskens wordt gerekend, beschermt deze kwaliteit. Tegelijkertijd ziet de provincie kansen voor hoogwaardige recreatieve ontwikkelingen op de locaties van de recreatieve hotspots. Het is daarom van belang om enerzijds de landschappelijke waarden van het kustfundament te bewaren, maar anderzijds recreatief-economische kansen te verzilveren. Concreet betekent dit dat nieuwbouw in het kustfundament mogelijk blijft binnen de grenzen van het bestaand bebouwd gebied, zoals het havengebied van Breskens, inclusief de bebouwingsconcentraties Cadzand-Bad en Nieuw-Haamstede. Aanvullend hierop wordt nieuwbouw binnen de hotspots mogelijk indien dit de aanwezige omgevingskwaliteiten nadrukkelijk versterkt, onderscheidende recreatieve kwaliteiten toevoegt en wordt voorzien van een goede inbedding in het landschap. Het havengebied van Breskens betreft zowel een hotspot als dat het is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied.

Mede als uitwerking van het nationale 'Kustpact', het initiatief tot het opstellen van een Provinciale Kustvisie (zie hierna) staat de manier waarop nieuwe ontwikkelingen voor economie, landschap en natuur gezamenlijk een plek aan de Zeeuwse Kust vinden, centraal. Hierbij zal onderzocht worden welke ontwikkelingen mogelijk zijn in de direct aan het kustfundament grenzende bredere kustzone.

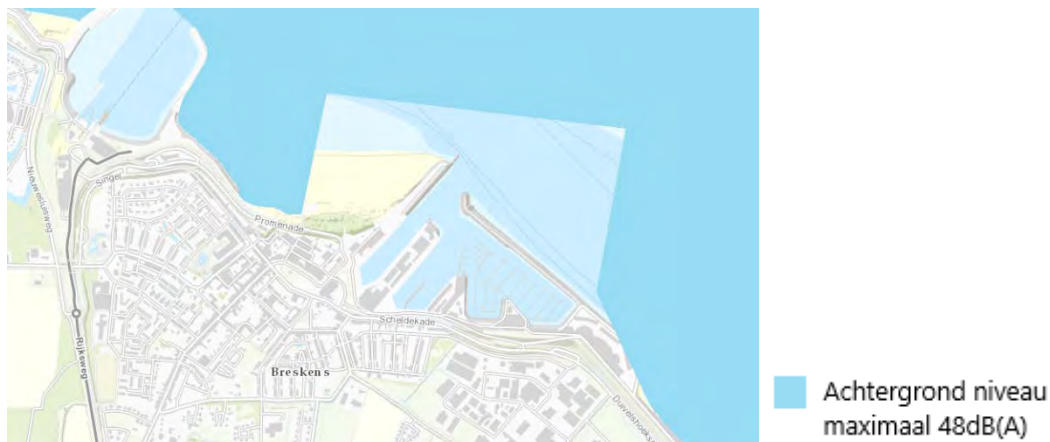
Verschillende functies

In de verordening is opgenomen dat in de toelichting bij een bestemmingsplan voor nieuwe kantoren, detailhandel, niet zijnde kleinschalige detailhandel, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen en de uitbreiding daarvan, aannemelijk moet worden gemaakt dat het plan voorziet in een aantoonbare regionale behoefte. Deze behoefte wordt primair voorzien binnen het stedelijk gebied.

Binnen het plangebied worden verschillende nieuwe functies, zoals het Viscentrum, (recreatie)appartementen, detailhandel, zeezeilcentrum, jachthavenvoorzieningen en kantoren, horeca en bedrijvigheid mogelijk gemaakt. Ook is een uitbreiding van de jachthaven voorzien. In de onderbouwingen ten behoeve van de toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is daarop ingegaan. Gekozen wordt voor functies die passen in de haven en hierop zijn gericht. Het programma wordt afgestemd op de mogelijkheden die worden verwacht, zonder dat dit nadelig is voor het functioneren van het centrumgebied. In paragraaf 5.2 wordt daar uitvoerig op ingegaan.

Provinciale milieuverordening

Het provinciebestuur heeft in de Provinciale milieuverordening (PMV) gebieden aangewezen waarvoor specifieke milieukwaliteitseisen gelden. Eén van de aangewezen gebieden is de Westerschelde. In de PMV is opgenomen dat voor wat betreft geluidshinder afkomstig van activiteiten buiten de Westerschelde een richtwaarde geldt van 48 dB(A), zie figuur 2.3; donkerblauwe kleur. Destijds is bij de aanwijzing in 2011 rekening gehouden met de ter plaatse van de haven in Breskens aanwezige zone industriellawaai. De richtwaarde voor de Westerschelde geldt daarom niet voor het havengebied in Breskens. Deze zone industriellawaai is door de gemeente Sluis inmiddels opgeheven (zie hierna in paragraaf 2.2.3). Met de provincie Zeeland wordt overleg gepleegd over een eventuele aanpassing van de PMV, zodanig dat rekening wordt gehouden met de ruimte die in het havenplan wordt geboden voor verplaatsing van bedrijvigheid en voor evenementen in dit gebied.



Figuur 2.3 Kaart normstelling geluid PMV 2011 (bron: Provincie Zeeland)

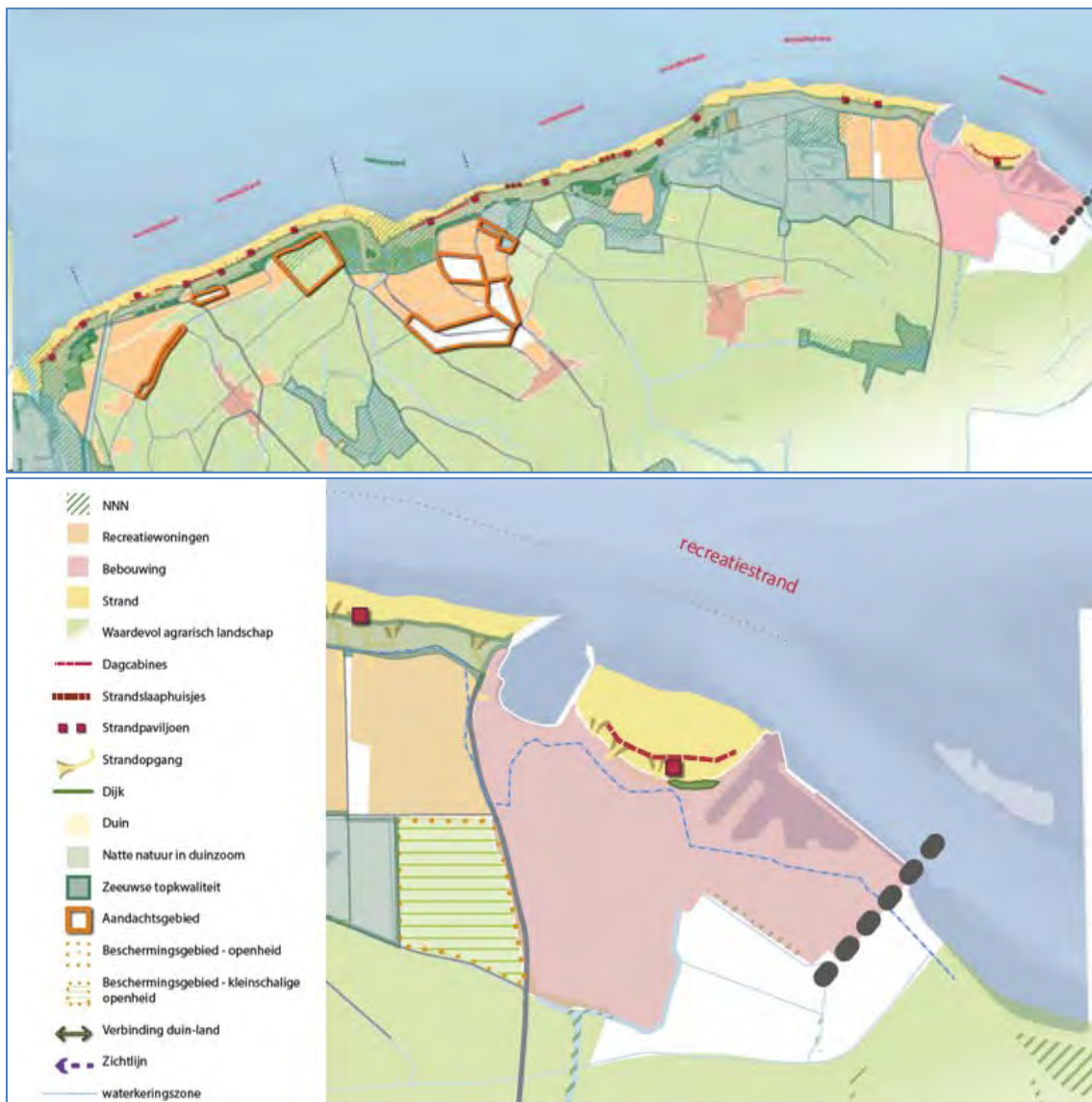
Kustvisie

De Kustvisie is de Zeeuwse uitwerking van het landelijke convenant 'Kustpact'. De Zeeuwse Kustvisie is een gezamenlijk product van de Zeeuwse kustgemeenten Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland, Veere, Vlissingen en Sluis, Rijkswaterstaat, Waterschap Scheldestromen, de Zeeuwse Milieufederatie, Het Zeeuws Landschap, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Toeristisch Ondernemend Zeeland (inclusief bracheorganisaties Recron, HISWA, VEKABO, Horeca Nederland), ZLTO en de provincie Zeeland. In de kustvisie worden uitgangspunten en strategieën beschreven voor de toekomstige ontwikkeling van de Zeeuwse kust. Het document vormt een bouwsteen voor het toekomstige beleid van de Zeeuwse overheden.

Uitgangspunten

Met de Kustvisie wordt ingezet op het beschermen en versterken van de Zeeuwse Kwaliteitskust en het herstellen ervan waar nodig. De focus ligt op kwaliteit in plaats van op kwantiteit. De uitgangspunten voor de Kustvisie zijn:

- symbiose van de omgeving, accommodaties en de onderliggende organisatie ervan;
- prioriteit aan de Zeeuwse identiteit;
- herstel van kwaliteiten;
- differentiatie van het recreatieve product en het creëren van toekomstwaarde.



Figuur 2.4 Uitsnede kaart behorende bij de Kustvisie

Strategie en koppeling met gebieden

De ontwikkelingsstrategie van de Kustvisie is zowel gericht op het beschermen, versterken en beleven van bestaande kwaliteiten als het gebiedsgericht ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten. De ontwikkelstrategieën zijn gekoppeld aan de volgende gebieden.

- Gebieden voor beschermen en versterken bestaande waarden en kwaliteiten:
 1. strand en waterkering
 2. groene topkwaliteit
 3. Zeeuwse badplaatsen

- 4. verblijfsrecreatief gebied
- 5. open agrarisch gebied
- 6. mobiliteit
- Gebieden voor ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten (voor zover van belang):
 - 1. aandachtsgebieden voor een gebiedsgerichte aanpak

De ontwikkelingsstrategieën zijn voor elk type gebied apart uitgewerkt. Deze zijn van toepassing op de gehele Zeeuwse kust. Het havengebied van Breskens is aangewezen als onderdeel van de 'Zeeuwse badplaatsen'. De volgende uitgangspunten zijn hiervoor van belang.

- Voor verblijfsrecreatieve ontwikkelingen binnen de grenzen van de badplaatsen wordt ingezet op herstructurering en kwaliteitsverbetering van het bestaande product. Ook nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk.
- Van belang is dat verblijfsrecreatief aanbod zich in gelijke mate ontwikkelt met de behoefte daar aan. Ontwikkelingen dienen plaats te vinden op basis van een businessplan en voorzien in een centrale bedrijfsmatige exploitatie.
- Ontwikkelingen zetten qua verschijningsvorm en type accommodatie in op een innovatief en hoogwaardig concept. Het lokale DNA en het principe van LAND IN ZEE! staan hier centraal.
- Ontwikkelingen leveren een bijdrage aan de werkgelegenheid, behoud van voorzieningen en zijn een toegevoegde waarde voor de (leef)omgeving.

Het Havengebied in Breskens is in de Kustvisie aangewezen als bestaand stedelijk gebied (bebouwing, rood). Het gebied maakt daarmee onderdeel uit van de badplaats Breskens. Daarover staat in de Kustvisie het volgende.

- Voor verblijfsrecreatieve ontwikkelingen binnen de grenzen van de badplaatsen wordt ingezet op herstructurering en kwaliteitsverbetering van het bestaande product. Binnen de benoemde grenzen zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk (ook nieuwvestiging). Gezien het bebouwde karakter is bij ontwikkelingen in de badplaatsen (vrijwel) altijd sprake van een koppeling met een bestaand product. In alle gevallen wordt aansluiting gezocht bij het lokale DNA en de bijbehorende kwaliteiten. Belangrijke uitgangspunten in de badplaatsen zijn ruimtelijke kwaliteit en het aspect leefbaarheid. Daarnaast wordt verwezen naar onderdeel B t/m D van het Ontwikkelkader in de volgende paragraaf waarin de basiskwaliteit van nieuwe ontwikkelingen benoemd zijn.
 - B. Economische haalbaarheid: Ontwikkelingen vinden plaats op basis van een businessplan en voorzien in een centrale bedrijfsmatige exploitatie.
 - C. Markt en onderscheidend vermogen van het concept: Ontwikkelingen zetten qua verschijningsvorm en type accommodatie in op een innovatief en hoogwaardig concept. Hierdoor wordt bijgedragen aan een gedifferentieerd product in de Zeeuwse kust. Het lokale DNA en het principe van LAND IN ZEE! staan hier centraal. Met oog op de dynamiek en verdere vernieuwing in de sector, wordt ingezet op circulair bouwen.
 - D. Sociaal maatschappelijke bijdrage: Ontwikkelingen leveren een bijdrage aan de werkgelegenheid, behoud van voorzieningen en zijn een toegevoegde waarde voor de (leef)omgeving.
- Binnen de waterkeringszone, met name het waterstaatswerk en de beschermingszone A, in het bebouwd gebied kan niet zonder meer gebouwd worden. Met het oog op de waterveiligheid worden bouwinitiatieven getoetst aan het waterveiligheidsbeleid, inclusief de vastgestelde bebouwingscontouren, waarbij in de lijn van het Deltaprogramma en de Nationale Visie Kust een integrale afweging plaats vindt tussen waterveiligheid enerzijds en de beoogde ruimtelijke ontwikkeling anderzijds. Hierbij is oog voor het leveren van maatwerk bij de toepassing van de regelgeving.
- Het is van belang dat het verblijfsrecreatieve aanbod zich in gelijke mate ontwikkelt met de behoefte daaraan. De omvang van het aanbod is hierbij afgestemd op de vraag. Om dit te borgen wordt verkend op welke manier de balans tussen vraag en aanbod in evenwicht kan worden gebracht. Hierbij is oog voor de dynamiek in de recreatiesector, de veranderende wens van de gast en de steeds verdere vervaging van de scheiding tussen de woon- en recreatiefunctie in de badplaatsen.

De beoogde ontwikkeling vindt plaats binnen de als zodanig aangewezen 'badplaats Breskens'. Enerzijds is sprake van herstructurering en kwaliteitsverbetering, maar dat ziet vooral op de oorspronkelijke havenfunctie en niet op verouderd recreatief aanbod. Anderzijds is dus sprake van een nieuwe ontwikkeling, zoals dat expliciet is toegestaan. Deze nieuwe ontwikkeling kan gefaseerd worden gerealiseerd, afgestemd op de marktvraag en dus de behoefte. In de regels wordt bepaald dat de verhuur via centrale bedrijfsmatige exploitatie plaatsvindt. Tevens is onderzoek gedaan ingevolge artikel 3.2.1 Bro. Dit betreft de toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (Transformatie Havengebied Breskens, twee rapportages, onderbouwing appartementen, onderbouwing verschillende functies, 29 augustus 2017, Rho adviseurs voor leefruimte). Daarin is de motivering voor het opnemen van de functies in het programma en in het bestemmingsplan opgenomen.

De locatie en de beoogde bebouwing zijn onderscheidend van andere ontwikkelingen. Het betreft een herontwikkeling op een locatie direct aan de Westerschelde en Noordzee, dus met zeezicht, te midden van een havencomplex. Het betreft algehele transformatie van het gebied inclusief herstructurering en uitbreiding van de jachthaven naar een hoogwaardige voorziening. Hieraan worden het Viscentrum en een zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen toegevoegd met daarnaast voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven en horeca die bijdragen aan een goed woon-, leef- en verblijfsklimaat. Dit voldoet aan de voorwaarden inzake hoogwaardigheid. Dat komt ook tot uitdrukking in de opzet van bebouwing en de uitstraling van appartementengebouwen.

Het project heeft een innovatief karakter door de transformatie, waarbij de kwaliteiten van de locatie worden benut, en door de combinatie met nautische functies. Met deze nieuwe bebouwing en functies in het havengebied op dammen wordt overtuigend invulling gegeven aan het principe LAND IN ZEE. Deze ontwikkeling zorgt voor nieuwe werkgelegenheid, nieuwe voorzieningen en de herstructurering heeft een duidelijke toegevoegde waarde voor de omgeving en voor Breskens. Er verblijven alleen al meer recreanten en bewoners dichtbij het centrumgebied. Uit de analyses blijkt dat Breskens met deze transformatie een belangrijke impuls krijgt.

Regiovisies

Binnen de provincie Zeeland heeft elke regio zijn eigen unieke kenmerken. In aanvulling op de algemene strategieën per gebiedstype is daarom in de regiovisies voor de verschillende eilanden gedetailleerder ingegaan op de specifieke regionale kwaliteiten en opgaves. De herontwikkeling van het havengebied staat in de regiovisie voor West Zeeuws-Vlaanderen specifiek benoemd.

'Breskens ontwikkelt zich verder met een vergrote toeristische aantrekkingskracht door het bestaande havengebied en de omgeving te transformeren. Breskens behoudt haar belangrijkste pijler visserij, maar focust daarnaast op het uitbouwen van een internationaal centrum voor zeezeilen in combinatie met de uitbreiding en modernisering van de jachthaven. Het aangrenzend bedrijventerrein verandert in een verblijfsrecreatief gebied met commerciële functies gekoppeld aan visserij en de jachthaven. Om de verbinding met de omgeving te versterken wordt geïnvesteerd in routestructuren naar het dorp, strand en de haven.' (pagina 40).

De transformatie van de haven van Breskens maakt integraal deel uit van de regiovisie voor West Zeeuws-Vlaanderen, specifiek voor de badplaats Breskens. Alle relevante facetten van de transformatie zijn in de regiovisie vermeld.

Conclusie

De ontwikkelen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, geven uitvoering aan het provinciaal beleid, houden voldoende rekening met de gestelde randvoorwaarden en geven invulling aan de specifieke ambitie voor het gebied zoals deze in de Kustvisie is beschreven.

2.2.3. Gemeentelijk beleid

Masterplan Havengebied Breskens (2015)

Het Masterplan Havengebied Breskens, vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied. De gemeenteraad van Sluis heeft het Masterplan in de raadsvergadering van 25 juni 2015 vastgesteld.

In het Masterplan staan de volgende doelstellingen geformuleerd.

- Behoud van de visserij in Breskens. Op deze manier blijft het Haven karakter van de haven van Breskens gewaarborgd.
- Breskens als Zeezeilcentrum positioneren. De haven van Breskens is een prima uitvalsbasis voor zeezeilers, gezien de ligging dichtbij de Noordzee. Breskens wil zich op deze wijze profileren als hotspot voor zeezeilers.
- Uitbreiding Jachthaven. Deze is noodzakelijk voor de profilering als hotspot voor zeezeilers en het daarbij behorende voorzieningenaanbod.
- Versterken van de ruimtelijke relaties tussen de haven, het dorp en het strand.
- Versterken van het karakter en de authenticiteit van Breskens.
- Aantrekkelijke sfeervolle en dynamische leefomgeving.
- Het realiseren van een Viscentrum.

Op het Masterplan is in hoofdstuk 2 uitvoerig ingegaan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een nadere uitwerking van het Masterplan opgenomen.

Krachtig verbonden, Visiedocument 2016-2020 (2016)

Het Visiedocument Krachtig Verbonden is een samensmelting van de gemeentelijke ruimtelijke structuurvisie en het beleidsplan op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). In het visiedocument worden randvoorwaarden vanuit het gemeentelijke beleid gegeven waaraan het toekomstige bestemmingsplan voor het havengebied in Breskens moet voldoen. Voor wat betreft de transformatieopgave van het havengebied in Breskens zijn de volgende onderwerpen uit het visiedocument van belang.

- Breskens is aangewezen als dragende kern met een centrumgebied. Vestiging van detailhandel wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in de centrumgebieden. Ook wenst de gemeente hier meer flexibiliteit te creëren voor de vestigingsmogelijkheden van nieuwe bedrijven.
- Breskens is aangewezen als hotspot voor verblijfsrecreatie die verder moet worden uitgebouwd. Naast de komst van nieuwe verblijfsrecreatie en het zeezeilcentrum, wordt daarbij ingestoken op het realiseren van een slechtweervoorziening (zoals het Viscentrum) om een bijdrage te leveren aan een verlenging van het seizoen. Dit heeft een positief effect op de werkgelegenheid (meer jaarrond en minder seizoensarbeid).
- Hoogbouw is binnen de gemeente Sluis mogelijk in de kern Breskens. Dit is vastgelegd in de Structuurvisie 'Goed Leven' van de gemeente Sluis. Op pagina 16 is aangegeven dat de menselijke maat in de woonomgeving wordt behouden door het beperken van nieuwe hoogbouw tot specifieke delen van Breskens en Cadzand-Bad. Dit is overgenomen in het Visiedocument 2016 – 2020 Krachtig Verbonden (pagina 16; 2015). Hoogbouw is mogelijk wanneer dit een nadrukkelijke bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving (pagina 30).
- Betere afstemming van vraag en aanbod van parkeerplaatsen, met name ten aanzien van de ontwikkelingen in Breskens. Bij de realisatie van parkeerplaatsen dient de ruimtelijke inpassing en afstemming in de omgeving meegenomen te worden (beeldkwaliteit).
- Bij nieuwbouwplannen dient nadrukkelijk onderbouwd te worden dat er in een specifieke behoefte voor een bepaalde doelgroep voorzien wordt. Nieuwbouw moet vraaggericht zijn en niet andersom.
- In de woonvisie wordt aangegeven waar qua doelgroepen specifieke kansen kunnen worden benut: zorgbehoevende ouderen en ook op het gebied van kleinschalige kwalitatief hoogwaardige woningbouwontwikkelingen liggen er kansen.
- Elke nieuwe woning dient in de basis levensloopbestendig te zijn.
- Woningbouwplannen dienen aantoonbaar bij te dragen aan het aantrekkelijker maken van de woon- en leefomgeving waarbij herontwikkeling van ruimtelijke knelpunten voorop staat.

- Er is sprake van een overaanbod aan recreatiewoningen (kwantiteit), terwijl de kwaliteit van de woningen in veel gevallen te wensen over laat (recreatieparadox). Deze problematiek speelt ook over de grens. Behoudens de bestaande zoeklocatie voor nieuwvestiging van verblijfsrecreatie (Lampzinspolder), is geen nieuwvestiging meer toegestaan.
- Om te voorkomen dat recreatieappartementen voor langere perioden leeg staan, er voor leegstand gebouwd wordt en de gewenste economische spin off achterwege blijft, wordt verhuur van een complex gedeeltelijk verplicht gesteld. Momenteel wordt in opdracht van de provincie Zeeland onderzoek verricht naar het al dan niet opnemen van een verhuurverplichting.

Bestemmingsplan Waterfront en bestemmingsplan Bedrijventerreinen Sluis

Bestemmingsplan Waterfront (1993) en de eerste herziening (1996)

Het juridisch-planologische kader voor het plangebied wordt momenteel grotendeels gevormd door het bestemmingsplan Waterfront (vastgesteld op 17 juni 1993 en goedgekeurd op 1 februari 1994). Dit plan is in 1997 herzien (eerste herziening, vastgesteld op 22 november 1996 en goedgekeurd op 16 januari 1997). De gronden op de havendammen zijn hoofdzakelijk bestemd voor bedrijvigheid (bestemming Bedrijven, Horeca en Detailhandel). De jachthaven is voorzien van de bestemming Recreatie.

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Sluis en bestemmingsplan Parapluplan opheffen geluidszone Breskens (2015)

De bestaande bedrijven aan de Middenhavendam en de Westhavendam worden juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Sluis. Dit bestemmingsplan is op 24 september 2015 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn de bestaande bedrijven op de Middenhavendam en de Westhavendam voorzien van de bestemming Bedrijventerrein. Daarbij is in de planregeling een milieuzonering opgenomen voor de bedrijven. Ieder bedrijf heeft daarbij een milieucategorie toegewezen gekregen die passend is voor zijn bedrijfsactiviteiten (tot en met milieucategorie 4.1). Omdat geluidhinderlijke bedrijven in de nieuwe bestemmingslegging niet meer zijn toegestaan, is gelijktijdig de zone industrielaawaai komen te vervallen. Dat is gebeurd door vaststelling van het bestemmingsplan Parapluplan opheffen geluidszone Breskens, gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan Bedrijventerreinen.

Bestemmingsplan Viscentrum Breskens (2015) en de vernietiging ervan in beroep

Het bestemmingsplan Viscentrum Breskens is in 2015 tegelijk met het Masterplan voor het havengebied door de gemeenteraad vastgesteld. Het bestemmingsplan zou het Viscentrum mogelijk maken als eerste stap in de uitvoering van het Masterplan.

Het programma van het Viscentrum omvat de verplaatsing van de bestaande vismijn en het Visserijmuseum naar de nieuwe locatie op de grens tussen het Spuiplein en het havengebied. In het gebouw moeten daarnaast de Visserij-Experience en het kantoor van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) gehuisvest worden. Het betreft een nieuw onderscheidend concept waarbij de verschillende componenten van de visserij samensmelten en de thema's 'vis' en 'visserij' verder worden uitgewerkt. Naast een plek voor de geschiedenis van de visserij krijgen de functies als proeven, kopen, verwerken en vangen een plek. Het doel is om een toeristisch-recreatief totaalconcept te realiseren. Daarbij wordt het bedrijfsproces van de vismijn in het havengebied van Breskens gecontinueerd.

Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan was door verschillende appellanten beroep ingesteld. De beroepen zijn door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) in de uitspraak van 17 februari 2016 gedeeltelijk gegrond verklaard. De ABRvS heeft vervolgens het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan vernietigd. Reden hiervoor was een gebrek in de onderbouwing van het bezoekersaantal en van de behoefte aan een deel van het programma. Dit betrof de nieuwe mogelijkheden voor horeca en visserij-gerelateerde detailhandel. Eveneens ontbrak een financiële onderbouwing van het plan.

Voor dit bestemmingsplan is naar aanleiding van deze uitspraak het volgende van belang.

- Met betrekking tot de nut en noodzaak voor de verplaatsing van het museum, het kantoor van de Koninklijke Reddingsmaatschappij (KNRM) en de vismijn als ook de locatiekeuze voor het nieuwe Viscentrum is de gemeente door de ABRvS in het gelijk gesteld. Dat betekent dat voor wat betreft deze onderwerpen de onderbouwing uit het eerdere plan in de besluitvormingsprocedure waarvoor het MER en destijds het bestemmingsplan is opgesteld, de Afdeling bestuursrechtspraak belangrijke standpunten in de uitspraak heeft ingenomen.
- De milieueffecten van het programma worden als nieuwe ontwikkeling in het MER betrokken.
- Ten aanzien van het deel van het programma aangaande de realisatie van nieuwe horeca en detailhandel moet een onderbouwing worden gegeven. Datzelfde geldt voor de financiële uitvoerbaarheid van het programma voor het Viscentrum.

Hieruit volgt dat uitgegaan wordt van de realisering van het Viscentrum. In de ladderonderbouwing van de voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven en horeca (commerciële functies) wordt aandacht besteed aan het programma van het Viscentrum, waar de uitbreiding van het museum en detailhandel en horeca deel van uitmaken.

Toetsing aan gemeentelijk beleid

De transformatie van de haven van Breskens beantwoordt nadrukkelijk aan het algemene beleid gericht op het aanpakken van ruimtelijke knelpunten en het verbeteren van de leefomgeving. Dat gebeurt met het transformatieplan in vele facetten.

- De plannen voorzien in het aantrekkelijker maken van de woon- en leefomgeving van Breskens. Met de herontwikkeling worden ruimtelijke knelpunten aangepakt en opgelost. Het verouderde havengebied wordt getransformeerd naar een levendig gebied. Dit gebied gaat deel uitmaken van het stedelijk gebied gezien de uitwisseling van functies tussen de gebieden en toevoeging van verblijfsaccommodatie voor recreanten en bewoners.
- Nabij het centrumgebied ontstaat een gebied met een specifieke aantrekkingskracht voor zeezeilers en andere bezoekers van de jachthaven die wordt geherstructureerd en uitgebreid. De voorzieningen en horeca spelen specifiek in op die doelgroep. De aantrekkingskracht van Breskens krijgt daarmee een impuls. Dat zal ook in het centrumgebied van Breskens, met een goed voorzieningenniveau en reeds nu al met een specifieke aantrekkingskracht voor toeristen en recreanten, merkbaar worden.
- De positie van Breskens wordt versterkt, dat is een onmiskenbaar gegeven. Het centrumgebied zelf wordt weliswaar niet uitgebreid. Binnen dat centrumgebied zijn overigens wel uitbreidingen mogelijk. De gemeente werkt actief mee aan plannen voor versterking van de centrumpositie, zoals aan uitbreiding van detailhandelsvestigingen in het centrum. Door de toename van recreanten, bewoners en van de bezoekers aan het Viscentrum, zal het bezoek aan het centrumgebied ook toenemen.
- Met hoogbouw aan de kades wordt een ander segment aan het woningaanbod toegevoegd, in aanvulling op de appartementenbouw die reeds binnen het dorpsgebied heeft plaatsgevonden. De nieuwe appartementengebouwen zorgen voor extra bewoners en verblijfsrecreanten in een vorm die in Breskens passend is. Daarbij wordt uitgegaan van een hoogwaardig marktsegment. Samen met de reeds bestaande behoefte aan hoogwaardige recreatie- en woonvoorzieningen die zich al in de bestaande situatie voordoet, biedt deze toevoeging een impuls aan de versterking van het voorzieningenniveau.
- Het Viscentrum voegt een aparte dimensie toe aan het voorzieningenniveau en aanbod van Breskens op de eerste plaats en voor de gemeente Sluis als geheel. Het wordt een belangrijke slechtweervoorziening en een voorziening die zorgt voor seizoensverlenging. De combinatie van verschillende functies, zoals de vismijn en visserijmuseum, heeft een grotere aantrekkingskracht ten opzichte van de bestaande verspreid gelegen functies in het havengebied.
- De parkeerbehoefte wordt binnen het plangebied opgevangen. Er zullen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiervoor is onder meer ruimte in de sokkel van de appartementengebouwen. Deze sokkel krijgt een passende beeldkwaliteit omdat in die sokkel ook ruimte wordt geboden

voor voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven alsmede horeca. Aanvullend kan in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid worden aangelegd.

- De nieuwbouwplannen richten zich op het marktsegment met bewoners en recreanten die specifiek zeezicht wensen. In dat opzicht voorzien de bouwprogramma's in Breskens en Cadzand-Bad weliswaar deels in die vraag, maar duidelijk is dat daaraan nog meer behoefte bestaat. Deze vorm van bouw onderscheidt zich wat dat betreft van recreatiewoningen en reguliere woningen in grondgebonden vorm. Voor die vormen wordt gelet op het overaanbod, geen toevoeging meer toegestaan, behalve in de Lamzinspolder. De bouw van appartementengebouwen zorgt voor een vorm van recreëren aan de oever van de Westerschelde met zeezicht, die onderscheidend is en Breskens en de gemeente Sluis als recreatiegemeente een unieke impuls geeft.
- Er is ruimte voor een hoge servicegraad, zodat dit plan ook interessant is voor zorgbehoevende ouderen; enige clustering van appartementen voor gezamenlijke zorgvoorziening is denkbaar. Dit laat onverlet dat dit project andere kleinschaliger projecten niet in de weg staat. De appartementenbouw staat op zichzelf al borg voor levensloopbestendigheid, gecombineerd met toepasselijke maatregelen in die appartementen op het niveau van de inrichting. Dat zijn echter zaken die op een klein detailniveau spelen ten opzichte van dit bestemmingsplan.
- De appartementenbouw kan fasegewijs worden ontwikkeld, zodat steeds wordt ingespeeld op de behoefte. Hiermee wordt voorkomen dat recreatieappartementen voor langere perioden leeg staan en dat voor leegstand gebouwd wordt. De afgelopen jaren is de verkoopsnelheid van appartementen opmerkelijk groot geweest. De gerealiseerde appartementenbouw heeft niet geleid tot leegstand. Verhuur van de complexen vindt plaats via een centrale bedrijfsmatige exploitatie.
- De wijze waarop evenementen, zeker ook de jaarlijkse grootschalige evenementen, worden georganiseerd waarborgen een goed verloop. Natuurlijk zijn de effecten merkbaar. Kenmerkend is dat de organisatie steeds zorgt voor passende maatregelen en een ordelijk en juist ook veilig verloop hiervan. Via het vergunningstelsel zal dit als zodanig worden gecontinueerd.

In navolging van de transformatie en kwaliteitsverbetering van het Spuiplein wordt nu ingezet op transformatie van het havengebied. Dat is een meer ingrijpende ontwikkeling. De locatie kan hiervoor uitstekend worden benut; dat is ook nodig om verloederende te voorkomen. Het recreatieve verblijf, de nieuwe woonkwaliteit, aanvullende voorzieningen en uitbouw van de jachthaven met extra ligplaatsen, een herverdeling van de bestaande ligplaatsen en een zeezeilcentrum vormen het unieke concept voor een kwaliteitsimpuls voor Breskens. Daarbij speelt het Viscentrum een belangrijke rol door de situering op het scharnierpunt van het centrumgebied en het havengebied.

2.3. Opgave

Uit het beleidskader kan de volgende opgave worden afgeleid waaraan de beoogde transformatie van het havengebied in Breskens invulling moet gaan geven dan wel rekening mee moet houden.

- Breskens is in het provinciaal en gemeentelijk beleid aangewezen als recreatieve hot spot die verder moet worden uitgebouwd.
- Daarbij moet, naast een goed programma voor verblijfsrecreatie, verdere invulling worden gegeven aan de uitbreiding van de jachthaven, de komst van het zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen en het Viscentrum. Verder moet worden voortgebouwd op de provinciale kustvisie.
- Vanuit het overige beleid moeten bij deze verdere uitwerking de volgende randvoorwaarden in acht worden genomen.
 - Bij de uitwerking moet, in overleg met de beheerder van de waterkering, rekening worden gehouden met de reserveringszone (het profiel van vrije ruimte) rondom de primaire waterkering.
 - Voor alle werkzaamheden rondom de primaire waterkering moeten de nieuwe dijkveiligheidsnormen in acht worden genomen.
 - Het toetsingskader voor nautische veiligheid moet voor de jachthavenontwikkeling worden gebruikt.
 - Rekening moet worden gehouden met de regels omtrent het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ);

- Rekening moet worden gehouden met de kwaliteiten van het Nationaal Landschap West Zeeuws-Vlaanderen.
- Voor de toekomstige geluidsbelasting vanuit het havengebied op de Westerschelde en de toetsing aan de PMV vindt onderling afstemming plaats in overleg met de provincie Zeeland.
- Goede afstemming van vraag en aanbod van parkeerplaatsen, waarbij de ruimtelijke inpassing en afstemming in de omgeving meegenomen moet worden (beeldkwaliteit).

2.4. Doelstelling transformatie havengebied Breskens

Planopgave

De planopgave uit het Masterplan Havengebied Breskens omvat het voorzien van de volgende delen van een juridisch-planologisch kader.

- Het realiseren van het beoogde programma uit het Masterplan, waaronder het zeezeilcentrum.
- Huisvesting van het toekomstige Viscentrum in het havengebied.
- Uitbreiding en de nieuwe verdeling van de ligplaatsen in de jachthaven.
- Behoud van de visserijactiviteiten door verplaatsing vanuit de vissershaven naar de Handelshaven.
- Het bieden van een nieuwe regeling voor de bestaande detailhandels- en horecafuncties.

Deze delen vormen samen de planopgave voor het bestemmingsplan, dat in het MER wordt onderzocht.

Programma

In het Masterplan worden verschillende deelgebieden onderscheiden met elk hun eigen functie binnen het totaalconcept. Het programma uit het Masterplan omvat de volgende elementen.

Appartementen en verschillende functies

Op de Westhavendam, Middenhavendam en Kaai komen appartementengebouwen met verschillende functies. Het programma is als volgt.

- De bouw van maximaal 460 appartementen, waarvan 360 appartementen voor verblijfsrecreatie en 100 appartementen voor permanente bewoning.
- De bouw van maximaal 5.000 m² nieuwe voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven in de onderste bouwlagen met de volgende maximale oppervlaktes:
 - 1.000 m² detailhandel en dienstverlening;
 - 1.000 m² cultuur, ontspanning en sport, zoals atelier, fitnesscentrum, sauna, sportschool, wellness;
 - 1.500 m² zeezeilcentrum, jachthavenvoorzieningen en kantoren;
 - 1.500 m² bedrijven uit categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Deze voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven zijn afgestemd op het beoogde toekomstige karakter van het havengebied.

- Het zeezeilcentrum, zoals hiervoor genoemd, bestaat uit kantoren annex leslokalen, logiesaccommodatie (250 m²) en sportruimtes met een oppervlakte van maximaal 1.500 m². Hiertoe kunnen ook andere kantooruimtes en jachthavenvoorzieningen behoren.
- De bouw van maximaal 2.500 m² nieuwe horecavoorzieningen.

Het Viscentrum

Het Viscentrum gaat invulling geven aan verschillende functies. Voor een deel gaat het om het huisvesten van bestaande functies in het havengebied: de vismijn, het Visserijmuseum en het kantoor van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM). Deels gaat het ook om nieuwe functies, waaronder de Visserij-Experience, die bijdragen aan het totaalconcept. De totale oppervlakte bedraagt maximaal 4.270 m² (bvo). Dit zal worden onderverdeeld in de volgende deelfuncties en bijbehorende maximale oppervlaktes.

- Vismijn 1.800 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- Visserijmuseum 800 m² bvo.
- Visserij-Experience 300 m² bvo (inclusief ondergeschikte detailhandel).
- Boomkorkotter (maximaal 320 m²) met een interactieve tentoonstelling.

- Detailhandel in vis of visserij gerelateerde producten 200 m² bvo.
- Horecagelegenheid 400 m² bvo, met daarnaast 50 m² terras.
- Kantoren KNRM 200 m² bvo.
- Gezamenlijke functies 250 m² bvo (entree, toiletten etc.).

Ten opzichte van het programma zoals opgenomen in het bestemmingsplan Viscentrum zijn de oppervlaktematen aangepast aan de meest actuele inzichten wat betreft het beoogde gebruik. De oppervlaktemaat voor de vismijn is toegenomen van 1.550 m² naar 1.800 m². De oppervlakte horeca is alleen opgenomen voor het gebouwde gedeelte ; hierbij hoort ook een terras van 50 m², gelijk aan de oorspronkelijke oppervlakte van 450 m² horeca inclusief terras. Onderzoeken richten zich op de relevante oppervlaktes die in gebouwen worden gerealiseerd. Dit komt ook tot uitdrukking in de gehanteerde normering waarbij wordt uitgegaan van bruto vloeroppervlak deel uitmakend van een gebouw.

Uitbreiding en herstructurering van de jachthaven

De uitbreiding van de jachthaven voorziet in toevoeging van maximaal 100 ligplaatsen ter plaatse van de bestaande Vissershaven (zie figuur 3.1). Deze uitbreiding wordt gecombineerd met het herstructureren van de bestaande jachthaven, het deel van de haven rondom de Oosthavendam. Dit betekent een nieuwe indeling van de bestaande ligplaatsen in de jachthaven, onder meer gericht op vergroting van een deel van de ligplaatsen. Tevens worden 70 sportvisboten verplaatst en is ook ruimte beschikbaar voor jachthavenvoorzieningen. De totale inrichting wordt zodanig opgezet dat er ruimte wordt gecreëerd voor superjachten en andere grote zeezeiljachten. De huidige vissershaven wordt verplaatst naar de Handelshaven. Hierdoor worden de visserijactiviteiten en gerelateerde bedrijven voor de kern Breskens behouden.

Verbindingen, parkeervoorzieningen en maatregelen vanuit het MER

- Realiseren van een nieuwe verkeersverbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de haven, het centrum van Breskens en het strand in het verlengde van de promenade.
- Het aanleggen van een rechtstreekse verbinding voor langzaam verkeer tussen de dorpskern en het havengebied.
- Aanleggen van voldoende parkeervoorzieningen.
- Het treffen van maatregelen die voortvloeien uit het MER.

Situering van het Viscentrum op het scharnierpunt van het centrumgebied en het getransformeerde havengebied, verbindt de gebieden op unieke wijze door de combinatie van visserij en vis voor een ieder beleefbaar te maken, kenmerkend voor Breskens.

Vertaling naar bestemmingsplan

Het programma wordt in het bestemmingsplan vertaald en van een juridisch-planologische regeling voorzien.

Bestaande situaties van detailhandel en horeca

Tot slot wordt in het bestemmingsplan de regeling voor bestaande situatie voor de aanwezige horeca- en detailhandelsbedrijven op de Oosthavendam geactualiseerd. Uitgangspunt daarbij is het handhaven van de bestaande rechten van de hier gevestigde bedrijven en het bieden van enige flexibiliteit voor onderlinge uitwisseling van functies.

Overzicht programma

Het programma ziet er schematisch als volgt samengevat uit.

Tabel 2.1 Programma bestemmingsplan

Functie		maximum aantal eenheden of oppervlakte (m ² bvo)
Appartementen		460 eenheden
Appartementen voor verblijfsrecreatie		360 eenheden
Appartementen voor permanente bewoning		100 eenheden
Uitbreiding jachthaven en herstructurering bestaande jachthaven		
Uitbreiding ligplaatsen		100 ligplaatsen
Voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven		5.000 m²
Detailhandel en dienstverlening		1.000 m ²
Cultuur, ontspanning en sport, zoals atelier, fitnesscentrum, sauna, sportschool, wellness		1.000 m ²
Zeezeilcentrum (kantoren, leslokalen, logies (250 m ²), sanitair, sportruimtes), jachthaven-voorzieningen en kantoren		1.500 m ²
Bedrijven categorie 1 en 2 Staat van Bedrijfsactiviteiten		1.500 m ²
Horeca		2.500 m²
Viscentrum		4.270 m²
Vismijn		1.800 m ²
Visserijmuseum	800 m ²	1.420 m ²
Visserij-Experience inclusief ondergeschikte detailhandel	300 m ²	
Boomkorkotter met interactieve tentoonstelling	320 m ²	
Detailhandel vis/visserij gerelateerde producten		200 m ²
Horecagelegenheid, exclusief 50 m ² terras		400 m ²
Kantoren KNRM		200 m ²
Gezamenlijke functies: entree, toiletten etc.		250 m ²
Voldoende parkeervoorzieningen		
Verkeersverbindingen voor gemotoriseerd verkeer		
Verkeersverbindingen voor langzaam verkeer		
Maatregelen die voortvloeien uit het MER		

De opgave en doelstelling van het project zijn vertaald in een integraal Masterplan voor het gehele havengebied. Het Masterplan is door de gemeenteraad vastgesteld en vormt de basis van het programma (invulling) waarvoor dit MER en het hieraan verbonden bestemmingsplan zijn opgesteld. Daaraan wordt toegevoegd dat op de zuidelijke kop van de haven het Viscentrum wordt gerealiseerd en dat de jachthaven met maximaal 100 ligplaatsen wordt uitgebreid. Het Masterplan en de totstandkoming ervan worden in hoofdstuk 3 nader toegelicht.

3.1. Inleiding

De wens om de bestaande jachthaven in Breskens uit te breiden bestaat al enige jaren. De plannen hiervoor hebben in belangrijke mate ten grondslag gelegen aan het Masterplan. In paragraaf 3.2 worden de hoofdlijnen van de eerdere effectenstudie naar mogelijkheden om de jachthaven uit te breiden beschreven. Vervolgens wordt in paragraaf 3.3 beschreven hoe na het beëindigen van de planvorming rondom de jachthaven, de gemeenteraad gekomen is tot dit Masterplan. Het programma uit het Masterplan is de basis voor het Basisalternatief (en varianten daarbinnen) waarvoor dit MER is opgesteld en die in hoofdstuk 4 aan bod komen.

3.2. Eerdere plannen voor uitbreiding jachthaven

Achtergronden: locatiestudie 2008-2010

De wens om de bestaande jachthaven uit te breiden bestaat al enige jaren. In de periode 2008-2010 is een verkenning uitgevoerd waarin potentiële locaties voor uitbreiding van de bestaande jachthaven in beeld zijn gebracht.¹⁾ In deze plannen ging het nog om een uitbreiding van de jachthaven met 250 tot 500 ligplaatsen. Het betrof zodoende een veel grotere uitbreiding van de jachthaven dan nu is voorzien. In figuur 3.1 zijn de locaties weergegeven die destijds in zijn onderzocht als mogelijke locaties waar de jachthaven kon worden uitgebreid. De uitkomsten van dit onderzoek zijn als volgt samen te vatten.



Figuur 3.1 Onderzochte locatiealternatieven jachthaven Breskens (bron: Locatiekeuzestudie jachthaven Breskens)

1) Vriend, M. d. (2009). *Locatiekeuzestudie jachthaven Breskens (MER fase 1)*. Nijmegen.

Eerste Strange

Bij het alternatief Eerste Strange werd uitgegaan van situering van de haven direct aansluitend op de Veerhaven. Voor de ontsluiting van de haven zou de oostelijke havendam worden doorbroken en zou gebruik worden gemaakt van de huidige toegang tot de Veerhaven. Tevens was een plan ontwikkeld met een eigen directe toegang tot de Westerschelde (een tweede variant). Deze locatie kon vanwege de beperkt beschikbare ruimte, slechts deels voldoen aan de doelstellingen van de toenmalige initiatiefnemer. Ook vanuit de impact op de natuurwaarden van de Westerschelde, de kosten/baten en nautische veiligheid (zeker als de nieuwe jachthaven voor recreatieschepen wordt ontsloten via de huidige Veerhaven) scoorde deze locatie niet goed.

Veerhaven

Dit gebied van ruim 18 ha bleek voldoende groot om in te richten voor een jachthaven met 500 ligplaatsen. Sinds 2003 wordt deze haven gebruikt door de fast-ferry tussen Vlissingen en Breskens. De ligging van het aanlandingspunt van de fast-ferry heeft tot gevolg dat de aanvaarroute van de veerboot midden door de haven loopt. Uitgaande van de bestaande situatie bleek een nieuwe jachthaven alleen mogelijk indien een deel van de ligplaatsen langs de westelijke dam en een deel langs de oostelijke dam werd gerealiseerd. Uit de studie kwam naar voren dat deze locatie geen reëel alternatief opleverde als het voetfietsveer gehandhaafd blijft. Vooral vanuit het oogpunt van nautische veiligheid was dit geen haalbaar alternatief.

Handelshaven

Om samenhang met de bestaande jachthaven Breskens tot stand te brengen, kwam alleen het gedeelte ten oosten van de Middenhavendam in aanmerking om te worden gebruikt voor de uitbreiding van de ligplaatscapaciteit. Dit betekende echter wel een beperking van de uitbreidingscapaciteit tot maximaal 250 ligplaatsen ten opzichte van de destijds onderzochte 250 tot 500 ligplaatsen. Bestaande functies in dit gebied (ligplaatsen beroepsvisserij, visafslag, visserijmuseum) zullen moeten worden verplaatst. Deze locatie bleek in grote lijnen het midden te houden tussen de andere onderzochte locaties. Op het gebied van de nautische veiligheid scoorde deze locatie beter dan de locatie Veerhaven. Ook de potentiële toegevoegde waarde voor de kern Breskens was bij dit alternatief het grootst.

Port Scaldis Oost

In dit onderzochte alternatief werd het huidige slikkengebied ten oosten van het appartementencomplex Port Scaldis voor circa de helft ontgraven voor de aanleg van de haven. De vrijkomende grond werd toegepast voor de aanleg van het parkeerterrein langs de dijk en het ophogen van het slik ten oosten van de haven. Deze voorkeurslocatie van de toenmalige initiatiefnemer scoorde het hoogst qua nautische veiligheid. Op alle andere onderdelen scoorde deze locatie beduidend minder, vooral op het punt van de natuurwaarden in de Westerschelde.

Tussentijds toetsingsadvies Commissie m.e.r.

De verkenning naar potentiële locaties heeft geleid tot een tussentijds toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.²⁾ waarin is geconcludeerd dat de locatie Handelshaven destijds op minder milieubelemmeringen stuit dan de andere onderzochte locaties. Omdat destijds van een groter initiatief uit werd gegaan dan nu, gedacht werd aan 450 tot 500 ligplaatsen, paste het voornemen niet binnen de beschikbare ruimte die de locatie Handelshaven kan bieden. Dat is de reden dat over dit initiatief destijds geen verdere besluitvorming heeft plaatsgevonden. De wens om te komen tot uitbreiding van de jachthaven bleef uiteraard wel bestaan.

2) Commissie voor de milieueffectrapportage, *Uitbreiding jachthaven Breskens, Tussentijds toetsingsadvies over de locatiekeuze-studie*, 21 oktober 2010, rapportnummer 2135-99.

3.3. Totstandkoming Masterplan

Afnemende bedrijvigheid en ontstaan structurele leegstand in het havengebied

De huidige indeling van het havengebied is tot stand gekomen in 1958. De jachthaven is fors gegroeid en omvat thans de gehele oostelijke havenkom. Uitbreiding van het aantal ligplaatsen is in dit deel niet meer mogelijk.

Het gebruik van de Handelshaven is langzaam maar zeker teruggelopen. Dit is een trend van de afgelopen 20 jaar. Voor deze terugloop zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. De stedenbouwkundige opzet van de Handelshaven staat verdere groei van de meer industriële bedrijfsactiviteiten niet toe. Alle bouw mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan zijn benut en voor nieuwe activiteiten is zodoende geen ruimte meer.

De nabije ligging van de haven ten opzichte van de dorpskern van Breskens met overwegend woonbebouwing, maakt dat een toenemende zware bedrijvigheid al snel tegen beperkingen aanloopt. Deze beperkingen kunnen optreden op het gebied van geluid en leefomgeving. Ook het meervoudige gebruik van de haven (jachthaven, visserijhaven en handelshaven) stelt grenzen aan de mogelijkheden voor groei van de bedrijfsactiviteiten. Tot slot speelt de ligging van de haven een rol. De verbinding over de weg met het achterland is minder geschikt voor zwaar verkeer. Ook is de haven op enige afstand gelegen van de vaarroute over de Westerschelde en kunnen zeeschepen de haven moeilijk bereiken.

Dat alles heeft ertoe geleid dat de afgelopen twee decennia de bedrijvigheid in de haven van Breskens is teruggelopen. Bebouwing van voorheen gevestigde bedrijven wordt momenteel gebruikt voor doeleinden waar deze bebouwing niet voor is bedoeld of staat zelfs leeg. De huidige stedenbouwkundige invulling van het havengebied genereert geen groei en zorgt voor een afname van bedrijfsactiviteiten in het plangebied. Hiermee ontstaat het risico op structurele leegstand, verpaupering en daarmee een negatieve waarde van dit gebied voor de kern Breskens als geheel.

Het havengebied in Breskens steekt daarbij in negatieve zin af tegen de investeringen in de openbare ruimte rondom het havengebied die recent zijn gedaan. Zo is het Spuiplein getransformeerd naar een levendig en aantrekkelijk dorpsplein, zijn voor voetgangers fraaie voorzieningen en verbindingen tussen het centrumgebied en havengebied gerealiseerd op de keerwand, en zijn verschillende nieuwbouwplannen in en rondom het centrumgebied uitgevoerd, in aanbouw of in ontwikkeling.

Periode 2010-2013: nadere verkenning en tot elkaar komen betrokken partijen

Nadat de uitbreidingsplannen voor de jachthaven, na afronding van de in paragraaf 3.2 genoemde locatiestudie, niet tot definitieve besluitvorming kon komen, zijn in de daarop volgende jaren verschillende ideeën voor het havengebied parallel aan elkaar ontwikkeld. Deze parallelle ideeën zijn samengebracht en hebben uiteindelijk geleid tot het Masterplan als integrale visie op de transformatie van het havengebied in Breskens.

Plannen voor het Viscentrum Breskens

De huidige vismijn in het havengebied voldoet al langere tijd niet meer aan de bouwkundige eisen die aan deze functie wordt gesteld. Daarnaast waren het huidige (succesvolle) visserijmuseum en de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM) in het havengebied op zoek naar een nieuw geschikt onderkomen. Ook omdat hun huidige huisvesting niet meer voldoet aan de hiervoor gestelde eisen.

In deze periode is door de gemeente Sluis, de Vismijn en lokale ondernemers een plan ontwikkeld voor een viscentrum in het havengebied van Breskens. Het centrum moet een unieke attractie en blikvanger voor Breskens worden. Alle ontwikkelingen staan in het teken van Maritiem Breskens en het creëren van een recreatieve (verblijfs)plaats voor toeristen. Ondanks deze ontwikkelingen ontbeert Breskens een aansprekende toeristische attractie. Breskens profiteert maar beperkt van de groeiende toeristische functie van Zeeuws-Vlaanderen. Het viscentrum tezamen met de daarmee samenhangende herontwikkeling van het havengebied van Breskens, moet hierin verandering brengen.

De plannen voorzien in het kwalitatief verbeteren van het havengebied en het toevoegen van een toeristisch-recreatief concept waarbij het bedrijfsproces van de visserij: van vangst tot bord, oftewel van 'Catch to Plate', duidelijk zichtbaar wordt gemaakt voor bezoekers. Het viscentrum omvat onder andere de vernieuwde vismijn. Het primaire bedrijfsproces van de vismijn blijft in het nieuwe gebouw ongemoeid: het viscentrum is een 'levende' attractie. Vanuit de visserij worden nieuwe verbindingen gelegd met gastronomie en toerisme om de continuïteit van de visserijsector in Breskens te waarborgen.

De bedoeling is om Breskens, zijn vis en de vissers, het museum en de vismijn te promoten met de modernste middelen, op een unieke manier. Daarbij wordt een nieuw gebouw gerealiseerd dat past bij het industriële en ambachtelijke proces van de visserij. Onderdeel van het nieuwe gebouw is een boomkorkotter wat de herkenbaarheid en authenticiteit van het viscentrum en maritiem Breskens benadrukt. Deze vissersboot wordt een volwaardig onderdeel van het complex en het concept. In en op de kotter ervaar je de beleving van de vissers op zee. Door middel van audiovisuele middelen wordt uitleg gegeven over het verhaal achter de vissers. Door het viscentrum te realiseren in de nabijheid van de bestaande visserijschepen wordt de gedachte van een totaalconcept benadrukt.

Het is de bedoeling dat het nieuwe Viscentrum, naast de vismijn en het visserijmuseum, ook een eigen horecagelegenheid, een visserij-gerelateerde vorm van detailhandel en de kantoren van de KNRM gaat huisvesten.

Zeezeilcentrum Breskens

De provincie Zeeland heeft in het Omgevingsplan 2012-2018 en de Economische Agenda (2013-2015) haar toekomstvisie geformuleerd voor de Zeeuwse Delta. Via het Omgevingsplan is in Zeeland een aantal 'hotspots' benoemd en in de Economische Agenda zijn topsectoren benoemd voor de regio, die de komende jaren prioritair zijn.

De Economische Agenda is vertaald in verschillende business cases waaronder de Business Case 'Leisure Hot spot Breskens'. Om te komen tot verdere toeristische ontwikkeling van Breskens wordt ingezet op de realisatie van een aantal projecten in en rond het havengebied van Breskens. Centrale thema's zijn de visserij en de zeezeilvaart. In het kader van dit tweede thema leeft onder een aantal partijen al langer een wens tot de ontwikkeling van Breskens als 'Zeezeilcentrum'. De ideeën over hoe dergelijk Zeezeilcentrum invulling moet krijgen, zijn in deze periode verder verkend en geconcretiseerd.

Noodzaak voor een integraal plan voor het havengebied Breskens

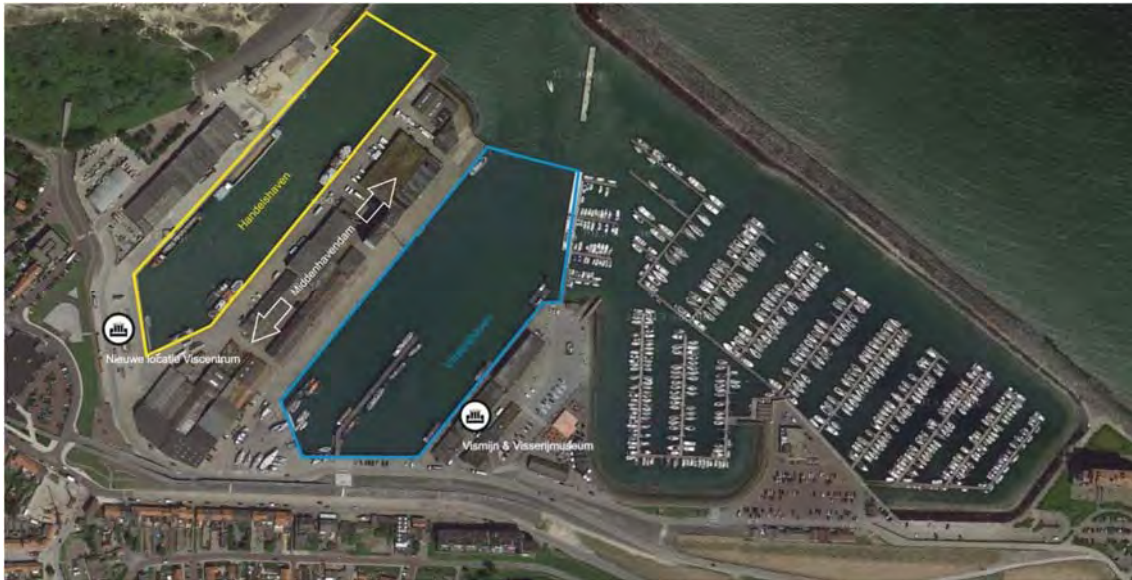
Tijdens een aantal sessies met alle belangrijke betrokkenen is inzicht verkregen in elkaars situatie en (nog beter) begrip gecreëerd. Hierdoor is een plan mogelijk geworden waar alle aanwezige en gewenste functies in het havengebied de juiste plaats kunnen krijgen. Belangrijkste aanleiding om de gezamenlijke sessies te organiseren was de constatering dat een eventuele realisatie van het Viscentrum op de locatie vismijn/visserijmuseum een eventuele uitbreiding of groei van de jachthaven in het havengebied onmogelijk maakt. Simpelweg omdat de groei van de jachthaven in het havengebied alleen kan plaatsvinden in de huidige Visserijhaven en daarmee fysiek is gekoppeld aan de noodzakelijke verplaatsing van de vissersschepen naar de Handelshaven.

Raadsbesluit 27 februari 2014: keuze voor de locatie van het viscentrum

Om te onderzoeken wat de beste opzet is voor deze belangrijke functies in het havengebied is een variantenstudie opgezet. De volgende varianten zijn daarbij met elkaar vergeleken (zie ook figuur 3.2). In het raadsbesluit wordt gesproken over de Vis-Experience. Daarmee zijn de aanwezige activiteiten bedoeld, maar nog niet het toekomstige experience-concept.

- Variant 1. Behoud huidige locatie
Behoud van de huidige locatie voor de Visserij-Experience en de vismijn/Visserijmuseum, waardoor geen jachthavenuitbreiding in het havengebied mogelijk is.
- Variant 2. Verplaatsing naar Handelshaven
Verplaatsen van de Visserij-Experience (samen met de vismijn, museum en vissersschepen) naar de locatie aan de Handelshaven waardoor uitbreiding jachthaven in de Vissershaven mogelijk is.

- Variant 3. Splitsen van de Experience en de vismijn
De vismijn zou worden verplaatst naar elders en de Visserij-Experience zou worden verplaatst naar de locatie aan de Handelshaven.
- Variant 4. Behoud huidige locatie en lossen vissersschepen in Handelshaven
Behoud van de huidige locatie voor de Visserij-Experience en de vismijn, zoals bij variant 1, echter bij deze variant komen de schepen niet meer in de Vissershaven, maar worden ze gelost in de Handelshaven. Hierdoor is uitbreiding van de jachthaven in de vrijkomende Vissershaven mogelijk.



Figuur 3.2 Onderzochte varianten voor de uitbreiding van de jachthaven en het Viscentrum

Uit een afweging op de aspecten maatschappelijk/economisch rendement en financiële haalbaarheid bleek dat alleen variant 2 alle gewenste aspecten respecteerde.

- Bij variant 1 bleek een uitbreiding van de jachthaven niet mogelijk te zijn.
- Bij de varianten 3 en 4 wordt de 'Catch to Plate' gedachte niet gehaald, omdat de vismijn en het beoogde concept van de Visserij-Experience dan gesplitst zijn.
- In het geval van variant 4 kon zelfs de voorzetting van de bedrijfsvoering van de vismijn op langere termijn niet meer worden gegarandeerd als gevolg van de huidige staat van het gebouw.

De gemeenteraad heeft op 27 februari 2014 ingestemd met de nadere uitwerking van het Viscentrum conform variant 2:

- het verplaatsen van de vismijn en de realisatie van de Visserij-Experience naar de Handelshaven;
- het verplaatsen van de visserijschepen van de Vissershaven naar de Handelshaven;
- de vrijkomende Vissershaven benutten voor de uitbreiding van de jachthaven.

In samenhang met deze keuze heeft de gemeenteraad ook besloten de ontwikkeling van het Viscentrum als geheel, als eerste fase van de herontwikkeling van het havengebied uit te werken.

Sluiten intentieovereenkomst

Het gemeentebestuur heeft met de betrokken partijen op 14 januari 2015 een intentieovereenkomst gesloten. Naast de initiatiefnemers zijn bij de overeenkomst ook de jachthaven Breskens en de provincie Zeeland betrokken. De laatste partij door de betrokkenheid bij de totstandkoming van de recreatieve 'hotspot', met de focus op visserij en mogelijkheden voor de positionering van Breskens als internationaal centrum voor zeezeilen.

Samenvattend hebben partijen de intentie uitgesproken om het havengebied van Breskens gezamenlijk, integraal en op elkaar afgestemd te ontwikkelen tot een recreatieve hotspot met duidelijke toeristische aantrekkingskracht. Partijen streven ernaar een toonaangevend internationaal zeezeilcentrum, de uitbreiding van de jachthaven en een Viscentrum te realiseren, evenals recreatieve en permanente verblijfsfuncties en ondersteunende voorzieningen.

Uitwerking van de locatiekeuze en vaststelling van het Masterplan

De uitwerking van de locatiekeuze voor het Viscentrum heeft geresulteerd in een uitgewerkt bestemmingsplan voor deze deelontwikkeling (zie paragraaf 2.2) en het Masterplan voor het gehele havengebied. Het Masterplan voor het havengebied en het bestemmingsplan voor het Viscentrum zijn door de gemeenteraad op 25 juni 2015 vastgesteld.

3.4. Wijzigingen ten opzichte van de NRD en Masterplan

Nadat het Masterplan is vastgesteld, is de planuitwerking ter hand genomen. Daarbij is gekozen voor enkele aanpassingen ten opzichte van het oorspronkelijke Masterplan en de NRD.

- De varianten in de bouwfaserings zoals die in de NRD zijn genoemd, zijn vervallen. Alleen de optie voor een tijdelijke verplaatsing van de bestaande scheepsherstelbedrijven naar de Deltahoek is als scenario onderzocht. Dit scenario is slechts voor enkele thema's relevant.
- In afwijking van de NRD is het Masterplan niet het voorkeursalternatief (VKA), maar het Basisalternatief. Het voorkeursalternatief bestaat uit het Basisalternatief met maatregelen om negatieve effecten te voorkomen dan wel te verminderen.
- In het Masterplan was een nieuwe parkeergelegenheid ten noordwesten van de Westhavendam voorzien. Vervolgens is die optie in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) komen te vervallen. Die locatie werd bij nader inzien niet opportuun geacht voor parkeergelegenheid.
- De planvorming voor de transformatie-opgave heeft na de vaststelling van het Masterplan geresulteerd in een aantal veranderingen. In het Masterplan is uitgegaan van de realisatie van appartementengebouwen aan de voet van de Middenhavendam te midden van een groene omgeving. Deze opzet is komen te vervallen en heeft plaatsgemaakt voor behoud van een bedrijfslocatie voor enkele scheepsreparatiebedrijven vanuit het havengebied op die locatie.
- De appartementen die oorspronkelijk aan de voet van de Middenhavendam waren beoogd, kunnen daar, met het oog op de bestaande bedrijven die blijven, niet meer worden gebouwd. Deze appartementen worden verspreid over de appartementengebouwen op de Westhavendam, de Middenhavendam en de Kaai.
- De gebouwen op de Westhavendam zijn iets in noordelijke richting opgeschoven om voldoende ruimte te bieden aan de ontsluitingsstructuur.
- Om de overgang van het duingebied ten noorden van de Westhavendam naar het havengebied ruimtelijk vloeiender te realiseren, is het duingebied aan de voet van de Westhavendam en aan de entree van het havengebied aan de zeezijde meer geïntegreerd in de planopzet dan initieel in het Masterplan was voorzien.

Deze aanpassingen hebben geresulteerd in een planopzet binnen het huidige havengebied, goed aansluitend op het bestaande stedelijk gebied van Breskens.

4.1. Inleiding

Bij de totstandkoming van het Masterplan heeft een aantal overwegingen en keuzen een rol gespeeld. Het Masterplan vormt de basis voor het Basisalternatief die in dit hoofdstuk nader worden uitgewerkt.

In dit hoofdstuk wordt eerst de huidige situatie beschreven (paragraaf 4.2). Dit is de referentiesituatie waarmee de effecten van het te realiseren Masterplan worden vergeleken. Voor de effectenstudie zijn het plangebied, studiegebied en de tijdsperiode voor realisering bepaald (paragraaf 4.3). Het Masterplan wordt beschreven in paragraaf 4.4. Het Masterplan vormt het Basisalternatief. Er zijn geen reële andere alternatieven mogelijk (paragraaf 4.5). Vervolgens wordt een toelichting gegeven op varianten, maatregelen en het voorkeursalternatief, gezien vanuit de systematiek van het MER (paragraaf 4.7). De inhoud van het VKA wordt beschreven in paragraaf 4.7. De milieueffecten van het onderzochte Basisalternatief en de varianten komen in hoofdstuk 5 aan de orde.

4.2. Referentiesituatie: kader voor beoordelen milieueffecten

De referentiesituatie voor de beoordeling van de overige alternatieven, ook wel nulalternatief genoemd ('Wat gebeurt er in het gebied als de transformatie niet plaatsvindt?') is in dit geval geen middel om het gestelde doel te bereiken. Immers, de transformatie van het bestaande havengebied is juist hetgeen wordt beoogd. Het nulalternatief vormt daarom alleen het referentiekader voor de effectbeschrijving van het alternatief en de varianten. Met dat doel wordt in deze paragraaf de huidige situatie beschreven en wordt aangegeven wat in het studiegebied gebeurt als de voorgenomen ontwikkeling niet plaats vindt: dit is de 'autonome ontwikkeling' (AO) of referentiesituatie.

Huidige situatie

Momenteel bestaat de haven uit twee door kades omsloten havens, de westelijke Handelshaven en de oostelijke Vissershaven. Beide havens worden van elkaar gescheiden door de Middenhavendam. Weer oostelijk daarvan bevindt zich de Kaai en de bestaande jachthaven. Elk van deze drie haventerreinen heeft een eigen specifiek gebruik.

Handelshaven en Middenhavendam

In de Handelshaven vindt momenteel vooral op- en overslag plaats van zand- en grind. Incidenteel worden binnenvaart-, bagger- en beunschepen tijdelijk aangemeerd aan de kade voor overnachtingen en (incidenteel) het uitvoeren van kleine onderhoudswerkzaamheden. In geval van slecht weer (storm) wijken deze schepen ook uit naar deze haven om te schuilen. De gebouwen worden, naast de ter plaatse gevestigde bedrijven (zie hiervoor in paragraaf 4.2), ook benut voor opslag en stalling van jachten. De Handelshaven is ook de thuishaven van 'de Festijn', van origine een mosselkotter thans een passagierschip waarmee rondvaarten over de Westerschelde worden gemaakt.

Op de Middenhavendam zijn enkele scheepsbouw- en reparatiebedrijven gevestigd (Meeusen en Breskens Yacht Service, hierna BYS). Meeusen bouwt ook kleine vaartuigen, met een lengte kleiner dan 25 meter op de waterlijn, voor particuliere sportvissers en verzorgt interieurbetimmering voor zowel pleziervaartuigen als voor bedrijfswagens. BYS is gespecialiseerd in het repareren en onderhouden van pleziervaartuigen. Het bedrijf heeft een kraan en een helling voor pleziervaartuigen, hoofdzakelijk zeewardige zeiljachten. Jachten worden zowel op de kade op een omheind gedeelte van de Keerdam/Middenhavendam gerepareerd als binnen in de bedrijfsloodsen op de Middenhavendam. Op de kade tussen de Westhavendam en de Middenhavendam vindt ook winterstalling en verkoop plaats van pleziervaartuigen op zogenaamde scheepsbokken.

Het havengebied wordt geheel omsloten door de primaire waterkering die hier is uitgevoerd als een keerwand. Momenteel bevindt zich hier de entree voor motorvoertuigen in het gebied; via het Keipad wordt gemotoriseerd verkeer over de kering heen het havengebied ingeleid. De voormalige graansilo op de kop van de Middenhavendam is aan de oostelijke gevel versiert met het schilderij 'Brood en vissen' van de lokale kunstenaar Johnny Beerens, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1 Schildering Brood en vissen op de graansilo (bron: website www.museumbreskens.nl)

Bekeken wordt of een vervangende kunstuiting in het gebied kan worden gerealiseerd. Dit gebeurt in overleg met de kunstenaar.

Vissershaven

Ten oosten van de Middenhavendam bevindt zich thans de Vissershaven. Hier meren de vissersschepen aan die Breskens als thuishaven hebben. Het betreft hoofdzakelijk kotters voor de garnalenvisserij. Aan de steiger in de haven is ook permanent een kotter aangemeerd ('Harlingen 10') waar aan boord paling wordt gerookt en verkocht. Deze ligplaatsen worden verplaatst naar de Handelshaven.

Brandstofpontons

In het havengebied liggen twee brandstofpontons. Het eerste ponton is gelegen op de kop van de Middenhavendam. Het tweede brandstofponton, momenteel gesitueerd in de jachthaven aan de Kaai, wordt gebruikt voor het bevoorraden van de pleziervaartuigen aldaar. Een van de pontons wordt geëxploiteerd door het bedrijf FIWADO. Dat bedrijf bunkert 6 keer per week grote hoeveelheden brandstof in een klein bevoorradingsvaartuig. Dat bevoorradingsvaartuig voorziet vervolgens binnenvaartschepen op de Westerschelde van brandstof.

Kaai en bestaande jachthaven aan de Oosthavendam

Ter plaatse van de Kaai bevinden zich het huidige Visserijmuseum, enkele horecagelegenheden, een watersportwinkel, enkele visserij gerelateerde bedrijven en de vismijn. Het terrein tussen het museum en de Oosthavendam wordt gebruikt als parkeerterrein. De Kaai biedt toegang tot de eerste steiger van de jachthaven waaraan ook het bunkerstation is gevestigd voor recreatievaartuigen.

De Oosthavendam biedt toegang tot de overige steigers van de bestaande Jachthaven Breskens. De jachthaven biedt thans plaats aan 580 ligplaatsen. Vanwege de centrale ligging van de Oosthavendam in de jachthaven zijn hier de centrale voorzieningen voor de recreanten gevestigd. Naast het restaurant (Jachtclub Breskens), bevinden zich hier de parkeerplaats (capaciteit ongeveer 300 parkeerplaatsen), de sanitaire voorzieningen, wasruimten en het kantoor van de havenmeester. Tegen de voet van dijk bevinden zich nog enkele bedrijven: hoofdzakelijk detailhandel gespecialiseerd in watersportartikelen. In de winter vindt op het parkeerterrein ook stalling plaats van recreatievaartuigen.

De Oosthavendam en de Kaai zijn voor het gemotoriseerd verkeer bereikbaar via de Scheldekade waar, over de primaire waterkering heen, de ontsluitingsweg (de Keerdam) is gesitueerd. Via de Duivelshoek en Duivelshoekseweg sluit deze weg aan op de recent aangelegde rondweg van Breskens (Sterreboschweg, provinciale weg met nummer N675) en de Rijksweg (provinciale weg met nummer N676).

Directe omgeving

Ten oosten van de jachthaven is Port Scaldis gelegen. Dit zijn drie appartementencomplexen met recreatieve en permanente bewoning. De appartementen hebben een eigen parkeergelegenheid. Port Scaldis wordt - evenals de jachthaven - ontsloten via de Keerdam en de Oosthavendam.

Aan de zuidzijde van de Oosthavendam en Port Scaldis ligt het bedrijventerrein Deltahoek waar lichte tot middelzware bedrijvigheid (tot milieucategorie 4.1) is toegestaan. Naast groothandelsbedrijven in vis, schaal- en schelpdieren zijn hier onder andere een constructiebedrijf en een groot productiebedrijf in snoep- en suikergoed gevestigd.

De Middenhavendam en Westhavendam grenzen aan het Spuiplein en de dorpskern van Breskens. Het Spuiplein en de directe omgeving ervan wordt gekenmerkt als een centrumgebied van de levendige dorpskern waar diverse detailhandels- en horecabedrijven zijn gevestigd. De overige delen van de dorpskern bestaan nagenoeg uitsluitend uit woningen en zijn te typeren als rustige woonbuurten. Langs de Scheldekade staan diverse appartementengebouwen met zicht op de Westerschelde.

De Westhavendam grenst aan de westzijde aan de duinovergang richting het strand ('Eerste Strange' geheten) en de Westerschelde. De overgang tussen het Eerste Strange en het havengebied is daar begrensd door de geasfalteerde dijk.

Autonome ontwikkelingen

Terugloop in bedrijvigheid: autonome groei van 0%

Het is de verwachting dat de autonome ontwikkeling van het gebied, zoals de vestiging van bedrijven, met of zonder een nautische binding, stagneert of zelfs afneemt. Deze tendens is de laatste 10 tot 15 jaar voor dit gebied kenmerkend gebleken. De ontwikkeling van bedrijvigheid in de bestaande opstallen zal zich beperken tot kleinschalige bedrijvigheid.

De locatie is voor verdere ontwikkeling van industriële (visserij gerelateerde) activiteiten vanwege de beperkte ruimte weinig interessant. Een verandering van het gebied door invulling van ontwikkelingsinitiatieven ligt daarmee niet in de lijn der verwachting. Om die reden wordt voor de referentiesituatie per saldo een stagnatie verwacht, oftewel een groei van 0% voor wat betreft de toename van het aantal verkeersbewegingen, parkeerbehoefte, geluidsemissies van bedrijven etc. Gelet op de ervaringen tot nu toe, zal dat eerder een optimistische aanname zijn. Een daling (van mogelijk enkele procenten per jaar) kan op basis van de huidige ontwikkelingen niet worden uitgesloten. Om de toekomstige milieueffecten

echter op voorhand niet al te optimistisch in te schatten (zogenaamde 'worst case' benadering), wordt met een groei van 0% voor de bestaande bedrijfsactiviteiten in dit MER gerekend.

Ontwikkelingen in de directe omgeving van het havengebied

De gemeente Sluis is op de hoogte van twee projecten waarvoor de besluitvormingsprocedure binnen de planhorizon (2027, zie paragraaf 4.3) gestart zal worden. Het betreft de realisatie van een appartementencomplex aan de Scheldekade en de transformatie van het gebied 'de oesterputten' (op de hoek van de Duinstraat en Promenade). De milieueffecten van deze concrete voornemens worden betrokken in dit MER. In de onderstaande tabel 4.4 is het programma ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied weergegeven.

Tabel 4.1 Programma ontwikkelingen in de directe omgeving plangebied

ontwikkelingen	programma
Scheldekade	26 appartementen
Oesterputten	34 appartementen
totaal	60 appartementen

4.3. Plangebied, studiegebied en planhorizon

Plangebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de beoogde ontwikkeling van het Masterplan wordt voorzien. Het gaat om het gehele gebied van de huidige Handelshaven, de Visserijhaven, de havenentree en de bestaande jachthaven. Het plangebied is in westelijke richting begrensd door het duingebied. Het havengebied sluit in zuidelijke richting aan op de dorpskern van Breskens. Het gebied wordt momenteel via de Scheldekade en het Keipad ontsloten.

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit, (kunnen) optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. De omvang van het studiegebied verschilt per milieuthema. Bij de toelichting op de aanpak van de onderzoeken in deel B wordt daar indien relevant nader op ingegaan.

Planhorizon (2027)

De planhorizon is de periode waarbinnen de voorgenomen transformatie zal zijn afgerond. Deze periode is in beginsel gekoppeld aan het bestemmingsplan waarvoor dit MER wordt opgesteld. Het bestemmingsplan heeft op grond van de Wet ruimtelijke ordening een planhorizon van 10 jaar na vaststelling. De vaststelling van het bestemmingsplan vindt naar verwachting in 2017 plaats, de planhorizon is daarom gesteld op 2027.

4.4. Voorgenomen activiteiten: het Masterplan Havengebied Breskens

Het voornemen voor transformatie is vertaald in het Masterplan Havengebied Breskens. De gemeenteraad van de gemeente Sluis heeft het Masterplan in de raadsvergadering van 25 juni 2015 vastgesteld. Hiermee is het Masterplan onderdeel geworden van het gemeentelijke beleid. Het Masterplan vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied en wordt ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan verder uitgewerkt.

4.4.1. Programma

In het Masterplan Havengebied Breskens worden verschillende deelgebieden onderscheiden met elk hun eigen functie binnen het totaalconcept. Het programma uit het Masterplan vormde de basis voor de verdere planvorming (tabel 4.2). In dit MER kader zijn verschillende onderzoeken naar de effecten

van het havenplan op de omgeving. Op basis van de onderzoeksuitkomsten is ervoor gekozen het volgende programma aan te houden.

Tabel 4.2 Programma

functie		maximum aantal eenheden of oppervlakte (m ² bvo)
Appartementen		460 eenheden
Appartementen voor verblijfsrecreatie		360 eenheden
Appartementen voor permanente bewoning		100 eenheden
Uitbreiding jachthaven en herstructurering bestaande jachthaven		
uitbreiding ligplaatsen		100 ligplaatsen
Voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven		5.000 m²
Detailhandel en dienstverlening		1.000 m ²
Atelier, fitnesscentrum, sauna, sportschool, wellness		1.000 m ²
Zeezeilcentrum (kantoren, leslokalen, logies (250 m ²), sanitair, sportruimtes), jachthavenvoorzieningen en kantoren		1.500 m ²
Bedrijven categorie 1 en 2 Staat van Bedrijfsactiviteiten		1.500 m ²
Horeca		2.500 m²
Viscentrum		4.270 m²
Vismijn		1.800 m ²
Visserijmuseum	800 m ²	1.420 m ²
Visserij-Experience inclusief ondergeschikte detailhandel	300 m ²	
Boomkorkotter met interactieve tentoonstelling	320 m ²	
Detailhandel vis/visserij gerelateerde producten		200 m ²
Horecagelegenheid		400 m ²
Kantoren KNRM		200 m ²
Gezamenlijke functies: entree, toiletten etc.		250 m ²
Voldoende parkeervoorzieningen		
Verkeersverbindingen voor gemotoriseerd verkeer		
Verkeersverbindingen voor langzaam verkeer		
Maatregelen die voortvloeien uit het MER		

4.4.2. De onderdelen en deelgebieden in het Masterplan Havengebied Breskens

Het Masterplan bevat een weergave van de beoogde inrichting van het gebied en het te realiseren programma voor diverse functies. Hierin is het beeld geschetst van de transformatieopgave van de haven van Breskens. Het Masterplan geldt als het ruimtelijke onderlegger voor het bestemmingsplan. Een verdere uitwerking hiervan wordt in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. In het Masterplan worden verschillende deelgebieden onderscheiden met elk hun eigen functie binnen het totaalconcept. De visualisatie van het Masterplan is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2 Visualisatie en deelgebieden Masterplan (bron: Masterplan, geactualiseerd juni 2017 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

Westhavendam

Op de Westhavendam zijn appartementsgebouwen voorzien bovenop een sokkel (eerste twee bouwla-
gen). De gebouwen lopen qua hoogte op naar de Westerschelde. Het achterliggende duingebied wordt
doorgetrokken tot aan de achterzijde van de appartementsgebouwen waardoor meer interactie ont-
staat tussen het havengebied en de duinen. In de sokkel worden parkeergelegenheid en voorzieningen
en kleinschalige havengerelateerde bedrijven en horeca voorzien, gericht op een nautische beleving.



Figuur 4.3 Schetsontwerp Westhavendam (bron: Masterplan, mei 2015 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

Middenhavendam

Op de Middenhavendam wordt het grootste gedeelte van de appartementen voorzien. Gekozen is voor
verschillende appartementengebouwen aan weerszijden van de Middenhavendam. Hierbij is gekozen
voor een natuurlijke hoogteopbouw, lager aan de kant van Breskens tot een woontoren als hoogteac-
cent op de kop. In de sokkel worden parkeergelegenheid en voorzieningen en kleinschalige havengerela-
teerde bedrijven en horeca voorzien, gericht op een nautische beleving.



Figuur 4.4 Schetsontwerp Middenhavendam (bron: Masterplan, mei 2015 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

Kaai

De huidige vismijn aan de Kaai wordt herontwikkeld tot een appartementsgebouw met een ander karakter dan die op de Middenhavendam (figuur 4.5). Het karakter van deze appartementen zal meer aansluiten bij de locatie tussen de uitbreiding van de jachthaven en de kleinschaligere horeca en kleinschalige havengerelateerde bedrijven. In het gebouw krijgt ook het zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen een plaats.



Figuur 4.5 Schetsontwerp locatie Vismijn (bron: Masterplan, mei 2015 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

Viscentrum

Het Masterplan van het havengebied heeft als doelstelling om, naast het faciliteren van nieuwe en ruimere bebouwing voor de bestaande functies in het gebied, een Visserij-Experience te realiseren binnen het havengebied van Breskens (4.270 m² bvo). Daarom is voorzien in een nieuw Viscentrum waarin reeds aanwezige functies in het havengebied, de vismijn, het visserijmuseum en de KNRM (hulpverlener op het water), worden ondergebracht op een centrale locatie, waarbij de Visserij-Experience als extra functie wordt toegevoegd. In het Viscentrum zal daardoor de beleving centraal staan, met behulp van het concept 'Catch to Plate'.



Figuur 4.6 Schetsontwerp Nieuwe Viscentrum (bron: Masterplan, ontwerp van Koch Adviesgroep in Terneuzen)

Veiligheid

Waar appartementen worden gerealiseerd, geldt dat ten opzichte van het huidige niveau van de kades de bebouwing wordt opgehoogd tot 8,80 meter +NAP. Dit is ingegeven vanuit het feit dat het kan voorkomen dat waterstanden in het havengebied zo hoog zijn dat de bestaande kades onder water lopen (bij springtij of extreem weer). Voor zowel de Westhavendam als de Middenhavendam is gekozen voor een algehele ophoging van een centraal gedeelte waarop de appartementengebouwen gesitueerd worden. Deze hele ophoging beslaat de onderste twee verdiepingen, zie voor een impressie figuur 4.7.

De ruimtes in de sokkel voor verschillende nieuwe functies en parkeergelegenheden worden voorzien van een dorpel (op circa 4,0 meter +NAP) om te voorkomen dat bij een hoogwaterstand (boven 3,50 meter +NAP, maaiveldniveau van de kaden) deze ruimten onder lopen.



Figuur 4.7 Doorsnede met ophoging (bron: Masterplan, mei 2015 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

Verschillende functies

De appartementengebouwen komen op een plint te staan. In de plint komen algemene voorzieningen ten behoeve van de appartementen, zoals de entree, bergingen, een lift en parkeergelegenheid. Voor het overige wordt deze plint benut door aan de buitenzijde van de plint verschillende ruimtes te creëren voor bestaande en nieuwe (jacht- of vissershaven gerelateerde) bedrijvigheid, detailhandel en dienstverlening, horeca, het zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen en kantoren of andere functies die passen bij het recreatieve karakter van het gebied. Het gaat om bedrijvigheid in de planologische milieucategorieën 1 en 2 om lichte tot middelzware horeca (maximaal categorie 2 Staat van Horeca-activiteiten). Alleen ter plaatse van de bedrijven aan de voet van de Middenhavendam (categorie 3.1 en 3.2), is zwaardere bedrijvigheid toelaatbaar, afgestemd op de bestaande woningen aan de zuidzijde van de dijk

in Breskens en de appartementen aan de noordzijde. Deze appartementen worden op enige afstand van de bedrijven gesitueerd.

Zeezeilcentrum

Ingezet wordt op de realisering van een zeezeilcentrum met een internationaal karakter dat bij uitstek invulling geeft aan de 'hotspot' die Breskens als toeristisch-recreatieve trekker gaat worden. Dit houdt in dat in ieder geval de vestiging van een RYA of CWO gecertificeerde zeezeilschool gewenst is. Zeker in combinatie met nu nog ontbrekende voorzieningen, zoals het aanbieden van varianten op gedeeld bootbezit en verhuurconcepten, heeft dit een aantrekkende werking. Daarnaast kan worden ingezet op meer evenementen, bijvoorbeeld in de vorm van zeilwedstrijden. Om dit alles te faciliteren, wordt ook de mogelijkheid geboden een gebouwde voorziening te realiseren. Dit bestaat uit kantoren die ook als leslokalen kunnen worden gebruikt, sanitair en sportruimtes. Daarnaast moet ruimte worden geboden aan een logiesruimte voor het zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen. Hiervoor is een ruimtebeslag aan gebouwen nodig van circa 1.500 m².

Qua faciliteiten waarvan de organisatie van het zeezeilcentrum gebruik gaat maken wordt gedacht aan:

- vijf leslokalen annex kantoren (25 m² per kantoor);
- een jachtclub (400 m²);
- een lesruimte (100 m²);
- een logiesaccommodatie (250 m²);
- sportruimtes;
- sanitaire voorzieningen;
- jachthavenvoorzieningen;
- bijbehorende 'grondgebonden' voorzieningen zoals parkeergelegenheid.
- 20 tot 30 ligplaatsen.

In principe is in het programma een maximum oppervlakte van 1.500 m² gereserveerd. Al deze voorzieningen maken al deel uit van het Masterplan.

Voor wat betreft de locatie voor het zeezeilcentrum zijn drie opties onderzocht.

1. In het nieuw te realiseren gebouw op de Kaai.
2. In het pand op de Middenhavendam waar nu Breskens Yacht Service (BYS) is gevestigd.
3. Verder naar achter op de Middenhavendam.

Gekozen is voor situering in het gebouw op de Kaai. Die locatie ligt het meest gunstige ten opzichte van de jachthaven.

Om van Breskens een Zeezeilcentrum en een internationale hot spot voor zeezeilers te maken, moeten meer aansprekende evenementen worden georganiseerd. Omdat de Handelshaven verder open is en geen vaste ligplaatsen of passantenplaatsen voor jachten worden verhuurd, kan de capaciteit voor een evenement eenvoudig met een paar dwarssteigers (huur) worden uitgebreid. Het vergt samenwerking tussen betrokken partijen, maar iedereen heeft baat bij activiteiten die interessant zijn voor toeristen en bezoekersstromen genereren. Ook de toekomstige bedrijvigheid op de Middenhavendam heeft daar baat bij. Zij biedt ruimte voor passanten en mogelijk nieuwe ligplaatshouders als daar boten worden verkocht en als de sfeer en faciliteiten in de nieuwe haven verder goed zijn.

Parkeren

Het middengedeelte van de ophoging (de plint) wordt ingericht voor parkeren. Hiermee kan naar verwachting in de parkeerbehoefte van het woon- en recreatieve programma alsmede het personeel van de commerciële functies worden voorzien. Tevens is in de directe omgeving voldoende ruimte om te voorzien in de parkeerbehoefte voor de bezoekers van de commerciële functies.

Het parkeren in de sokkel van de gebouwen gebeurt op een zodanig niveau dat mocht sprake zijn van hoogwater door extreem weer of springtij, hiervan geen hinder wordt ondervonden. Zo'n situatie is voortijdig te voorzien. In de huidige situatie houden mensen hiermee reeds rekening door hun auto nu

al niet in het havengebied te parkeren indien wateroverlast op de kade is te verwachten. Ook waarschuwingsborden attenderen bezoekers en gebruikers op deze eventualiteit. In de praktijk doen zich daarbij ook in de huidige situatie geen knelpunten voor. Bij hoogwater door extreem weer of springtij zijn bovendien geen bezoekers van de voorzieningen te verwachten. Anders is in de omgeving, binnendijs, parkeerruimte te vinden, zoals op bedrijventerrein Deltahoek. Dit is in Breskens een gangbare situatie.

Planuitwerking in ontwikkeling

De planuitwerking voor het havenplan Breskens is nog in ontwikkeling. Door de initiatiefnemers wordt bestudeerd op welke wijze de appartementengebouwen het meest gunstig kunnen worden opgezet wat betreft bouwstijl, uitstraling, situering ten opzichte van elkaar en verdeling van appartementen over de afzonderlijke gebouwen en de bouwlocaties (Westhavendam, Middenhavendam). Het kan dus zijn dat het aantal gebouwen en appartementen per locatie nog wordt aangepast. Over de functies in de Vismijn vinden gesprekken plaats. Het kan zijn dat de situering of de oppervlaktelaten, zoals die nu vooralsnog worden aangehouden, een bijstelling krijgen, bijvoorbeeld in het ontwerpbestemmingsplan of bij de vaststelling.

Momenteel wordt gewerkt aan de verdere architectonische verfijning van de ontwerpen van de appartementengebouwen, te beginnen met die van de Westhavendam, en voor het Viscentrum. Voorlopig wordt uitgegaan van de volgende referentiebeelden.



Figuur 4.8 3D-animatie havenplan Breskens in westelijke richting (bron: juli 2017 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)



Figuur 4.9 3D-animatie havenplan Breskens in oostelijke richting (bron: juli 2017 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

Bestaande bedrijfsactiviteiten en functies in het havengebied

Beëindigen bedrijfsactiviteiten Westhavendam (Handelshaven)

In het Masterplan is voorzien dat de bestaande bedrijvigheid in de Handelshaven, hoofdzakelijk op- en overslag van zand en grind ten behoeve van de nu gevestigde bedrijven, in zijn geheel wordt beëindigd, door het beëindigen van de erfpachtovereenkomsten. In het Masterplan wordt alleen nog rekening gehouden met de mogelijkheid dat binnenvaartschepen langs de Westhavendam nog tijdelijk aan kunnen meren, maar het verrichten van bedrijfsactiviteiten op deze locatie wordt niet meer voorzien.

Verplaatsen en huisvesten bestaande bedrijven Middenhavendam

Op de Middenhavendam zijn enkele scheepsreparatiebedrijven gevestigd (Meeusen en Breskens Yacht Service (BYS)). Meeusen bouwt ook kleine vaartuigen, met een lengte kleiner dan 25 meter op de waterlijn, voor particuliere sportvissers en verzorgt interieurbetimmering voor zowel pleziervaartuigen als voor bedrijfswagens. BYS is gespecialiseerd in het repareren en onderhouden van pleziervaartuigen. Het bedrijf heeft een kraan en een helling waarmee pleziervaartuigen, hoofdzakelijk zeewaardige zeiljachten, in en uit het water worden getakeld. Jachten worden zowel op de kade op een omheind gedeelte van de Keerdam/Middenhavendam gerepareerd als binnen in de bedrijfsloodsen op de Middenhavendam. Op de kade tussen de Westhavendam en de Middenhavendam vindt ook winterstalling en verkoop plaats van pleziervaartuigen op zogenaamde scheepsbokken.

Na de vaststelling van het Masterplan is ervoor gekozen dat beide bedrijven ook gedurende en na afloop van de transformatie in het havengebied van Breskens blijven gehuisvest. Omdat de bedrijven zijn verbonden aan deze locatie in Breskens, ook in verband met de mogelijkheid eenvoudig jachten voor reparatie en onderhoud te lichten, en ze bedrijfsactiviteiten uitvoeren die passend zijn bij het concept van het Masterplan voor jachthaven gerelateerde bedrijvigheid is ervoor gekozen de bedrijvigheid opnieuw positief te bestemmen. Verplaatsen naar elders in Breskens, buiten het havengebied, is vanwege het specifieke karakter van hun bedrijfsvoering bovendien niet eenvoudig. De volgende bedrijfsactiviteiten blijven in het havengebied gehuisvest (tabel 4.3).

Tabel 4.3 Programma bedrijven die blijven gehuisvest binnen het plangebied

bedrijf	bedrijfsactiviteiten (SBI-code)	oppervlak (m ² bvo)
Breskens Yacht Service	stalling, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden pleziervaartuigen (301,3315.2) hellingbaan (301)	3.500 m ²
Meeusen	verkoop van schepen en scheepsbenodigdheden reparatie- en onderhoudswerkzaamheden plezier- vaartuigen (301,3315.2) interieurbouw (3109) bouwen van polyester pleziervaartuigen tot 25 me- ter op de waterlijn (301,3315.2)	3.000 m ² 1.000 m ²

De huidige vismijn en het visserijmuseum op de Middenhavendam zullen te zijner tijd deel gaan uitmaken van het Viscentrum (zie hiervoor).

Verplaatsen brandstofpontons

In het havengebied liggen twee brandstofpontons. Het eerste ponton is gelegen op de kop van de Middenhavendam. Het tweede brandstofponton, momenteel gesitueerd in de jachthaven aan de Kaai, wordt gebruikt voor het bevoorraden van de pleziervaartuigen aldaar. Een van de pontons wordt geëxploiteerd door het bedrijf FIWADO. Dat bedrijf bunkert 6 keer per week grote hoeveelheden brandstof in een klein bevoorradingsvaartuig. Dat bevoorradingsvaartuig voorziet vervolgens binnenvaartschepen op de Westerschelde van brandstof.

In het Masterplan is voorzien dat beide pontons in het havengebied zullen blijven gehuisvest, maar mogelijk wel worden verplaatst. Dat die pontons op voldoende afstand, 30 meter, moeten worden gesitueerd, wordt in de bestemmingsregeling opgenomen in verband met externe veiligheid.

Handhaven bestaande voorzieningen rondom de huidige jachthaven

Aan de oostelijke zijde van de Kaai bevinden zich enkele horeca- en detailhandelsbedrijven in het oostelijk deel van het plangebied. De bedoeling is dat deze voorzieningen ook gedurende en na de transformatie van het havengebied worden gehandhaafd. Het is denkbaar dat de bebouwing langs de Keerdam een keer wordt gesaneerd. Daar wordt niet actief naar gestreefd. Een optie is dat deze functies uiteindelijk een plaats krijgen in de plinten van de appartementengebouwen, in aansluiting op de daar te ontwikkelen voorzieningenstructuur.

Het clubgebouw (horecavoorziening) en de faciliteiten van de jachthaven op de kop van de Oosthavendam, inclusief de grote parkeerplaats ter plaatse, worden gehandhaafd.

Evenementen

Huidige situatie

Momenteel vinden in het havengebied jaarlijks enkele grotere evenementen plaats. Het gaat om de volgende evenementen.

- De Visserijfeesten: een jaarlijks terugkerend evenement dat twee à drie dagen duurt tezamen met de kermis.
- Damen Breskens Sailing Weekend: een jaarlijks terugkerend zeilevenement (duurt vijf dagen) met zeilwedstrijden buitengaats op de Westerschelde.

Het aantal bezoekers van de Visserijfeesten bedraagt circa 75.000. Velen komen lopend, met de fiets of parkeren in en om Breskens, bijvoorbeeld op het oorspronkelijke veerplein. Ook de zeilweekenden kennen een vergelijkbaar patroon. Veel bezoekers en voldoende parkeergelegenheid in en rondom Breskens. Het betreft evenementen die enkele keren per jaar worden gehouden. Breskens is dit gewend; de Visserijfeesten dateren van 1953. Het dorp is hierbij betrokken. De effecten voor de omgeving zijn passend gelet op de beperkte duur en dat een dergelijk evenement een enkele keren per jaar wordt georganiseerd.

In en rondom Breskens worden daarnaast uiteenlopende activiteiten georganiseerd. Dit vloeit ook voort uit de actieve ondernemersvereniging. Gedurende het vakantieseizoen worden uiteenlopende markten gehouden op het Spuiplein en in de direct aangrenzende gebieden. Een evenement van één dag waarop meerdere trucks en oude motorvoertuigen een toertocht door de gemeente Sluis maken waarbij onder andere Breskens wordt aangedaan.

Vergunningverlening

Voor middelgrote en grote evenementen wordt jaarlijks een vergunning verleend door het college van burgemeester en wethouders op grond van de Algemene plaatselijke verordening (APV) van de gemeente Sluis. Voor de Visserijfeesten wordt tevens een vergunning verleend krachtens de Waterwet door het dagelijks bestuur van het Waterschap Scheldestromen. In de huidige bestemmingsplannen die gelden voor het havengebied is voor evenementen geen regeling opgenomen.

Evenementenbeleid gemeente Sluis 2005

De gemeente Sluis heeft in 2005 de Nota evenementenbeleid vastgesteld. Samengevat is het doel van het evenementenbeleid het zorgen voor een goede balans tussen vermaak en veiligheid, tussen orde en overlast en tussen regels en ruimte en het formuleren van beleidsuitgangspunten (het bieden van een kader voor de belangenafweging) voor het al dan niet verlenen van evenementenvergunningen op grond van artikel 2:25 van de 'Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Sluis', hierna te noemen APV. Deze nota vormt de basis waarop de vergunningverlening in de periode gedurende de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden.

De nota is van toepassing op evenementen in de openlucht, inclusief tenten en gebouwen. Sinds 2006 zijn de evenementen voor wat betreft het evenementenbeleid in de gemeente Sluis onderverdeeld in de categorieën kleine evenementen, middelgrote evenementen en grote evenementen. Per categorie geldt een meldings- of vergunningplicht. In het bestemmingsplan wordt dit verder toegelicht en getoetst. Het havengebied van Breskens wordt op basis van het Masterplan als een passende alternatieve locatie aangemerkt voor meerdere en ook voor enkele grotere evenementen.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zullen de bestaande evenementen in het havengebied plaats blijven vinden. De huidige evenementen passen in dit gebied. Dat deze passend zijn blijkt uit de gang van zaken in de praktijk. Effecten zoals geluid, parkeerbehoefte, bezoekersstromen en effecten voor de toegankelijkheid van het gebied zijn steeds goed geregeld. Parkeren vindt bijvoorbeeld plaats op het oorspronkelijke Veerplein. Dat is mede het resultaat van de juiste vergunningverlening en de wijze waarop de organisatie van de evenementen wordt verzorgd en de effecten in goede banen worden geleid. Intensivering hiervan wordt voorgestaan. Immers, in het Masterplan wordt uitgegaan van een hoogwaardig dag- en verblijfsrecreatief gebied met een grote mate van levendigheid. Wanneer deze evenementen worden georganiseerd binnen dezelfde randvoorwaarden, is het aannemelijk dat ook intensivering inpasbaar is. In het bestemmingsplan zal voor die randvoorwaarden een specifieke regeling worden opgenomen.

Uit het onderzoek naar de kansen voor Breskens als hotspot voor zeezeilen blijkt dat de aantrekkelijkheid van de nieuwe jachthaven moet worden versterkt door het organiseren van nieuwe evenementen (Breskens, internationale hotspot voor zeezeilen en zeezeilers; Waterrecreatie Advies B.V.). Hierbij wordt gedacht aan bootshows en – vanzelfsprekend – zeilwedstrijden. Ook in en rondom het Viscentrum, dat een integraal onderdeel is van de toekomstige indeling van het havengebied, zijn evenementen voorzien. Zo wordt gedacht aan het organiseren van concerten op het water die vanaf 'de tribune' (het gedeelte van het nieuwe Viscentrum dat uitkijkt over de huidige Handelshaven) door het publiek kunnen worden beluisterd.

Tot slot voorziet het programma uit het Masterplan in de komst van nieuwe verschillende functies in het gebied. Naast detailhandelsbedrijven, zijn ook nieuwe horecavestigingen voorzien en een Viscentrum en zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen. Het is zeer goed denkbaar dat ondernemers en initiatief-

nemers vanuit het Viscentrum of zeezeilcentrum vanuit de nieuwe locatie periodiek evenementen organiseren. Denk aan zeilwedstrijden- en evenementen, kookworkshops, proeverijen etc. Dit alles zal in de toekomstige situatie bijdragen aan het creëren van de levendige sfeer in het havengebied die met het Masterplan wordt nagestreefd.

Uitgangspunten voor milieuonderzoeken

In tabel 4.4 zijn, per type evenement, de uitgangspunten opgenomen die worden gehanteerd voor het milieuonderzoek bij het MER. Deze input is hoofdzakelijk relevant voor de onderzoeken voor ecologie, verkeer, parkeren en geluid. Aansluitend op de indeling uit het gemeentelijke evenementenbeleid, is voor de toekomstige situatie een driedeling gemaakt in de soorten evenementen dat wordt verwacht in het havengebied.

1. Openbare evenementen in de buitenlucht in het havengebied.
2. (internationale) Zeilwedstrijden als onderdeel van de komst van het zeezeilcentrum.
3. Indoor evenementen in het Viscentrum en/of in de nieuwe commerciële ruimten onder de appartementen.

Tabel 4.4 Gehanteerde uitgangspunten voor de evenementen in de toekomstige situatie

soort evene- ment	naam van evenement en verwacht aantal da- gen per jaar		duur van een evenement en dagde(e)l(en)		verwacht aantal bezoekers per evenement (per dagdeel van 4 uur)	percentage bezoekers dat met de auto komt
openbare eve- nementen in de buitenlucht	visserijfees- ten	3	12 uur	12.00 h - 24.00 h	75.000 (6.250)	70%
	openlucht concerten	8	4 uur	19.00 h - 23.00 h	1.000 (1.000)	50%
	bootshow	5	12 uur	09.00 h - 21.00 h	25.000 ¹⁾ (1.670)	100%
	overige	8	8 uur	12.00 h - 20.00 h	1.000 (500)	70%
(internationale) zeilwedstrij- den ³⁾		10	8 uur	09.00 h - 17.00 h	1.000 (500) en 25 deel- nemende zeilboten	100%
indoor evene- menten		60 ²⁾	4 uur	19.00 h - 23.00 h	100 (100)	100%

1. Aantal bezoekers HISWA in 2014 was 25.500 (<http://www.hiswatewater.nl/feiten-cijfers-hiswa>).

2. Gebaseerd op 12 keer per jaar per bedrijf die voldoende ruimte heeft voor een groter evenement in de avonden (buiten reguliere bedrijfstijden). Ingeschat wordt dat vier (horeca)bedrijven en het Viscentrum die ruimte zullen hebben in de toekomstige situatie.

3. Gebaseerd op de gegevens van de Breskens Sailing Weekend (<http://www.breskenssailing.nl/DBSW/>).

4.4.3. Bouwfasering en tijdelijke werkzaamheden

Bouwfasering

De bouwwerkzaamheden worden over een periode van meerdere jaren uitgevoerd. De definitieve bouwfasering staat momenteel nog niet vast. Duidelijk is wel dat door de onderlinge samenhang tussen de verschillende plandelen, een aantal stappen in een vaste volgorde zullen moeten plaatsvinden. Zo zal worden gestart aan de westzijde van het gebied. Hierdoor kunnen de aanlegplaatsen aan de oostzijde van de Middenhavendam worden verplaatst naar de westzijde, zodat de uitbreiding van de jachthaven mogelijk wordt. De bouw van appartementen start op de Westhavendam. De totale aanleg zal 10 jaar in beslag nemen.



Figuur 4.10 Bouwfasering

Tijdelijke werkzaamheden

Sloopwerkzaamheden

Alle bestaande bedrijfsgebouwen worden gesloopt om plaats te maken voor de nieuwe appartementen en bijbehorende voorzieningen. De sloopwerkzaamheden worden voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden uitgevoerd.

Graafwerkzaamheden en grondverzet

Omdat het de bedoeling is om de bestaande kades op te hogen door de aanleg van de 'plinten' waarin de commerciële ruimten en de parkeerkelders zijn voorzien, vindt op de kaden geen grootschalig grondverzet plaats waarvan de milieueffecten in dit MER betrokken moeten worden. Uiteraard zal wel enig grondwerk moeten worden uitgevoerd op de kaden tijdens de bouwfase, maar de milieueffecten hiervan zijn niet onderscheidend van die van de bouwwerkzaamheden als geheel en daarom niet apart in beeld gebracht.

Het is de bedoeling om de overgang tussen de Westhavendam, de duinen en het strand minder abrupt te maken dan nu het geval is. Daartoe wordt zand op de bestaande geasfalteerde dam worden opgebracht. Daarnaast wordt een nieuwe ontsluiting voorzien voor het gemotoriseerde verkeer tussen de Westhavendam en de Promenade. Ook hiervoor zal enig grondverzet in en nabij de bestaande primaire waterkering nodig zijn.

Inrichten tijdelijk bouwterrein

Indien nodig zal een tijdelijk bouwterrein in het havengebied worden ingericht waar opslag van materiaal en stalling van materieel plaats kan vinden. De locatie voor een dergelijk bouwterrein zal te zijner tijd worden bepaald.

Bouwwerkzaamheden

Gedurende nagenoeg de hele bouwfase (10 jaar) vinden bouwwerkzaamheden plaats. Voor het funderen van de gebouwen wordt een nog nader te bepalen paalsysteem toegepast. De bouwwerkzaamheden bestaan uit de realisatie van de infrastructuur en bebouwing waarvoor graafmachines, shovels, bouwkransen en vrachtverkeer (aan- en afvoer) worden ingezet.

4.5. Alternatieven: Masterplan = Basisalternatief

De wet schrijft voor dat ten behoeve van een MER alle redelijkerwijs in ogenschouw te nemen alternatieven bij de effectenstudie moeten worden betrokken. Doel van het onderscheiden van alternatieven is het actief zoeken naar mogelijkheden om plannen te verbeteren en milieugevolgen te beperken. Hierbij is het wel van belang dat de alternatieven voldoen aan de volgende criteria: daadwerkelijk uitvoerbaar, technisch mogelijk, betaalbaar en relevant gezien de milieugevolgen. Uiteraard moet een alternatief zodanig zijn dat de initiatiefnemer daarmee de doelstellingen van het project kan realiseren. Dit volgt uit de Handreiking Milieueffectrapportage. Op basis van de uitleg die de Afdeling bestuursrecht daaraan heeft gegeven, blijkt dat het moet gaan om reële alternatieven (uitspraak ABRvs; Windpark Noordoostpolder, 8 februari 2012, no. 201100875/1/R2, ECLI:NL:RVS:2012:BV3215). In het MER, dat aan dit bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, is één alternatief onderzocht: het Masterplan als basisalternatief. Er zijn geen andere, wezenlijk verschillende varianten onderzocht.

Reden waarom geen inrichtingsalternatieven zijn onderzocht

Voor het havengebied van Breskens is in het Masterplan een transformatie-opgave gedefinieerd. Het Masterplan vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied. Door het vaste gegeven van de locatie van de jachthaven en de inrichting hiervan, zijn wezenlijk onderscheidende inrichtingsalternatieven, waarbij de doelstelling van de initiatiefnemer wordt behaald, niet voorhanden.

Voorts is van belang dat met de transformatie aanzienlijke kosten zijn gemoeid. Hiertoe behoren de kosten van aankoop van terreinen, gebouwen en verplaatsing van bedrijven. In verband met hoogwaterveiligheid is de bouw van een plint - sokkel - nodig waarop de appartementengebouwen worden gebouwd. De uitbreiding en herinrichting van de jachthaven zijn kostbare ingrepen. Om dit mogelijk te maken worden appartementen, voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven alsmede horeca gerealiseerd. Dit programma is zorgvuldig afgestemd, zowel wat betreft effecten op de omgeving als wat betreft kosten en baten. Door de fysieke omstandigheden liggen de locaties op voorhand vast voor de nieuwe gebouwen met de genoemde functies, voor de uitbreiding en herstructurering van de jachthaven, locatie van de Vismijn, de nieuwe locatie voor de vissersboten en ontsluiting. Duidelijk is dat geen wezenlijk andere alternatieven zijn te onderscheiden.

De huidige indeling en ligging van de haven vormen een obstakel voor een verdere ontwikkeling als handelshaven. In Zeeland zijn de havens van Vlissingen en Terneuzen (Kanaalzone) de aangewezen locaties voor de ontwikkeling van zeehavengebonden activiteiten. Een verdere ontwikkeling in die richting is voor de haven van Breskens dan ook niet reëel. Temeer niet door de nabije ligging van de woonbebouwing in de dorpskern en de ontsluitingen die niet op zwaar verkeer zijn berekend. Een alternatief voor een meer bedrijfsmatige ontwikkeling van de haven wordt om die reden niet in beschouwing genomen.

Het vorenstaande maakte deel uit van de NRD (paragraaf 2.3). De Commissie m.e.r. heeft hierover geen specifieke aanbevelingen gedaan of opmerkingen gemaakt (hoofdstuk 5, Transformatie havengebied Breskens, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 11 februari 2016 / projectnummer: 3092, Commissie voor de milieueffectrapportage).

Reden waarom geen locatie-alternatieven zijn onderzocht

De opgave uit het Masterplan voorziet in herontwikkeling en verbetering van het bestaande havengebied Breskens. Behoudens het alternatief 'niets doen' (oftewel de huidige situatie continueren), is geen reëel alternatief voorhanden. Voor het behoud en het versterken van Breskens als toeristische trekpleister is het van economisch en maatschappelijk belang dat het havengebied wordt herontwikkeld. De transformatieopgave voor het havengebied van Breskens bestaat uit een aantal pijlers die onlosmakelijk verbonden zijn met het havengebied zelf. Het zoeken naar alternatieve locaties voldoet niet aan de doelstelling van de initiatiefnemer om het havengebied van Breskens te herontwikkelen.

In de periode 2008-2010 is een verkenning uitgevoerd waarin potentiële locaties voor uitbreiding van de bestaande jachthaven in beeld zijn gebracht (zie MER, paragraaf 3.2). Uit deze studie bleek dat uitbreiding van de bestaande jachthaven binnen het bestaande havengebied het enige haalbare alternatief was. In de transformatie-opgave uit het Masterplan wordt hieraan vervolg gegeven. De ligging van Breskens ten opzichte van de Noordzee en de Westerschelde als buitengaats (jacht)haven voor (zee)zeilactiviteiten is uniek. De bestaande jachthaven heeft al enkele jaren de wens en de economische potentie om uit te breiden.

De genoemde studie betrof een verkenning. De daarin verkende locaties anders dan het havengebied bleken geen reële alternatieve locaties te zijn. Vandaar dat het genoemde verkenning niet als alternatievenonderzoek wordt aangemerkt.

De intensiteit van de bedrijvigheid op de Westhavendam en de Middenhavendam loopt al jaren terug. Dit is een knelpunt op een bestaande locatie. Uit het overheidsbeleid volgt dat voor dit soort gevallen het de voorkeur heeft om bestaande stedelijke gebieden te transformeren boven het uitbreiden naar elders. Juist dit gegeven pleit ervoor om geen andere locatie-alternatieven te onderzoeken: een bestaand knelpunt moet op deze locatie worden aangepakt. Het alternatief 'niets doen' is dan ook ongewenst.

Uit het voorgaande blijkt dat geen reël locatie-alternatief beschikbaar is voor de transformatie van het havengebied Breskens. De locatie is gelegen in een recreatief interessant gebied (hot spot) waarbij de locatie en het beoogde concept voor verblijfscreatie met voorzieningen zoals de jachthaven, Viscentrum en het zeezeilcentrum elkaar versterken. Het zoeken naar locatie-alternatieven blijft in het MER daarom achterwege.

In het MER wordt het programma van het Masterplan als het 'Basisalternatief' aangeduid. Vervolgens wordt bezien waar verbetering van het Basisalternatief mogelijk zijn. Dit resulteert in het Voorkeursalternatief (VKA).

Beoordeling alternatievenonderzoek

De initiatiefnemer wenst ter plaatse van het bestaande havengebied over te gaan tot transformatie. Die opgave is alleen in het plangebied uitvoerbaar. De transformatie is gericht op het benutten van de unieke kwaliteiten van deze locatie. Uitbreiding van de kades of verkleining is technisch niet mogelijk als gevolg van het kustfundament en het waterkeringsbelang. Uit de transformatie-opgave volgt een benodigd programma om de ontwikkeling betaalbaar te maken. In het milieuonderzoek is specifiek aandacht besteed aan het beperken van de milieugevolgen. Het is niet zo dat een sterk verkleind programma met bijvoorbeeld beperktere effecten voor de verkeersintensiteit kansrijk is. Een programma met lagere bebouwing is voor de initiatiefnemers niet uitvoerbaar. In dat opzicht is gericht bekeken welke verbeteringen mogelijk zijn. De hiervoor genoemde motieven zijn in het voorgaande uitvoeriger weergegeven. Op basis daarvan is gekozen voor het onderzoeken van het Basisalternatief en de verbeteringen die hierin zijn te bereiken, op te nemen in het voorkeursalternatief.

4.6. Varianten, maatregelen en voorkeursalternatief

Een variant is te beschouwen als een te onderzoeken alternatief waarbij de oorspronkelijke opzet beperkt wordt gewijzigd. Aan de hand van een variant binnen een te onderzoeken alternatief worden de milieueffecten op één of hooguit enkele milieuaspecten in beeld gebracht. Door middel van het onderzoeken aan de hand van een variant kan de meest optimale oplossing voor een bepaald knelpunt in beeld worden gebracht. Het onderzoeken van een variant is alleen zinvol voor onderdelen van het programma die nog niet met zekerheid vast staan. In paragraaf 4.6.1 wordt hierop ingegaan. Paragraaf 4.6.2 beschrijft de programmaonderdelen waarvoor nog ruimte bestaat om te komen tot verbeteringen van het oorspronkelijke Masterplan.

4.6.1. Vaststaande elementen voor het programma

Integraal programma uit het Masterplan

Voor de transformatieopgave is in het Masterplan een samenhangend concept ontwikkeld, waarvan de afzonderlijke elementen zoals de bestaande bedrijvigheid, het totaal aantal appartementen, het aantal nieuwe ligplaatsen in de jachthaven, samenhang vertonen. De verschillende programmaonderdelen zijn daarmee als vaststaand gegeven te beschouwen en vormen daarom geen reden om in de vorm van varianten, onderzoek te doen naar andere milieueffecten. In paragraaf 4.4 is dit uitvoerig gemotiveerd.

Benadering van representatieve situatie van de maximale invulling van het programma

Door het volledige programma qua milieueffecten te onderzoeken ontstaat een beeld van de milieueffecten die maximaal kunnen optreden als gevolg van dit plan.

4.6.2. Variabele elementen: bouwstenen voor varianten

Verkeersontsluiting en routing: variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

In het Masterplan zijn op hoofdlijnen de mogelijke ontsluitingswegen en de routing van en naar het havengebied weergegeven. Bij de verdere uitwerking van het verkeersonderzoek (zie hoofdstuk 9) is daarom aan de hand van de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' beoordeeld op welke wijze het ontsluiten en de routing naar het havengebied het beste kan plaatsvinden. Relevante milieuaspecten zijn hier verkeer, geluid (wegverkeerslawaaai) en luchtkwaliteit.

Tijdelijke verplaatsing scheepsherstelbedrijven naar bedrijventerrein Deltahoek

Op dit moment is nog niet duidelijk of tijdens de bouwfase de bestaande scheepsherstelbedrijven hun werkzaamheden voort kunnen zetten in het plangebied. Daarom wordt een variant onderzocht waarbij de bedrijven tijdelijk worden uitgeplaatst naar bedrijventerrein Deltahoek

4.6.3. Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is het alternatief dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan en vormt de basis voor de aan te vragen vergunningen en toestemmingen. In de praktijk gaat het hierbij om het basisalternatief en de uit het effectenonderzoek naar voren gekomen maatregelen, al dan niet bestaand uit een (deel van een) variant. Veelal spelen economische, maatschappelijke en/of bestuurlijke overwegingen ook een rol bij de uiteindelijke keuze of maatregelen niet of slechts gedeeltelijk in het VKA worden benut. Bij de beschrijving van het voorkeursalternatief in hoofdstuk 6 wordt verantwoord op welke punten wordt afgeweken van het treffen van maatregelen en waarom dat gebeurt.

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten en conclusies van de effectenstudie weergegeven. In paragraaf 5.2 tot en met paragraaf 5.10 gaat het om de permanente effecten en in paragraaf 5.11 worden de tijdelijke effecten beschreven. Tevens zijn de aanvullende maatregelen weergegeven die negatieve milieueffecten kunnen voorkomen of zoveel mogelijk beperken dan wel een verbetering geven van een positief milieueffect. Een meer uitvoerige beschrijving van de resultaten en een onderbouwing van de conclusies is in deel B van dit MER (per milieuthema in hoofdstuk 8 tot en met 15) opgenomen.

De effectenstudie en de maatregelen die daaruit naar voren zijn gekomen, vormen de basis voor de keuze van het VKA. Dit wordt in hoofdstuk 6 nader toegelicht. Niet alle (met name tijdelijke) effecten konden op voorhand op een goede manier worden ingeschat. Een overzicht van de leemten in kennis is opgenomen in hoofdstuk 7.

Alle milieueffecten worden getoetst aan de referentiesituatie zoals beschreven in paragraaf 4. De milieueffecten worden in beeld gebracht met een score op een schaal met zeven punten.

+++	sterke verbetering (positief) ten opzichte van referentiesituatie
++	verbetering (positief) ten opzichte van referentiesituatie
+	lichte verbetering (positief) ten opzichte van referentiesituatie
0	geen verschil (neutraal) ten opzichte van referentiesituatie
-	lichte verslechtering (negatief) ten opzichte van referentiesituatie
--	verslechtering (negatief) ten opzichte van referentiesituatie
---	sterke verslechtering (negatief) ten opzichte van referentiesituatie

5.2. Ecologie

De effecten van het Basisalternatief zijn beoordeeld op het Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe in het kader van de Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming en beschermde dier- en plantensoorten in het kader van de Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming. Hierbij is geen onderscheid gemaakt in de effecten in de aanleg- en gebruiksfase. De relevante, permanente effecten treden namelijk al in de aanlegfase op.

Conclusies onderzoek

Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming

In de referentiesituatie blijft de mate van verstoring in het gebied gelijk. De verwachting is zelfs dat de bedrijvigheid in de haven van Breskens nog iets zal teruglopen in de toekomst. De referentiesituatie is als neutraal (0) beoordeeld.

Het dichtstbijzijnde NNN-gebied nabij het plangebied ligt op 250 meter afstand, aan de rand van de bebouwde kom van Breskens. Door de afstand tussen het havengebied en het meest nabij gelegen NNN-gebied, worden uitstralende of verstorende effecten bij voorbaat uitgesloten.

Voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor verschillende habitattypen, Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten. In bijlage 2 van de passende beoordeling (Soortenbeschermingstoets bestemmingsplan Haven Breskens; Arcadis 12 mei 2017) is een uitgebreid overzicht gegeven van deze instandhoudingsdoelstellingen.

- Voor de broedvogels en niet-broedvogels zijn behoudsdoelstellingen opgenomen, evenals voor enkele habitattypen en habitatsoorten.
- Voor de habitattypen estuaria en buitendijkse schorren en zilte graslanden zijn uitbreidingsdoelstellingen opgenomen, zowel voor het oppervlakte als voor de kwaliteit.
- Voor zilte pionierbegroeiingen (zeekraal) is een uitbreidingsdoelstelling voor het oppervlak opgenomen.
- Voor de habitatsoorten zeeprik, rivierprik, fint en gewone zeehond zijn uitbreidingsdoelstellingen voor de populatie opgenomen.
- Voor de gewone zeehond is daarnaast ook een uitbreidingsdoelstelling voor de verbetering van de kwaliteit van het leefgebied opgenomen.

Voor de effectbeoordeling zijn de aanwezigheid van habitattypen die meteen binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied liggen, zeezoogdieren en vissen in de Westerschelde en niet-broedvogels die zich in de haven bevinden van belang.

Relevante aspecten voor de effectbeschrijving zijn ruimtebeslag, stikstofdepositie en verstoring.

- Binnen het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe vindt geen ruimtebeslag plaats. Daarom is geen sprake van het verliezen en beschadigen van habitattypen en leefgebieden van soorten die aangewezen zijn voor Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Dit wordt daarom als neutraal (0) beoordeeld.
- Uit het uitgevoerde effectonderzoek blijkt dat de maximale toename van stikstofdepositie 0,19 mol N/ha/jr. bedraagt. Deze toename treedt uitsluitend op wanneer het havengebied volledig is ontwikkeld. Deze maximale toename is voorzien op niet-overbelaste³⁾ delen van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Het feit dat deze toename niet in overbelast habitatype is en dat de toename dermate gering is dat dit niet leidt tot overschrijding van de kritische depositiewaarden van het betreffende habitatype, maakt dat negatieve effecten van stikstofdepositie zijn uitgesloten. Dit effect wordt als neutraal beoordeeld (0). Dit sluit aan op de uitspraak van 27 maart 2013 (zaaknummer 201205606/1).
- De verschillende vormen van verstoring zijn hier samengenomen. Verschillende vormen van verstoring treden namelijk tegelijkertijd op en het is niet altijd duidelijk wat doorslaggevend is geweest voor de verstoring van aanwezige soorten. Verstoring is het gevolg van geluid en beweging en treedt op vanaf de aanlegfase tot en met de gebruiksfase. Effecten zijn beperkt. Verstoring beperkt zich in de haven, waar in de huidige situatie ook al sprake is van bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteit. Verstoring in de haven is vooral relevant voor vogels die in de haven verblijven. Vooral de havendam vormt een geschikte hoogwatervluchtplaats waar mogelijk verschillende steltlopers zoals scholekster kunnen verblijven om te wachten tot de slikken droogvallen. Eventuele verstoring betreft slechts individuen, daarnaast blijven effecten beperkt doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewenning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. Bovendien zijn voor aanwezige individuen voldoende uitwijkmogelijkheden in de directe omgeving aanwezig, waaronder de inlaag bij Nummer Eén inclusief de dijk en de Hooge Platen. De lichte toename van verstoring zorgt niet voor significante effecten op kwalificerende soorten aangezien effecten tot de haven zelf beperkt blijven. Bijvoorbeeld wat het onderwatergeluid betreft is beoordeeld dat de toename van pleziervaartuigen niet onderscheidend is ten opzichte van de huidige situatie. Die toename is niet merkbaar.
Een toename van recreatie kan gevolgen hebben voor de aanwezige zeehonden. De boten volgen echter de bestaande routes. Daarnaast vindt een strenge handhaving plaats tegen het te dicht naderen van de platen en het aan land gaan op de Hooge Platen bij de ligplaatsen van zeehonden.

3) De situatie is overbelast als de achtergronddepositie van stikstof de kritische depositiewaarde overschrijdt (Van Dobben et al., 2012).

Booteigenaars kunnen daarmee hun ligplaats in de haven verliezen. Daarom wordt er vanuit gegaan dat verstoring door toename van recreatie op en rond de Hooze Platen en de ligplaatsen van zeehonden niet toeneemt. Er is sprake van verstoring, de effecten zijn echter niet significant. Het effect is beoordeeld als licht negatief (-).

Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming

In het kader van de soortbescherming is de aanwezigheid van de volgende soorten relevant.

- Algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Broedvogels die in en op de gebouwen voorkomen. De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten is echter uitgesloten.
- In één van de gebouwen is een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aanwezig. Het gaat om een verblijfplaats aan de rand van het leefgebied van de populatie van Breskens die slechts in gebruik is door een enkele vleermuis.
- In de omgeving komen mogelijk vissen en zeehonden voor.

De voorgenomen ontwikkelingen leiden tot ruimtebeslag en verstoring.

- Soorten die aanwezig zijn of hun verblijfplaatsen hebben in de aanwezige panden kunnen door de sloopectiviteiten en de bouwactiviteit worden verstoord, gedood of verwond en/of hun verblijfplaats kwijtraken. Het gaat hier om algemene broedvogelsoorten, gewone dwergvleermuis en algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Het gaat hier met name om soorten van een lichter beschermingsregime (Andere soorten), maar de gewone dwergvleermuis is zwaarder beschermd (Habitatrichtlijnsoort). Het effect is daarom negatief beoordeeld (--). Wanneer maatregelen worden genomen voor deze soorten (zie bijlage 5), wordt verstoring en het doden en verwonden van individuen voorkomen. Vanwege het verlies van een bestaande paarverblijfplaats van een gewone dwergvleermuis (zwaar beschermd) blijft het effect negatief (-) en wordt het niet beoordeeld als neutraal na het nemen van maatregelen.
- Verstoring door geluid is met name het gevolg door de bouwwerkzaamheden. Effecten blijven beperkt doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewinning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. Alleen bij de grootschalige ingrepen als sloop is het mogelijk dat beschermde soorten worden verstoord (zie voor andere effecten ruimtebeslag). Dit is relevant voor algemeen voorkomende soorten en broedende vogels en gewone dwergvleermuis. Het effect van verstoring is beperkt gezien de huidige mate van verstoring. Ruimtebeslag is een meer bepalende factor. De beoordeling van het effect is licht negatief (-).
Door het nemen van maatregelen zijn de effecten van verstoring te beperken. Het effect is in dat geval neutraal (0).
- Na ingebruikname van het gebied na de transformatie, zullen de effecten vergelijkbaar zijn met de effecten die in de huidige situatie optreden, zoals bij de vorige bullit beschreven, doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewinning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. In dat opzicht zijn de nieuwe functies niet onderscheidend.

Maatregelen

Treffen van maatregelen

Het nemen van maatregelen zorgt ervoor dat effecten op beschermde soorten afnemen. Het betreft de maatregelen die hierna zijn genoemd, waarmee het mogelijk is om effecten op beschermde soorten te voorkomen (zie hierna). Er blijft echter sprake van het verdwijnen van de huidige paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis. Daarom is de beoordeling bij het nemen van maatregelen niet positief. Hiervoor is een ontheffing nodig. Uit praktijkervaring blijkt dat met het plaatsen van kasten een passende doeltreffende maatregel kan worden getroffen. Op basis van die ervaringen is het aannemelijk dat de benodigde ontheffing wordt verkregen.

Maatregelen algemene zorgplicht

De volgende algemene maatregelen moeten worden genomen in het kader van de algemene zorgplicht.

- Werk langzaam, in één richting en bij voorkeur van het water af zodat individuele dieren een open vluchtroute hebben.
- Houd zo veel mogelijk vaste rijroutes en depotlocaties aan en rijd zoveel mogelijk op bestaande bouwwegen en verharding.
- Bij de sloop van een pand, voer de werkzaamheden op een manier uit waardoor dieren die zich in het pand bevinden niet ingesloten raken.

Soortspecifieke maatregelen

De volgende maatregelen worden genomen voor de gewone dwergvleermuis.

- Werk overdag.
- Plaats vier alternatieve verblijfplaatsen voor het verlies van de paarverblijfplaats. Het gaat hier om specifieke kasten die tijdelijk moeten worden geplaatst en een permanente oplossing in de te realiseren bebouwing. Het is belangrijk dat deze verblijfplaatsen op tijd aanwezig zijn en niet te ver van de huidige verblijfplaats worden geplaatst, zodat de vleermuizen uit de bestaande verblijfplaats kunnen trekken naar de nieuwe verblijfplaatsen.
- Sloop de gebouwen buiten de gevoelige periode dat de vleermuizen hierin verblijven, of maak gebouwen ongeschikt zodra de verblijfplaats niet meer in gebruik is.
- Een deskundige op het gebied van gewone dwergvleermuizen moet aangeven of de activiteiten plaats kunnen vinden.

De volgende maatregelen moeten worden genomen voor broedvogels.

- Werk buiten het broedseizoen. Als dit niet mogelijk is: voer in ieder geval heiwerkzaamheden, kap en snoeiwerkzaamheden en sloop van gebouwen buiten het broedseizoen uit of begin werkzaamheden voorafgaand aan het broedseizoen.
- Indien werkzaamheden aan waterkering buiten het stormseizoen dienen te worden gepland, voer ze dan na 15 juli en voor 1 oktober uit. Is dit niet mogelijk kijk dan met een deskundig ecooloog welke maatregelen er voor vogels genomen kunnen worden (voorafgaand maaien, check op aanwezige nesten etc.).

Uitgegaan wordt van het treffen van de genoemde maatregelen. Deze kunnen dan ook in de navolgende tabel worden betrokken. Dit laat onverlet dat gedurende de seizoenen tellingen zijn verricht. Gebleken is dat in het gebied geen beschermenswaardige broedvogellocaties aanwezig waren.

Samenvattende effectbeoordeling**Tabel 5.1 Waardering effecten ecologie**

thema/deelthema	effectenbeoordeling	AO	basialternatief	treffen ecologische maatregelen
Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming	ruimtebeslag	0	0	
	stikstofdepositie	0	0	
	verstoring	0	-	
Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming	ruimtebeslag	0	--	-
	verstoring	0	-	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.3. Verkeer en parkeren

Door de gebiedstransformatie ontstaat een nieuwe verkeersaan trekking in het havengebied. Om de veranderende verkeersstromen in beeld te brengen, is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd voor het Basisalternatief. Daarnaast is de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg, waarbij de verkeersroute-ring geleid wordt over de rondweg Sterreboschweg, onderzocht. Daarnaast is aandacht besteed aan het aspect parkeren.

Conclusies onderzoek

Basisalternatief

In het Basisalternatief wordt de maximale capaciteit van enkele wegen in het centrum van Breskens bereikt of overschreden ten gevolge van de autonome ontwikkeling en deels als gevolg van de transformatie van het havengebied. Vandaar dat dit een licht negatief effect (-) op de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum heeft.

De negatieve score vraagt een nuancering. Voor het centrumgebied is van belang dat het Keipad wordt afgesloten. De situatie ter plaatse van de t-splitsing Grote Kade en Weegbrugweg wordt daarmee overzichtelijker. Dit komt de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ten goede. Dit rechtvaardigt een gedeelde score (-/0).

Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

Om de effecten van het Basisalternatief in het centrumgebied te ondervangen is een variant onderzocht. In deze variant wordt uitgegaan van een optimale benutting van de rondweg Sterreboschweg (N675), die aan de oostzijde en zuidzijde om de kern Breskens heen loopt. In de autonome situatie is het in de kern Breskens tijdens de zomerpiek al druk. Bij de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' is de verkeersdruk in de kern lager ten opzichte van het Basisalternatief. Uit de analyse blijkt voorts dat de kruispunten voldoende capaciteit hebben voor een goede verkeersafwikkeling.

Parkeren

Het is in het Basisalternatief mogelijk om voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied te realiseren om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien (score '0').

Maatregelen

Voor het effectief sturen van verkeer via de rondweg Sterreboschweg is een specifieke bewegwijzering nodig. Bij de keuze voor de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' is het nodig dat de bewegwijzering wordt aangepast. Dit houdt het plaatsen van nieuwe bebording in alsmede het aanpassen van routeplanners. Overwogen kan worden de aansluiting van de Keerdam op de Promenade als het ware te knijpen, zodat de verkeersstromen van en naar de Promenade en het centrum worden ontmoedigd en zodoende beperkt. Hiervoor zal de gemeente zorgdragen. Andere maatregelen zijn niet nodig. Uitgegaan wordt van het treffen van de genoemde maatregelen. Bij de verdere planvorming worden deze maatregelen verder uitgewerkt en worden mogelijke alternatieven bekeken. Deze kunnen dan ook in de navolgende tabel worden betrokken.

Samenvattende effectbeoordeling**Tabel 5.2 Waardering effecten verkeer en parkeren**

thema/deelthema	effectenbeoordeling	basisalternatief	variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
verkeersstructuur en bereikbaarheid, verkeersgeneratie	effecten ontsluiting en bereikbaarheid auto	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid fietsverkeer	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid voetgangers	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid openbaar vervoer	0	0
robuustheid	effecten robuustheid netwerk	+	+
verkeersafwikkeling	effecten verkeersafwikkeling	-/0	0
verkeersveiligheid	effecten verkeersveiligheid	-/0	0
parkeren	parkeerbehoefte ten opzichte van parkeeraanbod	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.4. Geluid

De geluidseffecten van het Basisalternatief zijn onder te verdelen in de effecten als gevolg van bedrijvigheid en industrielawaai, wegverkeerslawaai en de evenementen die in het gebied zullen gaan plaatsvinden. Van al deze geluidsbronnen zijn de effecten in hoofdstuk 10 beoordeeld. Daarbij zijn ook de tijdelijke effecten als gevolg van de sloop-, bouw- en aanlegwerkzaamheden meegenomen (zie paragraaf 5.11).

Conclusies onderzoek*Industrielawaai*

Uit de resultaten van de toetsing van de bedrijvigheid op het aspect industrielawaai blijkt het basisalternatief op het punt van de jachthaven negatief te scoren. Er is sprake van een beperkte overschrijding (-) van de geluidswaarde in de jachthaven op de nieuw te realiseren appartementen aan de Kaai.

In het Basisalternatief zijn de te verplaatsen scheepsherstelbedrijven die op de voet van de Middenhavendam worden gevestigd en de nieuwe woningen binnen de richtafstand van 50 meter geprojecteerd. In het kader van het Activiteitenbesluit zullen de bedrijven echter moeten voldoen aan de doelvoorschriften voor geluid. Binnen het gebied zijn voldoende mogelijkheden om hieraan te voldoen (zie paragraaf 10.3.2). Negatieve effecten als gevolg van geluid zijn daarmee uitgesloten, het effect is neutraal (0).

Wegverkeerslawaai

In het onderzoek wegverkeerslawaai is overeenkomstig het verkeersonderzoek, onderzoek gedaan naar de effecten van het Basisalternatief en de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'. Uit de modelresultaten blijkt dat de richtwaarde van 48 dB bij een aantal nieuwe woningen in het havengebied als gevolg van de Keerdam en de nieuwe weg wordt overschreden, zie paragraaf 10.3.4. De toename van de geluidsbelasting is beperkt en niet voor het menselijk gehoor waarneembaar.

Voor de nieuwe appartementen doet zich nabij de Keerdam een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) voor, maar zeker niet van de maximale grenswaarde (63 dB). De overschrijding vindt uitsluitend plaats op de gevel die naar de weg is georiënteerd. Op de overige appartementenblokken vindt als gevolg van de Keerdam geen overschrijding plaats. Ten gevolge van de nieuwe weg wordt op de Westhavendam de richtwaarde van 48 dB overschreden. De maximale aanvaardbare waarden (58 en 63 dB) worden in beide gevallen niet overschreden, zodat sprake is van een akoestisch aanvaardbaar

klimaat. Het effect op de nieuwe woningen is licht negatief (-). Op de bestaande woningen treedt geen effect op (0).

De gebiedstransformatie van het havengebied kan geluidstoename door het extra wegverkeer met zich meebrengen voor bestaande woningen. Indien dit meer dan 1,5 dB bedraagt, dan is nader onderzoek nodig. Immers, indien fysieke reconstructie aan een weg gepaard gaat met een geluidstoename van 2 dB (afgerond), dan is in de zin van de Wet geluidhinder sprake van een onderzoeksplicht.

In het Basisalternatief is aan de Promenade voor het appartementengebouw Residence De Wulpen een geluidstoename berekend van 2,13 dB. De norm voor de maximale aanvaardbare geluidstoename van 5 dB en de norm voor de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting van 63 dB worden niet overschreden, zodat in het Basisalternatief en de 'variant benutten rondweg Sterreboschweg' formeel gezien sprake is van een akoestisch aanvaardbaar klimaat. Aangezien wel sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB is het effect in het Basisalternatief als licht negatief (-) beoordeeld.

Door het verkeer van en naar het havengebied over de rondweg te sturen (variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'), wordt de geluidstoename aan de Promenade gereduceerd tot 0,42 dB. Elders in het centrumgebied en langs de toeleidende wegen neemt de geluidsbelasting weliswaar toe, maar blijft die toename beperkt (tot hoogstens 1 dB). Dit is voor het menselijk oor niet waarneembaar. In de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' is dan ook sprake van een gelijkwaardig niveau (0).

Evenementen

In de toekomstige situatie zullen de bestaande evenementen in het havengebied ook plaats blijven vinden. Voor alle evenementen blijft gelden dat ze dienen te voldoen aan de normen die zijn gesteld in de APV van de gemeente Sluis. De gemeente Sluis weegt de milieuhinder bij elke aanvraag voor een evenement nauwkeurig af en geeft indien wordt voldaan aan de APV een vergunning af voor het evenement. Daarmee wordt voldoende gewaarborgd dat onevenredige geluidhinder kan worden voorkomen. Tevens worden in de bestemmingsregeling bepalingen opgenomen, gericht op een goede inpassing van evenementen in de omgeving. Dit aspect scoort daarom neutraal (score '0').

Maatregelen

Beperking geluidseffecten: variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

Voor het beperken van de effecten op het gebied van geluid wordt uitgegaan van de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'.

Verruimen geluidsruijnte in de nachtperiode voor de uitbreiding van de jachthaven

Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om ter plaatse een hogere geluidsbelasting toe te staan. Hiervoor zijn in dit geval duidelijke argumenten aanwezig.

- De overschrijding is enkel en alleen het gevolg van het klapperen van tuigage van zeiljachten die in de jachthaven zijn aangemeerd.
- Dit type geluid is inherent aan het beoogde eindbeeld dat in het gebied wordt nagestreefd (levendige jachthaven met verblijfsrecreatie en permanente bewoning).

Daarnaast heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om het vastmaken van het tuigage op zeiljachten verplicht voor te schrijven in de omgevingsvergunning voor milieu. Uitgegaan wordt van het treffen van de genoemde maatregelen. Deze kunnen dan ook in de navolgende tabel worden betrokken.

Samenvattende effectbeoordeling**Tabel 5.3 Waardering effecten geluid**

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basialterna- tief	maatregel geluid jachthaven + variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
jachthaven	geluidemissie op de directe leefomgeving	0	-	0
nieuwe bedrijvigheid	geluidemissie op de directe leefomgeving	0	0	0
wegverkeerslawaaai (nieuwe geluidsgevoelige functies)	effecten op nieuwe functies	0	-	0
wegverkeerslawaaai (nieuwe weg)	effecten op nieuwe functies	0	-	0
	effecten op bestaande functies	0	0	0
wegverkeerslawaaai (uitstralings-effect)	effecten op bestaande functies	0	-	0
evenementen	geluidemissie op de directe leefomgeving	0	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.5. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid

Het Basisalternatief is beoordeeld op de aspecten dijkveiligheid en de aan water gerelateerde onderwerpen zoals die in een bestemmingsplan ook aan de orde komen. De voorgenomen uitbreiding van de jachthaven met maximaal 100 nieuwe ligplaatsen is beoordeeld aan de hand van het toetsingskader zoals de vaarwegbeheerder dat hanteert.

Conclusies onderzoek*Dijkveiligheid*

De uitgevoerde aanpassingen die recent in januari 2016 zijn afgerond hebben geen invloed op de voorziene transformatieopgave van het havengebied. Het havengebied ligt volledig buitendijks. De ontwikkeling zorgt voor enkele noodzakelijke aanpassingen aan de zeedijk bijvoorbeeld door de aanleg van de nieuwe wegoevergang ter plaatse van de Westhavendam en het aanleggen van een fiets-/ voetgangersbrug vanaf de Middenhavendam naar het Spuiplein. Hierover vindt nauwe afstemming plaats met het Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat. Uitgangspunt daarbij is dat het huidige veiligheidsniveau blijft gehandhaafd. Dat houdt in dat het Basisalternatief altijd kan voldoen aan de eisen van de beheerders van de waterkering, het effect is neutraal (0).

Nautische veiligheid

Het voornemen is beoordeeld en getoetst aan de criteria van het toetsingskader voor de nautische veiligheid op de Westerschelde. Het voornemen om de jachthaven in Breskens uit te breiden scoort hiermee 10 punten in totaal. Hiermee wordt de jachthaven Breskens ingedeeld in categorie 2a. Dat houdt in dat de beoogde uitbreiding van de jachthaven voldoet aan de eisen van de vaarwegbeheerder (0). Deze klasse heeft tot gevolg dat beperkte maatregelen noodzakelijk zijn om een acceptabel nautisch veiligheidsniveau te waarborgen/bereiken (zie hierna).

Overige wateraspecten

Ten aanzien van het deelaspect volksgezondheid scoort het Basisalternatief licht negatief (-), omdat het aantal personen dat in aanraking komt met open water met een steil talud toeneemt. Met betrekking tot de overige aspecten op het gebied van water scoort het Basisalternatief neutraal (0).

Maatregelen

De volgende maatregelen worden voorgesteld om de nautische veiligheidssituatie na uitbreiding van de jachthaven met maximaal 100 ligplaatsen te waarborgen.

- De watersporters informatie te verschaffen over veilig varen op de Westerschelde in verband met de drukke beroepsvaart, het gebruik van de vaargeulen en het vermijden van ondiepten. Aanbevolen wordt om deze informatie te zijner tijd voor de nieuwe ligplaatshouders en passanten dan ook ter beschikking te stellen.
- Opnemen van een havenreglement waarin regels over in- en uitvaren van het havengebied om passanten en ligplaatshouders te informeren.
- Stimuleren en informeren over gebruik van de AISB-transponders in recreatieschepen waardoor de zichtbaarheid van deze schepen voor de beroepsvaart wordt vergroot.
- Aanbieden van gratis WIFI in de jachthaven zodat actuele weer- en verkeersomstandigheden altijd raadpleegbaar zijn voor uitvaren van het havengebied.
- Registratie van bijna-ongevallen door de jachthaven.

Uitgegaan wordt van het treffen van de genoemde maatregelen. Deze kunnen dan ook in de navolgende tabel worden betrokken.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.4 Waardering effecten water, dijkveiligheid en nautische veiligheid

thema/deel-thema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief inclusief maatregelen nautische veiligheid
water	wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	0	0
	grondwaterkwantiteit en verdroging	0	0
	hemel- en afvalwater (inclusief water op straat en wateroverlast)	0	0
	volksgezondheid (water gerelateerd)	0	-
	bodemdaling	0	0
	oppervlaktewaterkwaliteit	0	0
	grondwaterkwaliteit	0	0
dijkveiligheid	permanente effecten	0	0
nautische veiligheid		0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.6. Landschap en cultuurhistorie

Het basisalternatief is onderzocht naar de effecten op landschap en cultuurhistorie. De uitgebreide effectbeschrijving is opgenomen in hoofdstuk 12.

Conclusies onderzoek

Landschap

Openheid en zichtbaarheid vanuit de Westerschelde en de omliggende polders

In de nieuwe situatie worden meer en hogere gebouwen in het havengebied gerealiseerd. Hierdoor neemt de zichtbaarheid van de locatie vanuit de Westerschelde en de omliggende polders gezien, met 79 % toe. Er is sprake van een grote verandering in het landschapsbeeld. Van een haven met een enkel hoogbouwwerk (de graansilo) naar een gebied met hoogbouw. De aantasting van de openheid wordt dan ook als negatief beoordeeld (--).

Relatie man-made karakter van het landschap (macroschaal)

De locatie is geen willekeurige plek langs de Westerschelde, maar het betreft de haven van Breskens en is daarmee een duidelijk herkenbare plek. In de nieuwe situatie is sprake van een 'sterke koppeling' met

het landschap van de haven. Dit wordt vooral veroorzaakt door de bebouwing. Het vergroten van de jachthaven is daaraan verder ondergeschikt. Dit wordt als positief beoordeeld (++).

Relatie met het man-made karakter van het landschap (patroonherkenning)

Het patroon van de bebouwing is gekoppeld aan de twee havendammen. De bebouwing voegt zich dus in het bestaande patroon. Het hoogte accent op de kop is een duidelijke landmark, zowel voor de ingang van de havens als voor de markering van Breskens aan de Westerschelde. Het invullen van de vrijkomende haven als jachthaven is een logische aansluiting op de bestaande jachthaven. Dit wordt als positief beoordeeld (++).

Wandvorming

Kijkend vanaf de westelijke richting en vanuit het noorden (Vlissingen) vormt de nieuwe bebouwing een duidelijke wand die het silhouet van de bestaande bebouwing afschermt. Dit wordt als negatief beoordeeld (--).

Samenhang met het dorp

In de huidige situatie is door de duidelijke scheiding tussen het havengebied en de rest van het dorp, vanwege de aanwezige zeedijk, geen samenhang tussen beide gebieden. In de autonome ontwikkeling zal dat niet verbeteren en dat wordt daarom negatief beoordeeld (-). De architectuur van de nieuwbouw vormt een duidelijke begrenzing van de haven aan de westzijde en heeft een sterke eigen identiteit. Dit wordt als positief beoordeeld (++).

Zichtlijnen

Door de bebouwing verandert het karakter van het uitzicht van de appartementencomplexen de Remise en Het Wapen van Breskens. De lage havenbebouwing maakt plaats voor hogere woonbebouwing, die het uitzicht over de Schelde gedeeltelijk blokkeert. De oude, horizontaal georiënteerde, bebouwing maakt voor een deel plaats voor een meer verticaal georiënteerde bebouwing. Dit wordt als negatief beoordeeld (--).

Schaduwshinder / bezonning

Het Basisalternatief zorgt niet voor schaduwshinder in de directe omgeving. Dit wordt als neutraal beoordeeld (0).

Cultuurhistorie

Het Basisalternatief verstoort geen aangewezen cultuurhistorische waarden in het plangebied. Bovendien zijn mogelijkheden voor handen om de verstoring van kenmerkende (cultuurhistorische) objecten (met name de oude aanlegsteiger en het kunstwerk Brood en vis) te conserveren. Het effect wordt daarom als neutraal beoordeeld (0).

Maatregelen

Verdere uitwerking Masterplan

De uiteindelijke stedenbouwkundige uitstraling van het havengebied na de transformatie vormt een belangrijke randvoorwaarde voor de doelstelling van het project: het creëren van een aantrekkelijk gebied voor verblijfsrecreatie, wonen en de levendige jachthaven. Daarom wordt geadviseerd om de stedenbouwkundige randvoorwaarden die op hoofdlijnen zijn benoemd in het Masterplan, verder uit te werken. Deze uitwerking zal plaatsvinden in het kader van het ontwerpbestemmingsplan. Dat kan een toetsingskader vormen voor het verlenen van de omgevingsvergunningen voor het bouwen van de appartementencomplexen en de daaronder gelegen plint. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dan ook een nadere uitwerking van het Masterplan opgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan zal het effect hiervan worden beoordeeld en mogelijk resulteren in bijstelling van tabel 5.5. Vandaar dat het effect van deze maatregel niet in tabel 5.5 kan worden betrokken.

Behoud (al dan niet gedeeltelijk) cultuurhistorisch waardevolle elementen

Het is mogelijk om een deel van de steiger te behouden en eventueel het kunstwerk Brood en vis voorafgaand aan de transformatie van het havengebied te behouden. Ook anderszins kan het kunstwerk terugkomen in de nieuwbouw. De eventuele keuze wordt in een later stadium betrokken bij de effectbeoordeling zoals opgenomen in tabel 5.5.

Samenvattende effectbeoordeling**Tabel 5.5 Beoordeling effecten landschap en cultuurhistorie**

thema/deel-thema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief zonder maatregelen
landschap	openheid en zichtbaarheid	0	--
	relatie man made landschap macro schaal	0	++
	relatie man made landschap patroonkenmerken	0	++
	stedenbouwkundige context: wandvorming	0	--
	stedenbouwkundige context: samenhang dorp	-	++
	zichtlijnen	0	--
	schaduw hinder / bezonning	0	0
cultuurhistorie	verstoring van cultuurhistorische waarden	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.7. Bodem, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE's)

Het basisalternatief is beoordeeld op de aspecten bodem (zowel bodemopbouw, als de milieuhygiënische bodemkwaliteit), mogelijke verstoring van archeologische resten en op de mogelijkheid van het voorkomen van niet-gesprongen explosieven (NGE's).

Conclusies onderzoek*Bodemkwaliteit*

De voorgenomen herontwikkeling van het havengebied zal ertoe leiden dat het aantal bodembedreigende activiteiten in het gebied afneemt. De resterende bedrijfsactiviteiten worden gehuisvest in gebouwen die voldoen aan de laatste stand der techniek, ook wat betreft het treffen van bodembeschermende maatregelen.

Hoewel grootschalige grondwerkzaamheden niet aan de orde zijn, kan het voorkomen dat op enkele locaties toch graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Overeenkomstig de conclusie en het advies uit het vooronderzoek, zal op die locaties nader bodemonderzoek moeten plaatsvinden. Indien daarbij een verontreiniging in de (water)bodem wordt aangetroffen, moet die worden gesaneerd. De kwaliteit van de bodem zal dan lokaal zelfs verbeteren. Om deze reden scoort het basisalternatief licht positief (+).

Bodemopbouw

De transformatieopgave van het havengebied heeft geen substantieel effect op de bodemopbouw ter plaatse. De fundering van de betonconstructies waarop de appartementencomplexen gerealiseerd gaan worden, sluiten qua opbouw aan op de bestaande ondergrond. Behalve de fundatiepalen is slechts weinig grondverzet noodzakelijk. Om deze reden scoort het basisalternatief neutraal (0).

Archeologie

Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied een zeer lage verwachting heeft op het voorkomen van archeologisch waardevolle resten. Bebouwingsresten van voor de 20^e eeuw komen hier niet voor. De haven is pas aangelegd in de 19^e eeuw en bestaat uit opgebrachte grond. Het uitvoeren van nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Worden desondanks bij graafwerkzaamheden ar-

cheologisch waardevolle resten tijdens de aanleg aangetroffen, dan dient hiervan conform de Erfgoedwet direct melding te worden gemaakt. Door middel van archeologische begeleiding bij de verdere werkzaamheden na een vondst, is eventuele verstoring dan geheel te mitigeren. Om deze reden scoort het basisalternatief op dit aspect neutraal (0).

Niet-gesprongen explosieven (NGE's)

Hoewel grootschalige grondwerkzaamheden en grondverzet niet aan de orde zijn, kan het voorkomen dat op enkele locaties toch graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Overeenkomstig de conclusie en het advies uit het vooronderzoek, zal op die locaties voor aanvang van de grondroerende werkzaamheden een risicoanalyse worden uitgevoerd. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt welke werkzaamheden specifiek een risico opleveren tijdens de realisatie van het project. Mocht een NGE gevonden worden, dan zal deze worden geruimd. Hiermee wordt voor de toekomst een verder risico voorkomen. Om deze reden scoort het basisalternatief licht positief (+) op dit onderdeel.

Maatregelen

In het geval bij een mogelijk verontreinigde bodemlocatie wordt gegraven, dient het bemalen grondwater te worden bemonsterd en geanalyseerd. Verontreinigd bemalingswater kan namelijk niet zonder meer worden geloosd. Gelet op de huidige regelgeving is dit verplicht. Vandaar dat deze maatregel geen effect heeft op de scores in tabel 5.6.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.6 Waardering effecten bodem, archeologie en NGE

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief inclusief maatregelen tijdens onderzoek
bodem	bodemopbouw	0	0
	bodemkwaliteit	0	+
archeologie	verstoren archeologische waarden	0	0
NGE	aanwezigheid NGE bij grondroerende handelingen	0	+

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.8. Luchtkwaliteit en geur

Zowel het basisalternatief als de varianten 'benutten rondweg Sterreboschweg' zijn onderzocht op de effecten naar de luchtkwaliteit. Daarbij zijn de emissies voor de maatgevende verontreinigende stoffen op grond van de Wet luchtkwaliteit beoordeeld (fijn stof (PM₁₀), ultrafijn stof (PM_{2,5}) en NO_x).

Conclusies onderzoek

Lucht

Voor het Basisalternatief en de variant geldt dat in de toekomstige situatie ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wlk. Ten opzichte van de referentiesituatie (2027 zonder transformatie van de haven) blijven de concentraties nagenoeg gelijk. Tussen het Basisalternatief en de varianten is geen verschil. Dit effect wordt voor de scenario's daarom als neutraal (0) beoordeeld.

Geur

Voor het aspect geur geldt dat voor de scheepsherstelbedrijven niet wordt voldaan aan de richtafstand van 50 meter. Door de emissie in het midden of verder naar het zuiden van het beoogde terrein te plaatsen en door het realiseren van een afzuiginstallatie met filter kan worden voldaan aan de richtafstand van 50 meter en wordt de geuremissie dusdanig beperkt dat geen geuroverlast ontstaat. Hiervoor zal een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit worden opgesteld. Het effect is daarom als neutraal (0) beoordeeld.

Maatregelen

Voor de vestiging van de scheepsherstelbedrijven dient in een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit te worden vastgelegd dat een luchtbehandelingssysteem met filter moet worden toegepast. Voor het onderwerp luchtkwaliteit zijn geen maatregelen voorgesteld omdat geen negatieve effecten zijn te verwachten en aan de geldende normstelling wordt voldaan. Deze maatregel zal in het kader van het milieuspoor worden betrokken en in het bestemmingsplan worden geborgd. Deze maatregel kan dan ook in de scores van tabel 5.7 worden meegenomen.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.7 Waardering effecten luchtkwaliteit en geur

thema/deel-thema	AO		basialternatief inclusief milieumaatregel		variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' inclusief milieumaatregel	
	2016	2027	2027	score	2027	score
PM ₁₀	19,5 µg/m ³	17,9 µg/m ³	17,9 µg/m ³	0	18,0 µg/m ³	0
PM _{2,5}	12,0 µg/m ³	10,5 µg/m ³	10,5 µg/m ³	0	10,5 µg/m ³	0
NO _x	17,2 µg/m ³	13,9 µg/m ³	14,0 µg/m ³	0	14,3 µg/m ³	0
Geur	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.9. Externe veiligheid

Het basialternatief is onderzocht op veiligheidseffecten. Onderzocht zijn de effecten van en voor risico-volle bedrijven (inrichtingen) in het plangebied en de directe omgeving en op de effecten als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde.

Conclusies onderzoek

Inrichtingen

Op de huidige locatie van beide brandstofpontons komen kades voor de aanleg van plezierjachten. In de toekomstige situatie zal het brandstofponton van het bedrijf FIWADO op een andere locatie komen te liggen. De afstand van dit ponton tot de wal bedraagt circa 15 meter en de afstand van de bebouwing tot de wal eveneens circa 15 meter. De maatgevende risicocontour van het ponton zal ook in de nieuwe situatie van het Basialternatief de bebouwing niet raken. Datzelfde geldt voor het brandstofponton dat wordt gebruikt voor de recreatievaartuigen en dat integraal deel uitmaakt (en blijft maken) van de jachthaven in de nieuwe situatie.

Relevant is hierbij dat de bij een incident vrijkomende brandstof zich eerst als een dunne laag over het water zal verspreiden waarna ontsteking kan plaatsvinden. Gezien de dunne laag brandstof is de brandtijd hierbij kort. Het Basialternatief scoort op dit punt neutraal (0).

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

In het Basialternatief zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten voorzien binnen de maatgevende contour van het PR ten gevolge van de het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Evenmin zijn binnen een afstand van 200 meter van de vaarroute (PAG) nieuwe objecten voorzien. Het Basialternatief scoort op dit punt neutraal (0).

De transformatie van de haven in Breskens leidt ertoe dat het GR toeneemt, maar dat deze toename redelijkerwijs geen invloed heeft op het GR als geheel ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Het Basialternatief scoort op dit punt neutraal (0).

Maatregelen

Vastleggen locaties brandstofpontons

In de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan zal moeten worden gewaarborgd dat de beide brandstofpontons ook in de toekomstige situatie voldoen aan de geldende risicoafstanden door het opnemen van een afstandsmaat in het bestemmingsplan. Deze maatregel is in de scores in tabel 5.8 verdisconteerd.

Verantwoorden GR

De beperkte toename van het GR moet in (de toelichting van) het bestemmingsplan worden verantwoord. Die verantwoording is in de toelichting opgenomen, zodat de maatregel in de scores is verwerkt.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.8 Waardering effecten externe veiligheid

thema/deelthema	AO	basisalternatief inclusief afstandsmaatregel
risicovolle inrichtingen	0	0
transport gevaarlijke stoffen over de Westerschelde	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.10. Duurzaamheid en energie

Het basisalternatief is beoordeeld op het aspect duurzaamheid en energie. Hierbij is beoordeeld in hoeverre in de toekomstige situatie opties voor het opwekken van duurzame energie kunnen worden toegepast en of voldaan kan worden aan de norm voor de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) uit het Bouwbesluit. Omdat in de huidige situatie de staat van de gebouwen in het havengebied slecht is, scoort de AO op dit punt licht negatief (-).

Conclusies onderzoek

Duurzaamheid en energiebesparing

In het Basisalternatief is reeds rekening gehouden met algemene duurzaamheidsuitgangspunten voor de nieuwe gebouwen. Zo heeft de ontwikkelende partij aangegeven dat voor alle appartementsgebouwen de EPC-norm voor woonfuncties in plaats van logiesfuncties wordt gehanteerd. Oftewel het toepassen van een EPC van 0,4 in plaats van 1,4. Ook de nieuwe bedrijven en de te verplaatsen bestaande bedrijven (BYS en Meeusen) worden in nieuwe gebouwen gehuisvest die aan de laatste stand der techniek op het gebied van energierepresentaties en duurzaamheid zullen voldoen. Voor jachthavens geldt dat ze al lange tijd aan strenge eisen voor gebruik van anti-foulings, afvallozing e.d. moeten voldoen. Het Basisalternatief wordt voor het aspect duurzaamheid en energie dan ook als positief (++) beoordeeld.

Duurzaam ruimtegebruik

In het Basisalternatief worden de parkeervoorzieningen in de plint gerealiseerd. Dit levert een aanzienlijke ruimtebesparing op. Het effect wordt als positief (++) beoordeeld.

Klimaatbestendigheid

Zoals is toegelicht in hoofdstuk 4 is bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing expliciet rekening gehouden met de omstandigheid dat het hier een buitendijks gebied betreft. Dat is de reden dat de appartementen worden gebouwd vanaf het niveau van 8,80 meter +NAP. Dit niveau is in overleg met het Waterschap Scheldestromen bepaald en voldoet aan de nieuwe eisen ter voorkoming van schade door hoogwater. Ook de daaronder gelegen commerciële ruimten en parkeergelegenheden worden voorzien

van een dorpel (op circa 4,0 meter +NAP) om te voorkomen dat bij een vaker voorkomende hoge waterstand (boven 3,50 meter +NAP, oftewel het huidige maaiveld niveau van de kaden) deze ruimten onder water lopen. Dit klimaatbestendige ontwerp wordt als positief (++) beoordeeld.

Maatregelen

Voor het aspect duurzaamheid en energie worden geen aanvullende maatregelen bovenop de verbeteringen die al in het Basisalternatief zijn opgenomen, voorgesteld.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.9 Waardering effecten Basisalternatief duurzaamheid en energie

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief
duurzaamheid en energie	mogelijkheden duurzaam bouwen en energiebesparing	-	++
	duurzaam ruimtegebruik	0	++
	klimaatbestendigheid	-	++

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

5.11. Tijdelijke effecten

Naast de hiervoor beschreven permanente effecten die optreden als gevolg van de gebiedstransformatie, zullen in de realisatiefase ook tijdelijke effecten optreden. Dit is slechts voor een deel van de aspecten relevant. Hier wordt in deze paragraaf nader op ingegaan.

Verkeer

Bouwfase

Tijdens de bouwfase is het noodzakelijk dat het bouwverkeer via de rondweg Sterreboschweg (N675) wordt begeleid. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig zoals tijdelijke bewegwijzering. Een aandachtspunt tijdens de realisatiefase van de Middenhavendam is het tijdelijk verplaatsen van de scheepsherstelbedrijven. Een mogelijke tijdelijke locatie kan gevonden worden op bedrijventerrein Deltahoek. Bij transporten van grote objecten tussen het havengebied en het bedrijventerrein Deltahoek zullen aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals de inzet van verkeersregelaars. Worden deze maatregelen getroffen dan treedt tijdens de bouwfase geen effect op (0).

Evenementen

Door de aanwezigheid van een volwaardige alternatieve route het plangebied in en uit, door benutting van de rondweg of Promenade, bestaan in het Basisalternatief meer mogelijkheden voor de verkeersafwikkeling tijdens evenementen ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling tijdens evenementen. Wel zal het gemeentelijk beleid voor het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen moeten worden uitgebreid vanwege de beoogde hogere frequentie en omvang van evenementen in de toekomstige situatie (0).

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.10 Waardering effecten verkeer en evenementen

thema/deelthema	effectenbeoordeling	basisalternatief	variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' en maatregel verkeersplan
tijdelijke verkeerseffecten	effecten realisatiefase	0	0
	effecten evenementen	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

Geluid

Gelet op het aantal vervoersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie mag worden verwacht dat de extra geluidsemissies als gevolg van het bouwverkeer over de weg passen binnen de berekende geluidsuitstraling voor het wegverkeerslawaaï van het Basisalternatief. Dit mag worden verwacht aangezien het aantal voertuigen tussen de 200 en 400 ligt, hetgeen een aanzienlijk beperkter aantal betreft dan de algemene verkeerstoename rond 3.200 mvt/etmaal. Het is aannemelijk dat kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde van L_{aeq} 60 dB(A) voor het bouwverkeer. Indien nodig dan kan te zijner tijd de daadwerkelijke geluidsbelasting worden bepaald aan de hand van een bouwplan. Aan de omgevingsvergunning voor bouwen kunnen, als blijkt uit het bouwplan dat dit noodzakelijk is, eventueel aangepaste geluidsvoorschriften worden verbonden. Om deze reden wordt geen score toegekend aan het aspect tijdelijke geluidhinder vanwege de bouwwerkzaamheden.

Dijkveiligheid

In het Basisalternatief zijn een aantal aanpassingen aan het bestaande dijklichaam voorzien. Het creëren van de dijkovergang ter hoogte van de promenade het havengebied in voegt materiaal toe aan het dijklichaam. Over de dijk heen wordt een weg aangelegd waarvoor mogelijk een asfaltverharding wordt toegepast. Voorafgaand aan het maken van de keuze dient in overleg met Rijkswaterstaat en het Waterschap Scheldestromen te worden afgestemd of het dijklichaam kan worden belast met een dergelijke wegverharding en welke mogelijke aanpassingen het aanleggen van een weg vraagt. Het milieueffect van deze aanpassing is verder neutraal (score '0').

Bodemkwaliteit

Bij elk te realiseren gebouw of bouwwerk (als onderdeel van de transformatieopgave) moet, in het geval grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, vooraf verkennend bodemonderzoek en eventueel monitoring plaatsvinden. Indien sprake is van sanering, leidt dit uiteindelijk tot verbetering van de bodemkwaliteit. Het bestemmingsplan bevat de waarborg dat tijdig onderzoek wordt verricht.

Niet-gesprongen explosieve (NGE's)

Alvorens grondroerende werkzaamheden te verrichten moet vooraf verkennend onderzoek en bouwbegeleiding plaatsvinden. Wordt een groot CE gevonden, dan zal dat moeten worden geruimd. In het geval de ruiming niet ter plaatse kan gebeuren, zal dat elders op de daarvoor in de gemeente Sluis aangewezen ruimingslocatie moeten gebeuren. Bij een groot explosief (bijvoorbeeld een vliegtuigbom met een tonnage van 500 of meer), is het daarbij noodzakelijk om een groot gebied in Breskens af te zetten. Dit tijdelijke effect wordt als licht negatief gewaardeerd (-). In het bestemmingsplan wordt gewaarborgd dat voorafgaand onderzoek plaatsvindt.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 5.11 Waardering tijdelijke effecten Basisalternatief

thema/deel-thema	effectbeoordeling	basisalternatief met maatregelen
verkeer	bouwfase	0
	evenementen	0
dijkveiligheid		0
niet-gesprongen explosieve (NGE's)		-

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.1. Inleiding

Basisalternatief en varianten: Voorkeursalternatief

Op grond van de resultaten van het effectenonderzoek (zie hoofdstuk 5 en deel B) wordt in paragraaf 6.2 van dit hoofdstuk het Basisalternatief vergeleken met de referentiesituatie en autonome ontwikkelingen. Hieruit blijkt dat het gewenst is de scores voor de aspecten ecologie, verkeer en geluid te verbeteren. De daarvoor te treffen maatregelen en de te kiezen verkeersvariant worden in paragraaf 6.2 beschreven. Op basis hiervan is het voorkeursalternatief samengesteld. De milieueffecten die samenhangen met de realisatie van het VKA komen in paragraaf 6.3 aan bod.

Beoordeling alternatievenonderzoek

De initiatiefnemer wenst ter plaatse van het bestaande havengebied overgaan tot transformatie. Die opgave is alleen in het plangebied uitvoerbaar. De transformatie is gericht op het benutten van de unieke kwaliteiten van deze locatie. Uitbreiding van de kades of verkleining is technisch niet mogelijk als gevolg van het kustfundament en het waterkeringsbelang. Uit de transformatie-opgave volgt een benodigd programma om de ontwikkeling betaalbaar te maken. In het milieuonderzoek is specifiek aandacht besteed aan het beperken van de milieugevolgen. Het is niet zo dat een sterk verkleind programma met bijvoorbeeld beperktere effecten voor de verkeersintensiteit kansrijk is. Een programma met lagere bebouwing is voor de initiatiefnemers niet uitvoerbaar. In dat opzicht is gericht bekeken welke verbeteringen mogelijk zijn. De hiervoor genoemde motieven zijn in hoofdstuk 4 uitvoeriger weergegeven. Op basis daarvan is gekozen voor het onderzoeken van het Basisalternatief en de verbeteringen die hierin zijn te bereiken, op te nemen in het voorkeursalternatief (VKA).

6.2. Basisalternatief, maatregelen, variant: VKA

6.2.1. Vergelijking Basisalternatief met de referentiesituatie

Tabel 6.1 geeft een samenvattend overzicht van alle scores van het Basisalternatief ten opzichte van de referentiesituatie en de autonome ontwikkelingen (hierna AO).

- Het blijkt dat het Basisalternatief op veel punten neutraal scoort (0) ten opzichte van de AO. Voor die aspecten zijn de gevolgen voor het milieu door het ontwikkelen van het Basisalternatief zonder meer aanvaardbaar.
- Ten aanzien van een aantal milieuaspecten scoort het Basisalternatief positief ten opzichte van de AO. Dit is te verwachten bij enkele verkeersaspecten, zoals de bereikbaarheid van het gebied die wordt verbeterd. Zo zal ook de bodemkwaliteit bij de ontwikkeling van het Basisalternatief leiden tot een lichte verbetering van de milieusituatie (score '+'). Deze milieueffecten zijn uiteraard eveneens aanvaardbaar.
- Op een aantal aspecten scoort het Basisalternatief negatief. Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van het Basisalternatief ten opzichte van de AO tot een (beperkte) verslechtering leidt van het betreffende milieuaspect. Dit betreft ecologie en enkele deelaspecten van het verkeersaspect (verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid). Hiervoor zijn verbeteringen gewenst.

Het Basisalternatief scoort op de meeste aspecten voldoende positief en vormt daarmee de basis voor het VKA. Op een aantal punten zijn verbeteringen gewenst of is een nadere overweging nodig.

6.2.2. Verbeteringen ten opzichte van het Basisalternatief: Voorkeursalternatief

Voor het Voorkeursalternatief wordt uitgegaan van het treffen van de volgende maatregelen en de keuze van de verkeersvariant 'benutten rondweg Sterreboschweg'.

- Ecologie
Het nemen van maatregelen zorgt ervoor dat effecten op beschermde soorten afnemen.
- Verkeer
Voor het effectief sturen van verkeer via de rondweg Sterreboschweg wordt gekozen voor de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' met de bijbehorende bewegwijzering en bijgestelde routeplanners.
- Geluid
Voor het beperken van de effecten op het gebied van geluid wordt uitgegaan van de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'. De geluidsruimte in de jachthaven wordt door het bevoegd gezag verruimd. Maatregelen in het jachthavenreglement voorkomen tuigagehinder. Voor te verplaatsen bedrijven wordt uitgegaan van passende maatwerkvoorschriften in de omgevingsvergunning inzake geluid.
- Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid
Voor de nautische veiligheidssituatie na uitbreiding van de jachthaven met maximaal 100 ligplaatsen worden maatregelen getroffen, zoals adequate informatievoorziening aan de bezoekers van de jachthaven.
- Landschap en cultuurhistorie
In het ontwerpbestemmingsplan vindt een nadere uitwerking plaats inzake landschap en cultuurhistorie met aandacht voor met name verandering van de horizon.
- Bodem, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE's)
Het bestemmingsplan zal bepalingen bevatten voor tijdig onderzoek naar bodemkwaliteit en NGE's.
- Luchtkwaliteit en geur
Voor de vestiging van de scheepsherstelbedrijven dient in een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit te worden vastgelegd dat een luchtbehandelingssysteem met filter moet worden toegepast.
- Externe veiligheid
In de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan wordt gewaarborgd dat de beide brandstofpontons ook in de toekomstige situatie voldoen aan de geldende risicoafstanden door het opnemen van een afstandsmaat in het bestemmingsplan. De beperkte toename van het GR wordt in de toelichting van het bestemmingsplan verantwoord.
- Duurzaamheid en energie
Voor het aspect duurzaamheid en energie worden geen aanvullende maatregelen bovenop de verbeteringen die al in het Basisalternatief zijn opgenomen, voorgesteld.
- Tijdelijke effecten
De effecten van het bouwverkeer en van het verkeer van evenementen worden zo goed mogelijk gereduceerd en in ieder geval in een verkeersplan opgenomen.

Rekening houdend met deze maatregelen en de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg', ontstaan de volgende scores voor het VKA.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 6.1 Samenvattend overzicht scores Basisalternatief en VKA inclusief maatregelen en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief	voorkeursalternatief inclusief maatregelen en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
ecologie- Natura 2000	ruimtebeslag	0	0	
	stikstofdepositie	0	0	
	verstoring		-	-
ecologie-soortbescherming	ruimtebeslag	0	--	-
	verstoring (tijdelijk)		-	-
verkeer en parkeren	effecten ontsluiting en bereikbaarheid auto	0	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid fietsverkeer	0	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid voetgangers	0	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid openbaar vervoer	0	0	0
	effecten robuustheid netwerk	0	+	+
	effecten verkeersafwikkeling	0	-/0	0/+
	effecten verkeersveiligheid	0	-/0	0/+
	parkeerbehoefte ten opzichte van parkeeraanbod	0	0	0
	bouwfase (tijdelijk)	0	0	0
	evenementen (tijdelijk)	0	0	0
geluid	jachthaven	0	-	0
	(nieuwe) bedrijvigheid	0	0	0
	wegverkeerslawaaï - nieuwe geluidsgevoelige functies	0	-	-
	wegverkeerslawaaï - nieuwe weg: effecten op bestaande objecten	0	0	0
	wegverkeerslawaaï - nieuwe weg: effecten op nieuwe objecten	0	-	-
	wegverkeerslawaaï - uitstralingseffect	0	-	0
	evenementen	0	0	0
landschap en cultuurhistorie	openheid en zichtbaarheid	0	--	--
	relatie 'man made landschap' macro schaal	0	++	++
	patroonkenmerken	0	++	++
	wandvorming	0	--	--
	samenhang dorp	-	++	++
	zichtlijnen	0	--	--
	schaduw hinder / bezonning	0	0	0
	verstoring van cultuurhistorische waarden	0	0	0
water, dijkveiligheid en nautische veiligheid	wateroverlast	0	0	0
	grondwaterkwantiteit en verdroging	0	0	0
	hemel- en afvalwater	0	0	0
	volksgezondheid	0	-	-
	bodemdaling	0	0	0
	oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0
	grondwaterkwaliteit	0	0	0
	dijkveiligheid	0	0	0
	nautische veiligheid	0	0	0

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief	voorkeursalternatief inclusief maatregelen en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
luchtkwaliteit	PM ₁₀	0	0	0
	PM _{2,5}	0	0	0
	NO _x	0	0	0
	Geur	0	0	0
Bodem, archeologie en NGE's	bodemopbouw	0	0	0
	bodemkwaliteit	0	+	+
	verstoren archeologische waarden	0	0	0
	NGE	0	+	+
Externe veiligheid	risicovolle inrichtingen	0	0	0
	transport gevaarlijke stoffen Westerschelde	0	0	0
Duurzaamheid en energie	mogelijkheden voor duurzaam bouwen en energiebesparing	-	++	++
	Duurzaam ruimtegebruik		++	++
	klimaatbestendigheid		++	++

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3. Effectbeschrijving voorkeursalternatief

6.3.1. Inleiding

In deze paragraaf worden de milieueffecten van het VKA beschreven aan de hand van dezelfde toetsingscriteria waaraan het Basisalternatief en de varianten daarop zijn beoordeeld (paragraaf 6.5.2 tot en met 6.5.10). Aan het eind van deze paragraaf wordt in een samenvattende tabel een overzicht gegeven van de score van de effecten van het VKA. De maatregelen die deel uitmaken van het VKA zijn opgenomen in paragraaf 6.5.11. In paragraaf 6.5.12 wordt ten slotte aangegeven op welke wijze en in welk besluit het VKA en de noodzakelijke maatregelen worden verankerd.

6.3.2. Ecologie

Effecten op beschermde natuurwaarden kunnen optreden in de aanlegfase en de gebruiksfase. Het verschil tussen beide fasen is dat effecten in de aanlegfase vaak verdwijnen op het moment dat deze is afgerond. Dit is niet het geval voor de gebruiksfase waarbij effecten permanent zijn. Toch is het ook mogelijk dat effecten in de aanlegfase een permanent karakter hebben, bijvoorbeeld de sloop van een gebouw in de aanlegfase kan leiden tot permanente effecten, omdat verblijfplaatsen in de bebouwing permanent verdwijnen. Permanente effecten in de aanlegfase, werken door in de gebruiksfase. In de volgende beschrijving is daarom geen onderscheid gemaakt in effecten in de aanleg- of gebruiksfase. Bovendien is het voor de wet niet relevant of effecten het gevolg zijn van de aanleg- of gebruiksfase. Het onderscheid is alleen gemaakt als het een belangrijk gegeven is en niet goed te herleiden is uit de omschrijving.

Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming

Voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeflinghe zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor verschillende habitattypen, Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten. In bijlage 2 van de passende beoordeling (Soortenbeschermingstoets bestemmingsplan Haven Breskens; Arcadis 12 mei 2017) is een uitgebreid overzicht gegeven van deze instandhoudingsdoelstellingen.

- Voor de broedvogels en niet-broedvogels zijn behoudsdoelstellingen opgenomen, evenals voor enkele habitattypen en habitatsoorten.
- Voor de habitattypen estuaria en buitendijkse schorren en zilte graslanden zijn uitbreidingsdoelstellingen opgenomen, zowel voor het oppervlakte als voor de kwaliteit.

- Voor zilte pionierbegroeiingen (zeekraal) is een uitbreidingsdoelstelling voor het oppervlak opgenomen.
- Voor de habitatsoorten zeeprik, rivierprik, fint en gewone zeehond zijn uitbreidingsdoelstellingen voor de populatie opgenomen.
- Voor de gewone zeehond is daarnaast ook een uitbreidingsdoelstelling voor de verbetering van de kwaliteit van het leefgebied opgenomen.

Voor de effectbeoordeling zijn de aanwezigheid van habitattypen die meteen binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied liggen, zeezoogdieren en vissen in de Westerschelde en niet-broedvogels die zich in de haven bevinden en waarvoor in het aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saetinghe instandhoudingsdoelstellingen zijn opgenomen van belang.

Ruimtebeslag

Binnen het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saetinghe vindt geen ruimtebeslag plaats. Daarom is geen sprake van het verliezen en beschadigen van habitattypen en leefgebieden van soorten die aangevoerd zijn voor Natura 2000-gebied Westerschelde & Saetinghe. Dit wordt daarom als neutraal (0) beoordeeld.

Stikstofemissies

Uit het uitgevoerde effectonderzoek blijkt dat de maximale toename van stikstofdepositie 0,19 mol N/ha/jr. bedraagt voor het voorkeursalternatief. Deze toename treedt uitsluitend op wanneer het havengebied volledig is ontwikkeld. Deze maximale toename is voorzien op niet-overbelaste⁴⁾ delen van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saetinghe. Het feit dat deze toename niet in overbelast habitatype is en dat de toename dermate gering is dat dit niet leidt tot overschrijding van de kritische depositiewaarden van het betreffende habitatype, maakt dat negatieve effecten van stikstofdepositie zijn uitgesloten. Dit effect wordt als neutraal beoordeeld (0).

Verstoring

De verschillende vormen van verstoring zijn hier samengenomen. Verschillende vormen van verstoring treden namelijk tegelijkertijd op en het is niet altijd duidelijk wat doorslaggevend is geweest is de verstoring van aanwezige soorten. Verstoring is het gevolg van geluid en beweging en treedt op vanaf de aanlegfase tot in de gebruiksfase. Effecten zijn beperkt. Verstoring beperkt zich in de haven, waar in de huidige situatie ook al sprake is van bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteit. Verstoring in de haven is vooral relevant voor vogels die in de haven verblijven. Vooral de havendam vormt een geschikte hoogwatervluchtplaats waar mogelijk verschillende steltlopers zoals scholtekster kunnen verblijven om te wachten tot de slikken droogvallen. Eventuele verstoring betreft slechts individuen, daarnaast blijven effecten beperkt doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewinning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. Bovendien zijn voor aanwezige individuen voldoende uitwijkmogelijkheden in de directe omgeving aanwezig, waaronder de inlaag bij Nummer Eén inclusief de dijk en de Hooge platen. is Met betrekking tot onderwatergeluid is beoordeeld dat de toename van pleziervaartuigen niet onderscheidend is ten opzichte van de huidige situatie. Die toename is niet merkbaar. De lichte toename van verstoring zorgt niet voor significante effecten op kwalificerende soorten gezien effecten tot de haven zelf beperkt zijn.

Een toename van recreatie kan gevolgen hebben voor de aanwezige zeehonden. De boten volgen echter de bestaande routes. Daarnaast vindt een strenge handhaving plaats tegen het te dicht naderen van de platen en het aan land gaan op de Hooge Platen bij de ligplaatsen van zeehonden. Booteigenaars kunnen daarmee hun ligplaats in de haven verliezen. Daarom wordt ervanuit gegaan dat verstoring door toename van recreatie op en rond de Hooge platen en de ligplaatsen van zeehonden niet toeneemt. Er is sprake van verstoring, de effecten zijn echter niet significant. Het effect is beoordeeld als licht negatief (-).

4) De situatie is overbelast als de achtergronddepositie van stikstof de kritische depositiewaarde overschrijdt (Van Dobben et al., 2012).

Conclusie

De effecten op kwalificerende waarden van het nabijgelegen Natura 2000-gebied Westerschelde & Saef-tinghe is gering. Er is sprake van lichte verstoring van kwalificerende vogelsoorten, maar dit leidt niet tot effecten op de instandhoudingsdoelstellingen (zie bijlage 4). Significante negatieve effecten zijn uitgesloten. Verstoring door onderwatergeluid treedt niet op. De effecten van het VKA zijn beoordeeld als slechts licht negatief (-) voor de Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming.

Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming

In het kader van de soortbescherming is de aanwezigheid van de volgende soorten relevant.

- Algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Broedvogels die in en op de gebouwen voorkomen. De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten is echter uitgesloten.
- In één van de gebouwen is een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aanwezig. Het gaat om een verblijfplaats aan de rand van het leefgebied van de populatie van Breskens die slechts in gebruik is door een enkele vleermuis.
- In de omgeving komen mogelijk vissen en zeehonden voor.

Ruimtebeslag

Soorten die aanwezig zijn of hun verblijfplaatsen hebben in de aanwezige panden kunnen door de sloopactiviteiten en de bouwactiviteit verstoord, gedood of verwond worden en/of hun verblijfplaats kwijtra-ken. Het gaat hier om algemene broedvogelsoorten, gewone dwergvleermuis en algemene grondgebon-den zoogdieren en amfibieën. Het gaat hier met name om soorten van een lichter beschermingsregime (Andere soorten) maar de gewone dwergvleermuis is zwaarder beschermd (Habitatrichtlijnsoort). Wan-neer maatregelen worden genomen voor de soorten met een lichter beschermingsregime (zie bijlage 5), wordt verstoring en het doden en verwonden van individuen voorkomen. Het realiseren van nieuwe verblijfplaatsen voor de gewone dwergvleermuis maakt integraal onderdeel uit van het VKA. Omdat het echter de aantasting van een bestaande verblijfplaats van een zwaar beschermde soort betreft, wordt het effect als licht negatief (-) en niet als neutraal beoordeeld. Hiervoor is een ontheffing nodig. Uit praktijkervaring blijkt dat met het plaatsen van kasten een passende doeltreffende maatregel kan wor-den getroffen. Op basis van die ervaringen is het aannemelijk dat de benodigde ontheffing wordt verkre-gen.

Verstoring

Verstoring door geluid is met name het gevolg door de bouwwerkzaamheden. Effecten blijven beperkt doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewenning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. Alleen bij de grootschalige ingrepen als sloop is het mogelijk dat beschermde soorten verstoord worden (zie voor andere effecten ruimtebeslag). Dit is relevant voor algemeen voorkomende soorten en broedende vogels en gewone dwergvleermuis. Het effect van verstoring is beperkt gezien de huidige mate van verstoring. Ruimtebeslag is een meer bepalende factor. De beoordeling van het effect is licht negatief (-). Door het nemen van maatregelen zijn de effecten van verstoring te beperken. Het effect is in dat geval neutraal (0).

Na ingebruikname van het gebied na de transformatie, zullen de effecten vergelijkbaar zijn met de effec-ten die in de huidige situatie optreden. In dat opzicht zijn de nieuwe functies niet onderscheidend.

Conclusie

De effecten op beschermde soorten is beperkt tot een gering aantal soorten. Effecten zijn vooral het ge-volg van ruimtebeslag en in mindere mate verstoring. Soorten waar het met name om gaat zijn de ge-wone dwergvleermuis en broedvogels. Er zijn ook effecten mogelijk om algemeen voorkomende zoog-dieren en amfibieën, maar voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor deze soorten. Ge-zien de strenge bescherming van zowel gewone dwergvleermuis en broedvogels (respectievelijk Habitat-richtlijn en Vogelrichtlijn), is het effect van het alternatief negatief (--).

Het is noodzakelijk om maatregelen te nemen. Het nemen van maatregelen zorgt ervoor dat effecten op beschermde soorten afnemen. Met de maatregelen geformuleerd in paragraaf 8.4 is het mogelijk om effecten op beschermde soorten te voorkomen. Er blijft echter sprake van het verdwijnen van de huidige paarverblijfplaats. Daarom is de beoordeling bij het nemen van maatregelen niet neutraal. Hiervoor is een ontheffing nodig. Uit praktijkervaring blijkt dat met het plaatsen van kasten een passende doeltreffende maatregel kan worden getroffen. Het is aannemelijk dat de ontheffing kan worden verleend.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 6.2 Waardering effecten ecologie VKA

thema/deelthema	effectbeoordeling	VKA
Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming	ruimtebeslag	N.v.t.
	stikstofdepositie	
	verstoring	0
Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming	ruimtebeslag	-
	verstoring	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.3. Verkeer en parkeren

In het Basisalternatief en de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' zijn de effecten in beeld gebracht en beoordeeld waarbij is uitgegaan van een volledig gerealiseerd programma. De omvang van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte is met name afhankelijk van de invulling van de verschillende functies. In het Basisalternatief en het VKA worden de verschillende ruimten met diverse functies, zoals detailhandel en dienstverlening, cultuur, ontspanning, en sport, zeezeilcentrum met jachthavenvoorzieningen en horeca, vanuit een realistisch programma ingevuld en de planologisch maximale mogelijkheden, zodat de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte vergelijkbaar is. Dit programma wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid en robuustheid zijn de effecten in het VKA ten opzichte van het Basisalternatief gelijk. Voor de routing van het verkeer wordt gekozen voor de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'. Deze variant levert een verbetering op ten opzichte van het Basisalternatief.

Verkeersafwikkeling

Verkeersgeneratie toekomstige situatie

In het VKA wordt uitgegaan van het volgende programma.

Tabel 6.3 Programma

functie	maximale aantal eenheden of oppervlakte (m ² bvo)
Appartementen	460 eenheden
Appartementen voor verblijfsrecreatie	360 eenheden
Appartementen voor permanente bewoning	100 eenheden
Uitbreiding jachthaven en herstructurering bestaande jachthaven	100 ligplaatsen
Voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven	5.000 m²
Detailhandel en dienstverlening	1.000 m ²
Atelier, fitnesscentrum, sauna, sportschool, wellness	1.000 m ²
Zeezeilcentrum (kantoren, leslokalen, logies (250 m ²), sanitair, sportruimtes), jachthavenvoorzieningen en kantoren	1.500 m ²
Bedrijven categorie 1 en 2 Staat van Bedrijfsactiviteiten	1.500 m ²

functie		maximale aantal eenheden of oppervlakte (m ² bvo)
Horeca		2.500 m²
Viscentrum		4.270 m²
Vismijn		1.800 m ²
Visserijmuseum	800 m ²	1.420 m ²
Visserij-Experience inclusief ondergeschikte detailhandel	300 m ²	
Boomkorkotter met interactieve tentoonstelling	320 m ²	
Detailhandel vis/visserij gerelateerde producten		200 m ²
Horecagelegenheid		400 m ²
Kantoren KNRM		200 m ²
Gezamenlijke functies: entree, toiletten etc.		250 m ²
Voldoende parkeervoorzieningen		
Verkeersverbindingen voor gemotoriseerd verkeer		
Verkeersverbindingen voor langzaam verkeer		
Maatregelen die voortvloeien uit het MER		

De twee bedrijven BYS en Meeusen worden op de Middenhavendam behouden. Het programma leidt tot een verkeersgeneratie zoals weergegeven in tabel 6.4.

De verkeersaantrekkende werking van de planontwikkeling in het worst case scenario bedraagt 3.200 mvt/etmaal op een weekdag. Hierop worden de verkeersgeneratie van de huidige functies en de autonome ontwikkeling in mindering gebracht (300 mvt/etmaal; tabel 9.15). Het resultaat is de daadwerkelijke verkeerstoename ten gevolge van de planontwikkeling. De verkeerstoename van de planontwikkeling bedraagt 2.900 mvt/weekdag etmaal (afgerond op 50-tallen).

De omrekening naar vakantie- en winterperiode, zoals weergegeven in bijlage 14, is ook toegepast op de verkeersgeneratie van het plangebied, zie tabel 9.18. De verkeersgeneratie, zoals gebaseerd op de CROW-kencijfers, is representatief voor een jaargemiddelde weekdag en vormt de basis voor de milieuonderzoeken zoals wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en stikstofdepositie.

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is niet het gemiddelde voor een heel jaar representatief, maar een drukke dag tijdens het Hemelvaartweekend. Dat betekent dat er een correctie nodig ofwel een ophoging van het jaargemiddelde weekdag naar een drukke dag zoals in het Hemelvaartweekend. Deze ophoging is afgeleid van de verkeerstellingen die in 2016 zijn verricht voor drie periodes (winter, voorjaar en zomer; zie bijlage 14) en het daaruit volgende jaargemiddelde, zoals weergegeven in tabel 9.12. Hieruit blijkt dat verkeersbelasting tijdens deze drukke dag gemiddeld circa 40% hoger ligt dan het jaargemiddelde. De verkeersgeneratie die volgt uit de CROW-kengetallen (2.900 mvt/etmaal) wordt opgehoogd met 40%. Daarmee bedraagt de totale verkeersgeneratie van het plangebied tijdens een drukke dag in het Hemelvaartweekend 4.050 mvt/etmaal (afgerond op 50-tallen). Dit laatste getal wordt gebruikt voor het onderzoek naar verkeersafwikkeling.

Tabel 6.4 Verkeersgeneratie toekomstige functie (verkeerstoename)

functie	per eenheid	aantal	verkeersgeneratie ken-cijfer CROW mvt/week-dagetmaal	verkeersgeneratie plangebied mvt/week-dagetmaal	toelichting
Hoofdfunctie Wonen					
appartement (permanent)	per woning	100	6,9	690	CROW-publicatie 317 koop, etage, duur
appartement (recreatief)	per woning	360	2,1	756	CROW-publicatie 317 Bungalow-park
Hoofdfunctie Commercieel					
detailhandel	per 100 m ² bvo	1.000	37,4	374	CROW-publicatie 317 buurt-dorpscentrum
sport/sauna	per 100 m ² bvo	1.000	21,7	217	CROW-publicatie 317 Fitnesscentrum
zeezeilcentrum	per 100 m ² bvo	1.500	12,5	188	CROW-publicatie 317 Commerciële dienstverlening
bedrijven	per 100 m ² bvo	1.500	7,7	115	CROW-publicatie 317 Bedrijf arbeidsintensief
horeca	per 100 m ² bvo	2.500		500	De parkeerbehoefte voor horeca bedraagt 250 parkeerplaatsen. Uitgegaan wordt van een turnover van 1.
Hoofdfunctie Haven					
jachthaven (uitbreiding)	per ligplaats	100	0,266	27	CROW-publicatie 317 jachthaven
Hoofdfunctie Viscentrum					
museum (visserij-museum)		800		84	De parkeerbehoefte van het museum bedraagt 11 parkeerplaatsen. Uitgegaan wordt van een turnover van 3.
museum Experience		320			
museum Experience inclusief boomkorkotter		320			
museum (entree Viscentrum)		250			
winkel (detailhandel)	per 100 m ² bvo	200	37,4	83	CROW-publicatie 317 buurt-dorpscentrum
restaurant		400		80	De parkeerbehoefte voor het restaurant bedraagt 40 parkeerplaatsen. Uitgegaan wordt van een turnover van 1.
bezoekersextensief bedrijf (vismijn)	per 100 m ² bvo	1.800	4,15	75	CROW-publicatie 317 bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief
kantoren, zonder baliefunctie (KNRM)	per m ² bvo	200	8,3	17	CROW-publicatie 317 kantoor (zonder baliefunctie)
TOTAAL weekenddag				3.200	afgerond op 50-tallen
TOTAAL werkdag				4.050	afgerond op 50-tallen

De verkeersgeneratie van het Viscentrum komt in totaal op 339 mvt/etmaal. Dit is gebaseerd op toepassing van specifieke normen en ervaringscijfers voor de afzonderlijke functies in het Viscentrum. De hoeveelheid verkeer komt op hoofdlijnen overeen met de hoogste verkeersgeneratie die in het bestemmingsplan Viscentrum is berekend (354 mvt/etmaal; bijlage 3 Akoestisch onderzoek). De voorkeur gaat uit naar toepassing van gedetailleerde normstelling zoals dit voor het gehele plan wordt toegepast. Tevens blijkt dat het verschil van 15 mvt/etmaal verwaarloosbaar is.

Verkeersafwikkeling

In figuur 6.1 is de verdeling van het verkeer weergegeven, waarbij uit wordt gegaan van de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'.



Figuur 6.1 Verdeling verkeer: Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' (bron ondergrond: Google Maps).

In tabel 6.5 is de verkeersbelasting per wegvak weergegeven waarbij uitgegaan wordt van de verkeersverdeling uit figuur 6.1.

Tabel 6.5 Verkeersbelasting autonome situatie 2027 inclusief VKA en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' (afgerond op 50-tallen)

	naam wegvak	Representatieve periode verkeerstoename ontwikkeling weekenddag		Representatieve periode 2027 weekenddag inclusief transformatie havengebied	
		mvt/etmaal		mvt/ etmaal	I/C
1.	N676 noord	10%*	400	5.900	0,24
2.	N676 zuid	65%*	2.650	12.650	0,51
3.	N675 west	10%*	400	6.700	0,27
4.	N675 oost	60%*	2.450	5.750	0,23
5.	Duivelshoekseweg west	70%*	1.600	6.100	0,24
6.	Duivelshoekseweg oost	10%*	400	4.350	0,29
7.	Rijksweg	7%*	300	1.300	0,09
8.	Singel	5%*	200	1.500	0,25
9.	Promenade west	12%*	500	2.050	0,34
10.	Promenade oost	12%*	500	2.550	0,43
11.	Westlandstraat	3%*	100	3.800	0,63
12.	Grote Kade	10%*	400	6.000	1,00
13.	Dorpsstraat	5%*	200	3.900	0,65
14.	Weegbrugweg	13%*	550	5.550	0,93
15.	Scheldekade	3%*	150	4.000	0,67
16.	Keipad	-	-	0	-
17.	Keerdam	73%*	2.950	4.900	0,82
18.	Nieuwe verbinding	25%*	4.100	4.100	0,68

* Percentage van de totale verkeersgeneratie ontwikkeling 4.050 mvt/etmaal.

De Keerdam wordt de ontsluitingsweg van het plangebied richting de Promenade en richting de rondweg Sterreboschweg. De capaciteit van de Keerdam wordt in deze variant niet overschreden. Er zijn op deze locatie geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Op de Grote Kade en Weegbrugweg is een beperkte verkeerstoename zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2027.

De I/C-waarde nadert de grens ten aanzien van verkeersveiligheid. De beoordeling vindt plaats op basis van een drukke dag in het Hemelvaartweekend. De I/C-verhouding is in toeristisch gebieden zoals Breda acceptabel. Bovendien is op de omliggende wegen en kruispunten (zie ook tabel 9.24 en 9.25 en bijlage 19) sprake van restcapaciteit, waardoor bij incidentele filevorming niet heel de kern vast staat. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Belangrijk voor de Grote Kade is dat ten opzichte van de huidige situatie, de nabij gelegen inrit (het Keipad) naar de Keerdam komt te vervallen. Dit zorgt ervoor dat de verkeerssituatie ter plaatse aanzienlijk overzichtelijker wordt. In ieder geval verbetert de doorstroming en dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

In de tabellen 6.6, 6.7 en 6.8 zijn respectievelijk de verkeerseffecten op de kruispunten Grote Kade – Weegbrugweg, de Nieuwe weg – Promenade – Duinstraat en voor het kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade weergegeven, in de variant waarbij het verkeer over de rondweg gestuurd wordt.

Tabel 6.6 Kruispunt Grote Kade - Weegbrugweg, representatieve periode 2027 incl. variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Grote Kade west	0,43	8	1
Grote Kade oost	0,20	4	0
Weegbrugweg	0,4	7	1

Tabel 6.7 Kruispunt Nieuwe weg – Promenade - Duinstraat, representatieve periode 2027 incl. variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Nieuwe weg	0,37	9	1
Duinstraat	0,28	5	0
Promenade	0,39	6	1

Tabel 6.8 Kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade, representatieve periode 2027 incl. variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Scheldekade	0,13	3	0
Keerdam	0,51	14	1
Duivelshoek	0,26	3	0

De waarden blijven ruim onder de relevante normstelling, waardoor een goede verkeersafwikkeling wordt geborgd. De verkeersafwikkeling scoort beter dan het Basisalternatief. De uitkomsten zijn gevisualiseerd in figuur 6.2.



Figuur 6.2 Beoordeling verkeersafwikkeling Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

Verkeersveiligheid

Op de Grote Kade en Weegbrugweg is een beperkte verkeerstoename zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2027. De toename van het risico op verkeersongevallen in de kern Breskens is daardoor beperkt. Wel wordt de kritische I/C-waarde van 1 tijdens de representatieve drukke dag in de kern bereikt. Over het algemeen ligt deze I/C-waarde lager (0,73; verhoogde verkeersdruk). Voorts is van belang dat de situatie ter plaatse overzichtelijker zal worden doordat het Keipad uit de verkeersstructuur wordt gehaald.

Parkeren

De samenstelling van het functieprogramma heeft invloed op de parkeerbehoefte. In tabel 6.9 is de parkeerbehoefte voor het maaiveld en de plinten weergegeven. De parkeerkcijfers zijn gebaseerd op de CROW-richtlijnen die voor dit gebied zullen worden gehanteerd.

Tabel 6.9 Parkeerbehoefte planontwikkeling maaiveld of in plinten VKA

	parkeerbehoefte (aantal parkeerplaatsen)
maaiveld	285
plinten	792
Totaal (afgerond)	1.080

Binnen het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar om de parkeergelegenheid te creëren die in de parkeerbehoefte voorziet. De vorenstaande parkeerbehoefte is gebaseerd op de volgende uitgangspunten en berekening.

Tabel 6.10 Parkeerbehoefte per functie VKA

kencijfers en normatieve parkeerbehoefte					
functie	parkeernorm	bewoners/bezoekers	parkeernorm	oppervlakte	parkeerbehoefte
appartementen regulier	koop, etage, duur	bewoners	1,3	100	120
appartementen regulier	koop, etage, duur	bezoekers	0,3	100	30
appartementen recreatief	recreatiewoning	bewoners + personeel	1,6	360	576
horeca	restaurant	bezoekers (80%)	8,0	2.500	200
horeca	restaurant	personeel (20%)	2,0	2.500	50
vismijn	bedrijf arbeidsextensief	personeel (95%)	0,81	1.800	14,5
vismijn	bedrijf arbeidsextensief	bezoekers (5%)	0,04	1.800	0,8
visserijmuseum	museum	personeel (5%)	0,04	1.050	0,4
visserijmuseum	museum	bezoekers (95%)	0,76	1.050	8,0
visserij experience	museum	personeel (5%)	0,04	300	0,1
visserij experience	museum	bezoekers 95%)	0,76	300	2,3
boomkorkotter	museum	personeel (5%)	0,04	320	0,1
boomkorkotter	museum	bezoekers 95%)	0,76	320	2,4
detailhandel		personeel (28%)	0,87	200	1,7
detailhandel		bezoekers 72%)	2,23	200	4,5
horeca	restaurant	bezoekers 80%)	8,0	400	32,0
horeca	restaurant	personeel (20%)	2,0	400	8,0
kantoor	geen baliefunctie	bezoekers (5%)	0,12	200	0,2
kantoor	geen baliefunctie	personeel (95%)	2,23	200	4,5
detailhandel	buurt-/dorpscentrum	personeel (28%)	0,67	1.000	6,7
detailhandel	buurt-/dorpscentrum	bezoekers (72%)	1,73	1.000	17,3
sport/sauna	fitnesscentrum	personeel (13%)	0,52	1.000	5,2
sport/sauna	fitnesscentrum	bezoekers (87%)	3,48	1.000	34,8
zeezeilcentrum	commerciële dienstverlening	personeel (80%)	2,16	1.500	32,4
zeezeilcentrum	commerciële dienstverlening	bezoekers (20%)	0,54	1.500	8,1
bedrijven	bedrijf arbeidsintensief	personeel (95%)	1,62	1.500	24,2
bedrijven	bedrijf arbeidsintensief	bezoekers (5%)	0,09	1.500	1,3
jachthaven	jachthaven	algemeen	0,5/lpl	100	50

Tabel 6.11 Aanwezigheidspercentages

aanwezigheidspercentages	
wonen (bewoners)	100%
wonen (bezoekers)	100%
restaurant	100%
detailhandel	0%
sportfuncties binnen	100%
commerciële dienstverlening	0%
bedrijven	0%
sociaal cultureel	90%
museum functies avond/nacht excl vismijn	0%
jachthaven	100%

Tabel 6.12 Parkeerbehoefte planontwikkeling VKA

parkeerbehoefte	
maaveld	
parkeerbehoefte openbaar t.b.v. horeca en voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven en jachthaven – bezoekers	
horeca bezoekers	200,0
detailhandel bezoekers	0,0
sport/sauna bezoekers	34,8
zeezeilcentrum bezoekers	0,0
bedrijven bezoekers	0,0
jachthaven	50
	284,8
totaal afgerond	285
parkeerbehoefte openbaar t.b.v. viscentrum	
bedrijf bezoekers	0,0
museum bezoekers	0,0
detailhandel bezoekers	0,0
horeca bezoekers	0,0
kantoor bezoekers	0,0
	0,0
totaal afgerond	0
totaal maaveld	285
parkeerkelders	
parkeerbehoefte gereserveerd t.b.v. horeca en voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven en jachthaven - personeel	
horeca personeel	50,0
detailhandel personeel	0,0
sport/sauna personeel	5,2
zeezeilcentrum personeel	0,0
bedrijven personeel	0,0
	55,2
totaal afgerond	56
parkeerbehoefte gereserveerd t.b.v. appartementen	
wonen (bewoners)	130
wonen (bezoekers)	30
recreatie	576
totaal afgerond	736
parkeerbehoefte openbaar t.b.v. viscentrum	
bedrijf personeel	0,0
museum personeel	0,0
detailhandel personeel	0,0
horeca personeel	0,0
kantoor personeel	0,0
	006
totaal afgerond	0
totaal parkeerkelders	792
totale parkeerbehoefte (afgerond)	1.080

Aangezien het Viscentrum zaterdagavond is gesloten, is op dat maatgevende moment voor de parkeerbalans, geen parkeerbehoefte voor het Viscentrum opgenomen. Dit laat onverlet dat voor alle functies in samenhang voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd waaraan alle partijen ene bijdrage leveren.

Verdere uitwerking parkeerbehoefte

Om de parkeerbehoefte in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012. Hierin is aangesloten bij de uitgangspunten zoals die bij de berekening van de verkeersgeneratie (paragraaf 9.3.3) zijn toegepast. Uitgegaan is van de minimumparkeernorm. Hieruit volgt een parkeerbehoefte van circa 1.000 parkeerplaatsen. Wanneer het te realiseren programma en het bijbehorende aantal parkeerplaatsen wordt vergeleken met bestaande situatie,

zoals een woongebied en centrumgebied met vergelijkbare functies, dan is de omvang van de parkeerbehoefte hoe dan ook omvangrijk. Bij de planuitwerking zal worden bekeken of tot verfijning van de normstelling kan worden gekomen. Daarbij kan worden betrokken dat sprake kan zijn van combinatiebezoek. Immers, het gebied leent zich voor dagrecreatief bezoek van het Viscentrum en vervolgens het bezoeken van detailhandel en horeca in het gebied en van andere functies. Zo zullen ook de gebruikers, bewoners en bezoekers van de appartementen de horeca en detailhandel bezoeken. Daarnaast ligt het centrumgebied van Breskens op loopafstand en wordt het gebied door loopbruggen goed en direct met het centrumgebied verbonden, met name ter hoogte van het Winkelhart van Breskens. In het ontwerpbestemmingsplan of bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt dit verder uitgewerkt, zonder dat sprake zal zijn van afwenteling van de parkeerbehoefte op aangrenzende gebieden.

Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een maximale invulling van het programma. Om overdimensionering te voorkomen zal in kader van de omgevingsvergunning nog een definitieve toets plaats moeten vinden op het moment dat het definitieve programma vastgesteld is. Op basis van de specifieke parkeerbehoefte zal dan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden bepaald.

Viscentrum

Aangezien het Viscentrum zaterdagavond is gesloten, is op dat maatgevende moment voor de parkeerbalans, geen parkeerbehoefte voor het Viscentrum opgenomen.

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 6.13 Waardering effecten verkeer en parkeren VKA

thema	te beschrijven effecten	VKA
verkeer en parkeren	effecten ontsluiting en bereikbaarheid auto	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid fietsverkeer	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid voetgangers	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid openbaar vervoer	0
	effecten robuustheid netwerk	+
	effecten verkeersafwikkeling	0
	effecten verkeersveiligheid	0
	parkeerbehoefte ten opzichte van parkeeraanbod	0
	bouwfase (tijdelijk)	0
	evenementen (tijdelijk)	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.4. Geluid

Op het gebied van wegverkeerslawaaï zijn maatregelen verwerkt in het VKA. Overige maatregelen zijn niet op voorhand meegenomen in het VKA. Hierdoor verschilt de score van het VKA met het Basisalternatief alleen op het gebied van wegverkeerslawaaï.

Jachthaven

De geluidseffecten van de jachthaven zijn in het VKA gelijk aan die van het Basisalternatief met maatregelen. Er is grotendeels sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe appartementen, alleen ter hoogte van het nieuw te ontwikkelen appartementencomplex aan de Kaai is een overschrijding te verwachten van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. In de nachtperiode wordt de geluidsnorm hier met 5 dB (A) overschreden. De geluidsbron die deze overschrijding van de richtwaarden veroorzaakt, is het klapperen van de tuigage tegen de masten van de zeiljachten. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om ter plaatse een hogere geluidsbelasting toe te staan. Hiervoor zijn in dit geval duidelijke argumenten aanwezig.

- De overschrijding is enkel en alleen het gevolg van het klapperen van tuigage van zeiljachten die in de jachthaven zijn aangemeerd.

- Dit type geluid is inherent aan het beoogde eindbeeld dat in het gebied wordt nagestreefd (levendige jachthaven met verblijfsrecreatie en permanente bewoning).

Daarnaast heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om het vastmaken van het tuigage op zeiljachten verplicht voor te schrijven in de omgevingsvergunning voor milieu.

Het effect wordt als neutraal (0) beoordeeld.

Nieuwe bedrijvigheid

In de toekomstige situatie wordt ook voor het VKA voldaan aan de geldende geluidsnormen door de nieuwe bedrijvigheid. Op dit punt scoort het VKA gelijk aan die van het Basisalternatief (score '0').

In de huidige situatie is reeds sprake van een gemengd gebied, anders dan een regulier woongebied. De combinatie van bedrijvigheid, haven, visserij, jachthaven en recreatie zorgt voor de karakteristiek van het gebied als een gemengd gebied. In de toekomstige situatie neemt de levendigheid verder toe en wordt een levendig recreatief verblijfsgebied gerealiseerd waar verschillende soorten functies, naast het wonen en recreatief verblijf mogelijk zijn (gebied met functiemenging). Hiermee ligt het gemengde karakter van het gebied vast. Bij de beleving van de geluidhinder moet hier in de toekomstige situatie rekening mee worden gehouden.

Wegverkeerslawaaai

In het VKA is uitgegaan van een lagere verkeerstoename ten opzichte van het Basisalternatief en de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg', zoals in de paragraaf verkeer en parkeren is onderbouwd. In tabel 6.13 zijn de gehanteerde verkeersgegevens in het VKA weergegeven.

Tabel 6.14 Verkeersbelasting toekomstige situatie inclusief VKA en evenementen (afgerond op 50-tallen)

nr.	naam wegvak	jaargem. huidige 2016 mvt*/etmaal weekdag	jaargem. auto-noom 2027*** mvt*/etmaal weekdag	jaargem. verkeers-toename ontwikkeling mvt*/etmaal weekdag		jaargem. 2027 mvt*/etmaal weekdag incl. ontwikkeling	jaargem. verkeers-toename ontwik-keling mvt*/etmaal weekdag	jaargem. 2027 mvt*/etmaal weekdag incl. ontwikkeling	
				basisalternatief		variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'			
1.	N676 noord	3.550	3.950	(30%**	1.000	4.950	10%**	350	4.300
1a.	Rotonde 1	2.000	2.250			3.400			2.600
2.	N676 zuid	6.400	7.150	65%**	2.150	9.300	65%**	2.150	9.300
2a.	Rotonde 2	4.050	4.500			6.400			6.400
2b.	Rotonde 3	3.800	4.250			6.150			6.150
3.	N675 oost	2.100	2.350	30%**	1.000	3.350	60%**	2.000	4.350
3a.	Rotonde 4	1.900	2.100			3.100			5.300
4.	Duivelshoekseweg	3.000	3.350	40%**	1.300	4.650	70%**	2.300	5.650
5.	Rijksweg	550	600	20%**	650	1.250	7%**	250	850
6.	Singel	700	800	10%**	350	1.150	5%**	150	950
7.	Promenade	900	1.000	30%**	1.000	2.000	12%**	400	1.400
8.	Westlandstraat	2.350	2.600	5%*	150	2.750	3%**	100	2.700
9.	Grote Kade	3.500	3.900	23%**	750	4.650	10%**	350	4.250
10.	Dorpsstraat	2.350	2.600	15%**	500	3.100	5%**	150	2.750
11.	Weegbrugweg	3.250	3.650	25%**	850	4.500	13%**	450	4.100
12.	Scheldekade	2.450	2.750	3%**	100	2.850	3%**	100	2.850
13.	Keipad	1.750	-	0%**			0%**		
14.	Keerdam	1.200	1.350	43%**	1.400	2.750	73%**	2.400	3.750
15.	Nieuwe verbinding	-	1.950	55%**	1.800	3.750	25%**	850	2.800

* mvt = motorvoertuigen.

** Percentage van de totale verkeerstoename ontwikkeling + evenementen 5.000 mvt/etmaal op een weekdag.

*** Op basis van 1% jaarlijkse autonome verkeersgroei.

Nieuwe woningen ten opzichte van bestaande wegen

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat de richtwaarde van 48 dB op de gevel van nieuwe woningen op de Middenhavendam en Kaai ten gevolge van de Keerdam wordt overschreden (tabel 10.11). Dit geldt voor in het Basisalternatief. In de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' geldt dat enkel op de woningen aan de Kaai een overschrijding plaatsvindt van de richtwaarde en niet meer ter hoogte van de Middenhavendam zoals in het basisalternatief. De maximale aanvaardbare geluidswaarde wordt niet overschreden.

Nieuwe woningen ten opzichte van de nieuwe weg

Bij geen van de nieuwe woningen is sprake van overschrijding van de richtwaarde als gevolg van de nieuwe weg (nieuwe verbinding tussen Promenade en Keerdam; nummer 18).

Bestaande woningen ten opzichte van nieuwe weg

Op geen van de bestaande woningen wordt de richtwaarde van 48 dB overschreden als gevolg van wegverkeer op de nieuwe weg (nieuwe verbinding tussen Promenade en Keerdam; nummer 18).

Uitstralingseffecten

Voor alle wegen waar sprake is van een significante verkeerstoename is de geluidstoename inzichtelijk gemaakt. In figuur 6.2 is voor het Basisalternatief per weg aangegeven waar sprake is van een geluidstoename van 1,5 dB of hoger ten opzichte van de autonome situatie 2027. Bij de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' doen zich geen overschrijdingen voor van 1,5 dB of meer. In tabel 6.14 zijn de toenames van het geluid per weg aangegeven. In bijlage 18 zijn gedetailleerde gegevens met betrekking tot wegverkeerslawaai opgenomen.



Figuur 6.2 Uitstralingseffecten geluidstoename > 1,5 dB VKA

Tabel 6.15 Uitstralingseffecten hoogste geluidstoename per weg

nr.	naam wegvak	hoogste geluidstoename basialternatief	hoogste geluidstoename variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
1.	N676 noord	0,94 dB	0,29 dB
2.	N676 zuid	1,08 dB	1,08 dB
3.	N675 oost	0 dB	0,20 dB
4.	Duivelshoekseweg	0 dB	0 dB
5.	Rijksweg	0 dB	0 dB
6.	Singel	0 dB	0 dB
7.	Promenade	2,13 dB	0,42 dB*
8.	Westlandstraat	0,31 dB	0,33 dB
9.	Grote Kade	0,78 dB	0,39 dB
10.	Dorpsstraat	0,89 dB	0,36 dB
11.	Weegbrugweg	1,06 dB	0,66 dB
12.	Scheldekade	0,17 dB	0,16 dB
14.	Keerdam	0 dB	0,16 dB**

* Deze geluidstoename is op etage 1 berekend. Op de overige etages is geen sprake van een geluidstoename van 1,5 dB of meer.

** Deze geluidstoename is op etage 5 aan de gevel van de woningen aan de Scheldekade berekend. Op de overige etages is geen sprake van een geluidstoename van 1,5 dB of meer.

Uit de geluidsberekeningen (zie ook bijlage 18) blijkt dat in het Basisalternatief op de Promenade een geluidstoename hoger dan 1,5 dB plaatsvindt. In de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg', waarbij het verkeer voor het grootste deel via de oostelijke en zuidelijk rondweg wordt geleid, is de geluidstoename zeer beperkt. Een geluidstoename van 1 dB is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar. Bij de keuze voor de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' is het nodig dat de bewegwijzering wordt aangepast. Dit houdt het plaatsen van nieuwe bebording in alsmede het aanpassen van routeplanners. Overwogen kan worden de aansluiting van de Keerdam op de Promenade als het ware te knippen, zodat de verkeersstromen van en naar de Promenade en het centrum worden ontmoedigd en zodoende beperkt. Bezien kan worden of alternatieven mogelijk zijn. Dit wordt in de verdere planvorming uitgewerkt.

De maat van 1,5 dB vloeit voort uit de regelgeving inzake reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Daarvan is sprake indien naast een fysieke wijzigingen aan een weg, de geluidstoename 2 dB of meer bedraagt. Bij akoestisch onderzoek wordt een toename vanaf 1,5 dB beschouwd als een toename van 2 dB.

Evenementen

In de toekomstige situatie zullen de bestaande evenementen in het havengebied ook plaats blijven vinden. Het beoogde eindbeeld zoals dat in het Masterplan is neergelegd, gaat uit van een hoogwaardig verblijfsrecreatief gebied met een grote mate van levendigheid. De huidige evenementen zijn passend in dat eindbeeld. Het gros van de evenementen is afgelopen voor 23:00 uur. Enkel de Visserijfeesten gaan door tot in de nachtperiode (gedurende 1 uur). Daarmee wordt de nachtperiode voor het overgrote deel gerespecteerd.

Voor alle evenementen blijft gelden dat ze uiteraard dienen te voldoen aan de normen die gesteld zijn in de APV van de gemeente Sluis. Als eindtijd voor evenementen is in de Nota evenementenbeleid 24.00 uur voor muziek gehanteerd en als eindtijd voor het evenement 00.30 uur (zondag tot en met donderdag). Op vrijdag, zaterdag en dagen vóór een officiële feestdag geldt 01.00 uur als eindtijd voor de muziek en 01.30 uur voor het evenement zelf. De evenement moeten voldoen aan dit beleid, dat als waarmee een passende regeling voor de omgeving is vastgelegd.

De gemeente Sluis weegt de milieuhinder bij elke aanvraag voor een evenement nauwkeurig af, en geeft indien voldaan wordt aan de APV een vergunning af voor het evenement. Daarmee wordt voldoende

gewaarborgd dat onevenredige geluidhinder kan worden voorkomen. Tevens wordt het evenementen-beleid in de bestemmingsregeling vertaald. De tijdelijke geluidseffecten van de evenementen zijn in het VKA gelijk aan die van het Basisalternatief (score '0').

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 6.15 Waardering (alle) geluidseffecten VKA ten opzichte van de referentie

thema	te beschrijven effecten	VKA
jachthaven	geluidemissie op de directe leefomgeving	-
nieuwe bedrijvigheid	geluidemissie op de directe leefomgeving	0
wegverkeerslawaaï (nieuwe geluidsgevoelige functies)	effecten op nieuwe functies	0
wegverkeerslawaaï (nieuwe weg)	effecten op nieuwe functies	0
	effecten op bestaande functies	0
wegverkeerslawaaï (uitstralingseffect)	effecten op bestaande functies	0
evenementen	geluidemissie op de directe leefomgeving	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.5. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid

Het VKA verschilt niet met Basisalternatief op het gebied van de aspecten water, dijkveiligheid en nautische veiligheid.

- Uitgangspunt is dat het huidige veiligheidsniveau van de waterkering blijft gehandhaafd. Dat houdt in dat het VKA altijd kan voldoen aan de eisen van de beheerders van de waterkering, het effect is neutraal (score '0').
- De beoogde uitbreiding van de jachthaven voldoet ook aan de eisen van de vaarwegbeheerder (score '0'). Wel zijn beperkte maatregelen noodzakelijk om een acceptabel nautisch veiligheidsniveau te waarborgen/bereiken.
- Ten aanzien van het deelaspect volksgezondheid scoort het Basisalternatief licht negatief (-), omdat het aantal personen dat in aanraking komt met open water met een steil talud toeneemt. Met betrekking tot de overige aspecten op het gebied van water scoort het Basisalternatief neutraal (0).

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 6.17 Waardering alle watereffecten VKA ten opzichte van de referentie

thema/deelthema	effectbeschrijving	VKA
water	wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	0
	grondwaterkwantiteit en verdroging	0
	hemel- en afvalwater (inclusief water op straat en wateroverlast)	0
	volksgezondheid (water gerelateerd)	-
	bodemdaling	0
	oppervlaktewaterkwaliteit	0
	grondwaterkwaliteit	0
dijkveiligheid	permanente effecten	0
nautische veiligheid		0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.6. Landschap en cultuurhistorie

Landschap

De maatregelen die in het VKA zijn verwerkt hebben geen effect op het aspect landschap en cultuurhistorie. De effectbeoordeling van het VKA is gelijk aan dat van het Basisalternatief.

Openheid en zichtbaarheid vanuit de Westerschelde en de omliggende polders

Doordat in de nieuwe situatie meer en hogere gebouwen in het havengebied worden gerealiseerd, neemt de zichtbaarheid van de locatie vanuit de Westerschelde en de omliggende polders gezien met 79 % toe. Hiermee is duidelijk sprake van een grote verandering in het landschapsbeeld. Van een haven met een enkel hoogbouwwerk (de graansilo) naar een gebied met hoogbouw. De aantasting van de openheid wordt dan ook als negatief beoordeeld (score '--').

Relatie man-made karakter van het landschap (macroschaal)

De locatie is geen willekeurige plek langs de Westerschelde, maar het betreft de haven van Breskens: een duidelijk herkenbare plek. In de nieuwe situatie is sprake van een 'sterke koppeling' met het landschap van de haven. Dit wordt vooral veroorzaakt door de bebouwing. Het vergroten van de jachthaven is daaraan verder ondergeschikt. Dit wordt als positief beoordeeld (score '++').

Relatie met het man-made karakter van het landschap (patroonherkenning)

Het patroon van de bebouwing is gekoppeld aan de twee havendammen. De bebouwing voegt zich dus in het bestaande patroon. Het hoogte accent op de kop is een duidelijke landmark, zowel voor de ingang van de havens als voor de markering van Breskens aan de Westerschelde. Het invullen van de vrijkomende haven als jachthaven is een logische aansluiting op de bestaande jachthaven. Dit wordt als positief beoordeeld (score '++').

Wandvorming

Kijkend vanaf de westelijke richting en vanuit het noorden (Vlissingen) vormt de nieuwe bebouwing een duidelijke wand die het silhouet van de bestaande bebouwing afschermt. Dit wordt als negatief beoordeeld (score '--').

Samenhang met het dorp

In de huidige situatie is vanwege de duidelijke scheiding tussen het havengebied en de rest van het dorp, vanwege de aanwezige zeedijk, geen samenhang tussen beide gebieden. De architectuur van de nieuwbouw vormt een duidelijke begrenzing van de haven aan de westzijde en heeft een sterke eigen identiteit. Dit wordt als positief beoordeeld (score '++').

Zichtlijnen

Door de bebouwing verandert het karakter van het uitzicht van de appartementencomplexen de Remise en Het Wapen van Breskens. De lage havenbebouwing maakt plaats voor hoge woonbebouwing, die het uitzicht over de Schelde gedeeltelijk blokkeren. De oude, horizontaal georiënteerde, bebouwing maakt voor een deel plaats voor een meer verticaal georiënteerde bebouwing. Dit wordt als negatief beoordeeld (score '--').

Schaduwhinder / bezonning

Het Basisalternatief zorgt niet voor schaduwhinder in de directe omgeving. Dit wordt als neutraal beoordeeld (score '0').

Cultuurhistorie

De effectbeoordeling van het VKA is op dit punt gelijk aan dat van het Basisalternatief. Het VKA verstoort geen aangewezen cultuurhistorische waarden in het plangebied. Bovendien zijn mogelijkheden voor handen om de versterking van kenmerkende (cultuurhistorische) objecten (met name de oude aanlegsteiger en het kunstwerk Brood en vis) te conserveren. Het effect wordt daarom als neutraal beoordeeld (score '0').

Samenvattende effectbeoordeling

Tabel 6.18 Beoordeling effecten VKA landschap ten opzichte van de referentie

thema/deelthema	effectbeoordeling	VKA
landschap	openheid en zichtbaarheid	--
	relatie man made landschap macro schaal	++
	relatie man made landschap patroonkenmerken	++
	stedenbouwkundige context: wandvorming	--
	stedenbouwkundige context: samenhang dorp	++
	zichtlijnen	--
	bezonning / schaduw hinder	0
cultuurhistorie	verstoring van cultuurhistorische waarden	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief



Figuur 6.3 3D-animatie VKA in bezien in westelijke richting (bron: juli 2017 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)



Figuur 6.4 3D-animatie VKA gezien in oostelijke richting (bron: aug 2017 ARCAS ARCHITECTURE & URBANISM)

6.3.7. Bodem, archeologie en NGE

Bodemkwaliteit

De voorgenen herontwikkeling van het havengebied zal ertoe leiden dat het aantal bodembedreigende activiteiten in het gebied afneemt. De resterende bedrijfsactiviteiten worden gehuisvest in gebouwen die voldoen aan de laatste stand der techniek, ook wat betreft het treffen van bodembeschermende maatregelen. Hoewel grootschalige grondwerkzaamheden en grondverzet niet aan de orde zijn, kan het voorkomen dat op enkele locaties toch graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Indien daarbij een verontreiniging in de (water)bodem wordt aangetroffen, moet die worden gesaneerd. De kwaliteit van de bodem zal dan lokaal zelfs verbeteren. Om deze reden scoort het VKA net zoals het Basisalternatief licht positief (score '+').

Bodemopbouw

Het VKA heeft evenals het Basisalternatief geen substantieel effect op de bodemopbouw ter plaatse. De fundering van de betonconstructies waarop de appartementencomplexen gaan worden gerealiseerd, sluiten qua opbouw aan op de bestaande ondergrond. Behalve de fundatiepalen is slechts weinig grondverzet noodzakelijk. Om deze reden scoort het VKA neutraal (score '0').

Archeologie

Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied een zeer lage verwachting heeft op het voorkomen van archeologisch waardevolle resten. Worden desondanks bij graafwerkzaamheden archeologisch waardevolle resten tijdens de aanleg aangetroffen, dan dient hiervan conform de Monumentenwet direct melding te worden gemaakt. Om deze reden scoort het VKA, net zoals het Basisalternatief, op dit aspect neutraal (score '0').

Niet-gesprongen explosieven (NGE's)

Hoewel grootschalige grondwerkzaamheden en grondverzet niet aan de orde zijn, kan het voorkomen dat op enkele locaties toch graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Mocht een NGE gevonden worden, dan zal deze worden geruimd. Hiermee wordt voor de toekomst een verder risico voorkomen. Om deze reden scoort het VKA, evenals het Basisalternatief, licht positief (score '+') op dit onderdeel.

Samenvattende effectbeoordeling**Tabel 6.19 Waardering effecten VKA op bodem, archeologie en NGE ten opzichte van de referentie**

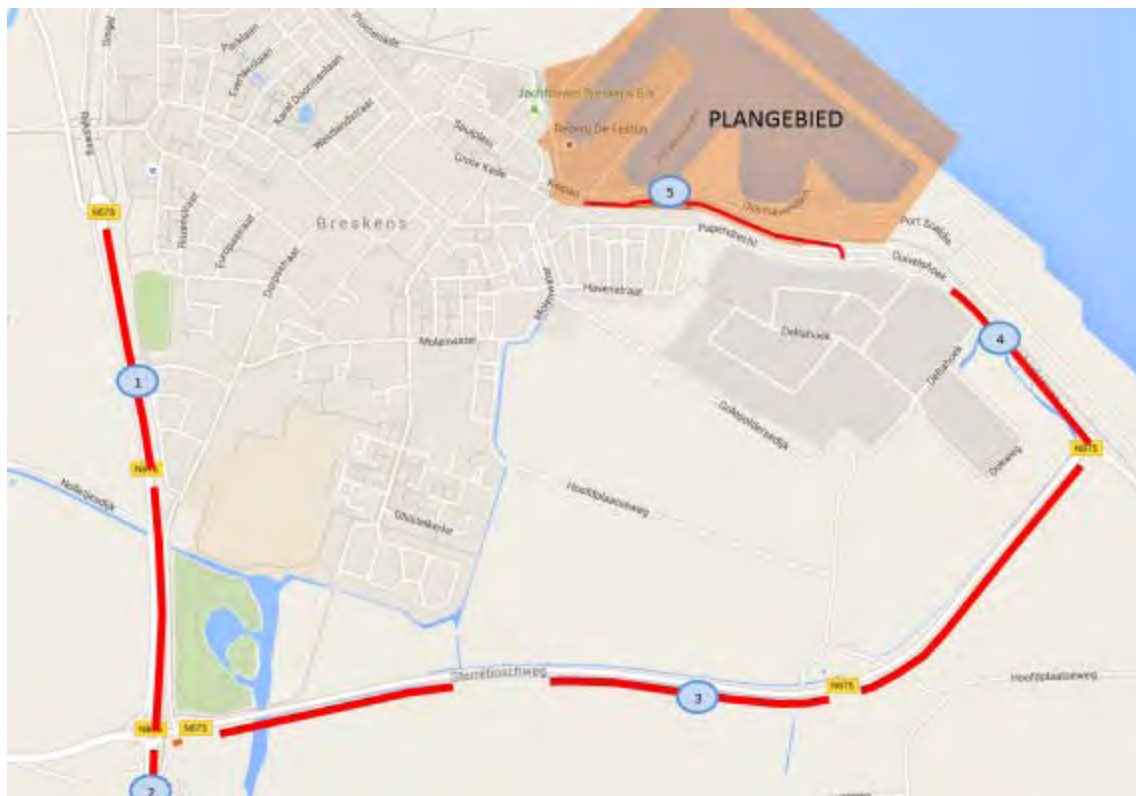
aspect		VKA
bodem	bodemopbouw	0
	bodemkwaliteit	+
archeologie	verstoren archeologische waarden	0
NGE	aanwezigheid NGE bij grondroerende handelingen	+

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.8. Luchtkwaliteit en geur**Luchtkwaliteit**

De effecten van de verkeerstoename op de luchtkwaliteit zijn onderzocht met de NSL-monitoring tool. De emissies voor de maatgevende verontreinigende stoffen op grond van de Wet luchtkwaliteit zijn berekend (fijn stof (PM₁₀), ultrafijn stof (PM_{2,5}) en NO_x).

Om de luchtkwaliteit voor het VKA (2027) in beeld te brengen is gebruikgemaakt van de monitoringstool NSL. In tabel 6.8 zijn de verkeerscijfers voor het VKA weergegeven voor de omliggende maatgevende wegen. Dit betreffen de N676-noord, de N676-zuid, de N675-oost, de Duivelshoekseweg en de Keerdam, zie figuur 6.5.



Figuur 6.5 Ligging beoordeelde wegen luchtkwaliteit VKA

In de tabel 6.20 zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen voor het voorkeursalternatief weergegeven. Te zien is dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In vergelijking met de referentiesituatie 2027 blijven de concentraties luchtverontreinigende stoffen PM₁₀ en PM_{2,5} gelijk. De concentratie NO_x neemt in zeer geringe mate toe met 0,1 µg/m³. De verkeerstoename als gevolg van de beoogde transformatie van het havengebied in Breskens heeft geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het effect is gelijk aan het Basisalternatief (score '0').

Tabel 6.20 Maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen VKA

	AO		VKA
	2016	2027	2027
PM ₁₀	19,5 µg/m ³	17,9 µg/m ³	17,9 µg/m ³
PM _{2,5}	12,0 µg/m ³	10,5 µg/m ³	10,5 µg/m ³
NO _x	17,2 µg/m ³	13,9 µg/m ³	14,0 µg/m ³

Geur

Voor het aspect geur zijn de effecten van het VKA gelijk aan het Basisalternatief (score '0'). Voor de scheepsherstelbedrijven kan worden voldaan aan de richtafstand van 50 meter door het emissiepunt van de afzuiginstallatie in het midden van het geprojecteerde ruimtebeslag op de voet van de Middenhavendam te plaatsen. De scheepsherstelbedrijven dienen daarbij een doelmatige aparte ruimte met afzuig- en filtersysteem, dat voldoet aan de beste beschikbare technieken, te realiseren. Hiervoor zal een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit worden opgesteld.

6.3.9. Externe veiligheid**Inrichtingen**

Ook bij de indeling van de jachthaven van het VKA kunnen de twee brandstofpontons blijven voldoen aan de afstandsnorm van 30 meter ten opzichte van kwetsbare objecten die hiervoor gelden. Het VKA scoort op dit punt eveneens neutraal (score '0').

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

In het VKA zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten voorzien binnen de maatgevende contour van het PR ten gevolge van de het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Evenmin zijn binnen een afstand van 200 meter van de vaarroute (PAG) nieuwe objecten voorzien. Het VKA voldoet daarmee aan de wettelijke eisen en scoort op dit punt, net als het Basisalternatief, neutraal (score '0').

Tabel 6.21 Waardering effecten VKA op externe veiligheid ten opzichte van de referentie

	VKA
risicovolle inrichtingen	0
transport gevaarlijke stoffen over de Westerschelde	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.10. Duurzaamheid en energie**Duurzaamheid en energiebesparing**

De effectbeoordeling van het VKA is op dit punt gelijk aan dat van het Basisalternatief. In het Basisalternatief is reeds rekening gehouden met algemene duurzaamheidsuitgangspunten voor de nieuwe gebouwen. Zo heeft de ontwikkelende partij aangegeven dat voor alle appartementsgebouwen de EPC-norm voor woonfuncties in plaats van logiesfuncties wordt gehanteerd. Oftewel het toepassen van een EPC van 0,4 in plaats van 1,4. Ook de nieuwe bedrijven en de te verplaatsen bestaande bedrijven (BYS en Meeusen) worden in nieuwe gebouwen gehuisvest die aan de laatste stand der techniek op het gebied van energiepresentaties en duurzaamheid zullen voldoen.

Voor jachthavens geldt dat ze al lange tijd aan strenge eisen voor gebruik van anti-fouling, afvallozing e.d. moeten voldoen.

Het VKA wordt voor het aspect duurzaamheid en energiebesparing dan ook als positief beoordeeld (score '+').

Duurzaam ruimtegebruik

In het Basisalternatief worden de parkeervoorzieningen in de plint gerealiseerd. Dit levert een aanzienlijke ruimtebesparing op. Het effect wordt als positief (++) beoordeeld.

Klimaatbestendigheid

Zoals is toegelicht in hoofdstuk 4 is bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing expliciet rekening gehouden met de omstandigheid dat het hier een buitendijks gebied betreft. Dat is de reden dat de appartementen worden gebouwd vanaf het niveau van 8,80 meter +NAP. Dit niveau is in overleg met het Waterschap Scheldestromen bepaald en voldoet aan de nieuwe eisen ter voorkoming van hoogwater. Ook de daaronder gelegen commerciële ruimten en parkeergelegenheden worden voorzien van een dorpel (op circa 4,0 meter +NAP) om te voorkomen dat bij een vaker voorkomende hoge waterstand (boven 3,50 meter +NAP, oftewel het huidige maaiveld niveau van de kaden) deze ruimten onder water lopen. Dit klimaatbestendige ontwerp wordt als positief (++) beoordeeld.

Tabel 6.22 Waardering effecten VKA op duurzaamheid en energie

	basisalternatief
duurzaamheid en energiebesparing	++
duurzaam ruimtegebruik	++
klimaatbestendigheid	++

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, ---- = sterk negatief

6.3.11. Samenvatting en waardering effecten**Tabel 6.23 Eindscore effectbeoordeling autonome ontwikkelingen (AO), Basisalternatief en het VKA**

aspect	deelaspect	AO	basisalternatief	VKA inclusief maatregelen en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
beschermde gebieden	ruimtebeslag	0	0	0
	stikstofdepositie	0	0	0
	verstoring	0	-	-
beschermde soorten	ruimtebeslag	0	--	-
	verstoring	0	-	-
verkeer en parkeren	effecten ontsluiting en bereikbaarheid auto	0	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid fietsverkeer	0	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid voetgangers	0	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid openbaar vervoer	0	0	0
	effecten robuustheid netwerk	0	+	+
	effecten verkeersafwikkeling	0	--	0
	effecten verkeersveiligheid	0	--	0
	parkeerbehoefte ten opzichte van parkeeraanbod	0	0	0
	bouwfase (tijdelijk)	0	0	0
	evenementen (tijdelijk)	0	0	0
geluid	jachthaven	0	-	0
	nieuwe bedrijvigheid	0	----	0
	wegverkeerslawaaï - nieuwe geluidsgevoelige functies	0	0	0
	wegverkeerslawaaï - nieuwe weg: effecten op bestaande objecten	0	0	0
	wegverkeerslawaaï - nieuwe weg: effecten op nieuwe objecten	0	0	0
	wegverkeerslawaaï - uitstralingseffect	0	--	-
	evenementen	0	0	0

aspect	deelaspect	AO	basisalternatief	VKA inclusief maatregelen en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
landschap en cultuurhistorie	openheid en zichtbaarheid	0	--	--
	relatie 'man made landschap' macro schaal	0	++	++
	patroonkenmerken	0	++	++
	wandvorming	0	--	--
	samenhang dorp	-	++	++
	zichtlijnen	0	--	--
	schaduwshinder / bezonning	0	0	0
	verstoring van cultuurhistorische waarden	0	0	0
water, dijkveiligheid en nautische veiligheid	wateroverlast	0	0	0
	grondwaterkwantiteit en verdroging	0	0	0
	hemel- en afvalwater	0	0	0
	volksgezondheid	0	-	-
	bodemdaling	0	0	0
	oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0
	grondwaterkwaliteit	0	0	0
	dijkveiligheid	0	0	0
	nautische veiligheid	0	0	0
luchtkwaliteit	PM ₁₀	0	0	0
	PM _{2,5}	0	0	0
	NO _x	0	0	0
	geur	0	0	0
bodem, archeologie en NGE's	bodemopbouw	0	0	0
	bodemkwaliteit	0	+	+
	verstoren archeologische waarden	0	0	0
	NGE	0	+	+
externe veiligheid	risicovolle inrichtingen	0	0	0
	transport gevaarlijke stoffen Westerschelde	0	0	0
duurzaamheid en energie	duurzaamheid en energie	-	++	++
	duurzaam ruimtegebruik	0	++	++
	klimaatbestendigheid	-	++	++

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

6.3.12. Doorvertaling in het bestemmingsplan en vergunningen

Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden de situering en afmetingen van de gebouwen en het programma aan appartementen, ligplaatsen en commerciële ruimten uit het VKA (zie paragraaf 6.4) vastgelegd. Als onderdeel van de te beschouwen aspecten wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening in (de toelichting van) het bestemmingsplan een aanvaardbaarheidsoordeel gegeven over de negatieve effecten die, ook na het treffen van alle aanvullende maatregelen, nog resteren.

Toekomstig gebiedsprofiel: gemengd gebied en geen rustige woonwijk

In de huidige situatie is reeds sprake van een gemengd gebied, anders dan een regulier woongebied. De combinatie van bedrijvigheid, haven, visserij, jachthaven en recreatie zorgt voor een de karakteristiek van het gebied als een gemengd gebied. In de toekomstige situatie neemt de levendigheid alleen maar toe en wordt een levendig recreatief verblijfsgebied gerealiseerd waar verschillende soorten functies, naast het wonen en recreatief verblijf mogelijk zijn (gebied met functiemenging). Dit gemengde gebiedsprofiel is bepalend voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de relatief kleine afstanden tussen de appartementen voor wonen en verblijfsrecreatie en de bedrijfsmatige functies in en

rondom de jachthaven en het Viscentrum. Bij de verdere vergunningverlening en het toezicht en handhaving in het milieuspoor moet hiermee rekening worden gehouden.

Water

In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt het Waterschap Scheldestromen geconsulteerd over de uitkomsten van het onderzoek (zogenoemd wateradvies).

Nautische veiligheid

In het kader van de procedure voor het bestemmingsplan wordt de vaarwegbeheerder om instemming gevraagd met de uitkomsten van het onderzoek naar de nautische veiligheid. In overleg met hen wordt ook afgestemd op welke wijze de maatregelen op dit aspect verankerd moeten worden.

Ligging brandstofpontons

In het bestemmingsplan wordt de ligging van de brandstofpontons op voldoende afstand van gevoelige functies juridisch gewaarborgd door een afstandsmaat in het bestemmingsplan op te nemen.

Verantwoording groepsrisico vanwege transport over de Westerschelde

In het bestemmingsplan vindt de verantwoording van de beperkte toename van het groepsrisico plaats.

Aanwijzing havengebied voor evenementen

In het bestemmingsplan zal het havengebied expliciet worden aangewezen voor het houden van evenementen. Tevens wordt een specifieke regeling opgenomen.

Omgevingsvergunning voor uitbreiding van de jachthaven

In de omgevingsvergunning voor uitbreiding van de jachthaven worden de activiteiten van de jachthaven overeenkomstig het VKA vastgelegd.

Geluidsnormen

De omgevingsvergunning bevat de geluidsnormen waaraan de exploitant van de jachthaven zich moet houden na het voltooiën van de uitbreiding van de jachthaven. Hierin wordt de verruiming van de geluidsnormering voor de nieuwe appartementen aan de Kaai meegenomen.

Ligging brandstofpontons

In de omgevingsvergunning voor uitbreiding van de jachthaven wordt de ligging van de brandstofpontons op voldoende afstand van gevoelige functies eveneens gewaarborgd.

Omgevingsvergunning voor het Viscentrum

De uiteindelijke geluidhinder als gevolg van de scheepvaartbewegingen in de toekomstige situatie wordt beoordeeld als 'indirecte hinder' bij de omgevingsvergunning voor milieu voor het Viscentrum.

Waternvergunning

Dijkveiligheid

Ten aanzien van de noodzakelijke aanpassingen aan de primaire waterkering om het VKA te kunnen realiseren, zullen vergunningen op grond van de Waterwet worden aangevraagd. De technische eisen van de waterbeheerders worden hierin verankerd.

Ontheffing Wet natuurbescherming (Wnb) voor beschermde soorten

In de ontheffingsaanvraag op grond van de Wnb moeten de maatregelen worden opgenomen die getroffen gaan worden en die zijn verwoord in de voor het VKA opgestelde toets (zie bijlage 5 bij het MER). Deze maatregelen zullen deel uit gaan maken van de ontheffingsvoorwaarden.

Vergunning krachtens de Wet natuurbescherming (Natura 2000)

Om te onderbouwen dat het VKA niet tot significante negatieve effecten zal leiden voor het aangrenzende Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is voor het VKA een Passende Beoordeling opgesteld als bedoeld in de Wnb. De Passende Beoordeling is als bijlage 4 bij dit MER gevoegd. Parallel aan de procedure voor het bestemmingsplan, zal een verklaring van geen bedenkingen worden aangevraagd op grond van de Wnb bij de Provincie Zeeland waarvan de Passende Beoordeling en dit MER deel van uitmaken. Dit proces wordt na de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan opgestart.

7.1. Inleiding

Voor de effectbeschrijving (hoofdstuk 5 en deel B van dit MER) is een aantal aannames gedaan en zijn enkele leemten in kennis geconstateerd. De leemten in kennis en de gebruikte aannames, hebben betrekking op het ontbreken van detailinformatie en / of de gebruikte methoden voor het bepalen van de effecten. In geen van de gevallen heeft het ontbreken van informatie of het detailleringniveau van de informatie geleid tot het onvoldoende uitwerken van analyses en effect bepalingen. De aard en omvang van de geconstateerde leemten in kennis hebben ook een verantwoorde beoordeling van het Basisalternatief (en de keuze voor het VKA) niet in de weg gestaan. In de meeste gevallen betreft het alternatief-onafhankelijke zaken, die bij een vergelijking evenredig zouden doorwerken en daarom geen rangvolgordes beïnvloeden.

In paragraaf 7.2 worden de leemten in kennis en de gehanteerde aannamen nader omschreven en wordt aangegeven op welke wijze de betreffende leemten of aanname is verwerkt in de effectbeoordeling. De wettelijk verplichte aanzet voor het evaluatieprogramma is opgenomen in paragraaf 7.3.

7.2. Aannames en leemten in kennis

Tijdelijke effecten tijdens de bouw- en aanlegfase

De tijdelijke effecten in de aanlegfase zijn in dit MER op globaal niveau beschreven. Het is pas mogelijk om de effectbeschrijving op gedetailleerd niveau uit te werken wanneer het definitieve werkplan gereed is. Dat zal pas worden afgerond wanneer de bouwfasering bekend is en er duidelijkheid is over de tijdelijke verplaatsing van de bedrijven BYS en Meeusen op de Middenhavendam. In het werkplan worden de toe te passen wijze van funderen, uitvoeringstechnieken, rijroutes, de gedetailleerde bouwfasering en de planning nader uitgewerkt. Het uitvoeringsplan, met de daarin uit te werken onderwerpen, is een leemte in kennis voor de beschrijving van de tijdelijke effecten in dit MER. Deze leemte is van belang voor de detailuitwerking van het project, maar niet van belang voor de besluitvorming in de fase van de planvorming. Bovendien is gebleken dat de meest relevante tijdelijke effecten geen rol spelen bij de beoordeling van het Basisalternatief en de uiteindelijke keuze voor het VKA.

Tijdelijke effecten tijdens evenementen

Ook de tijdelijke effecten tijdens evenementen in het havengebied zijn slechts op hoofdlijnen beschreven in dit MER. In zijn algemeenheid wordt geconcludeerd dat de voorgenomen evenementen passend zijn in het beoogde eindbeeld (een levendig en aantrekkelijk recreatief verblijfsgebied). De uiteindelijke afweging over de aanvaardbaarheid wordt per evenement gedaan in het kader van het gemeentelijk evenementenbeleid op basis van de APV. Hiermee wordt voldoende gewaarborgd dat geen onevenredige hinder tijdens evenementen op zal treden.

7.3. Evaluatieprogramma en vervolgonderzoek

Doel evaluatieprogramma

Een evaluatieprogramma heeft tot doel te onderzoeken in hoeverre de feitelijke milieueffecten overeen komen met de voorspelde milieueffecten uit het MER. Ook kan worden nagegaan of afwijkingen van de in het MER veronderstelde uitgangspunten voor de inrichting tot relevante andere effecten leiden en of (mitigerende) maatregelen daadwerkelijk effectief zijn.

In het evaluatieprogramma ligt daarbij het accent op aspecten waar tijdens de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkelingen, de uitvoering en de gebruiksfase nog bijsturing mogelijk is. Het bevoegd gezag bepaalt op welke wijze en op welke termijn de effecten op het milieu worden geëvalueerd.

Vervolgonderzoek

Monitoring en evaluatie is alleen aan te bevelen indien mogelijk grote negatieve effecten zijn te verwachten. De opzet voor een evaluatieprogramma kan gebaseerd worden op de hiervoor geconstateerde leemten in kennis. Wanneer de daadwerkelijke effecten sterk afwijken van de voorspelde, kan het evaluatieprogramma voor het bevoegd gezag aanleiding geven om effecten te (laten) reduceren of ongedaan te maken. Hierbij dient eveneens te worden opgemerkt dat het bevoegd gezag bij het verstrekken van een vergunning een monitoringsplicht kan opnemen. Op voorhand bestaat vanuit het MER geen aanleiding voor het doen van vervolgonderzoek in de vorm van een evaluatie of het opnemen van een monitoringsverplichting.

Deel B: Nadere beschrijving milieusituatie en milieueffecten

8.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

8.1.1. Toetsingskader

Sinds 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. In de Wet natuurbescherming zijn de Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet opgenomen. Dit betekent dat deze wet zowel gebiedsbescherming als soortbescherming omvat, daar waar deze in het verleden nog opgesplitst waren. In de wet is nog steeds wel een duidelijk onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming (beschermde gebieden en de bescherming van bijbehorende soorten) en soortbescherming (beschermde soorten waarvan zowel de individuen als de functionele leefgebieden beschermd zijn). Gezien dit onderscheid, is dit onderscheid ook gemaakt in de beoordeling natuur van het MER.

Wet Natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming

De Wnb biedt bescherming voor onder andere Natura 2000-gebieden. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn aangewezen. Voor al deze gebieden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat de duurzame instandhouding van soorten en habitats binnen de Europese Unie wordt gewaarborgd. Daartoe zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitats die zich al op het gewenste niveau (kwalitatief en kwantitatief) bevinden (behoudsdoelstelling) en uitbreidings- respectievelijk verbeterdoelstellingen voor soorten en habitats die zich nog niet op het gewenste niveau bevinden (zie hierna voor een overzicht).

De haven van Breskens grenst aan het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Door de ligging buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe zijn directe effecten uitgesloten. Echter, externe effecten kunnen evenwel plaatsvinden op het gebied of de aangewezen natuurwaarden. Bijvoorbeeld geluidsverstoring kan het gebied indringen en aangewezen soorten kunnen gebruik maken van de haven.



Figuur 8.1 Kaart met ligging van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe (groen) ter plaatse van Breskens. (bron: aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied)

Beheerplan Deltawateren 2016-2022

Voor alle natuurgebieden die deel uitmaken van het Europese natuurnetwerk Natura 2000 wordt een beheerplan opgesteld. In een beheerplan worden de maatregelen beschreven die nodig zijn om de vastgestelde natuurdoelen voor het betreffende natuurgebied te kunnen behalen. Het beheerplan voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is opgenomen in het Beheerplan Deltawateren 2016-2022.

De Deltawateren herbergen unieke natuurwaarden die van wezenlijk belang zijn voor het behoud van de biodiversiteit op Europese schaal. Van grootschalige getijdennatuur met geulen, slikken, platen en schorren tot omvangrijke zoet- en zoutwatermeren, duinen en natte graslanden achter kilometerslange dijken. Bovendien heeft het gebied een voedselrijke bodem. Dit maakt de Deltawateren tot een waar paradijs voor duizenden vogels, vissen, zeezoogdieren en soorten als bever, nauwe korfslak en noordse woelmuis. In het beheerplan staat aangegeven welke extra beheer- en inrichtingsmaatregelen worden genomen om de bijzondere natuur te beschermen en de natuurdoelen te behalen. En onder welke voorwaarden menselijke activiteiten kunnen plaatsvinden zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor de natuur. Hierbij staat de balans tussen natuurbescherming en activiteiten in het gebied centraal. Nieuwe ontwikkelingen worden in het beheerplan niet opgenomen. Voor de transformatie van het havengebied Breskens moet dan ook apart worden onderzocht wat de mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied zijn. Hier wordt in de passende beoordeling in bijlage 4 nader op ingegaan.

Natuurnetwerk Nederland (Provinciale ruimtelijke verordening)

Effecten op het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS) worden niet beoordeeld in dit MER. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied nabij het plangebied ligt op 250 meter afstand, aan de rand van de bebouwde kom van Breskens. Dit ligt buiten de zone van 100 meter waarbinnen volgens de provinciale ruimtelijke verordening naar effecten moet worden gekeken. Door de afstand tussen het havengebied en het meest nabij gelegen NNN-gebied, worden uitstralende of versturende effecten bij voorbaat uitgesloten.

Wet natuurbescherming, aspect soortenbescherming

De Wnb (voorheen Flora- en faunawet) regelt de bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. Beschermde soorten zijn ingedeeld in drie beschermingscategorieën met eigen verbodsbepalingen en wettelijk belangen bij ontheffingsaanvragen.

- Vogelrichtlijnsoorten. Hierbij gaat het om alle inheemse Vogelsoorten.
- Habitatrichtlijnsoorten. Hierbij gaat het om soorten van bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn.
- Andere soorten. Dit zijn soorten die op nationaal niveau zijn aangewezen. De provincies kunnen door middel van Verordeningen vrijstelling geven voor de verbodsbepalingen die gelden voor deze soorten. De provincie Zeeland heeft dit gedaan in de Verordening Wet natuurbescherming Zeeland 2017.⁵⁾

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld. Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor alle in het wild levende planten en dieren (algemene zorgplicht).

Beschermde soorten zijn niet gebonden aan natuurgebieden en kunnen ook in menselijke omgeving voorkomen zoals in de stad of in een industriegebied. De ontwikkelingen in de haven van Breskens worden getoetst op de effecten op beschermde soorten.

8.1.2. Onderzoeksmethodiek

Voor dit MER is gebruik gemaakt van de toetsing van effecten die is uitgevoerd in de Soortenbeschermingstoets en de Toetsing Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming, zie bijlagen 4 en 5 bij dit MER. In de volgende teksten zijn de mogelijke effecten beschreven, welke gebruikt zijn om de gevolgen voor beschermde natuurwaarden voor het Basisalternatief te bepalen.

De ontwikkelingen in de haven leiden mogelijk tot ruimtebeslag, stikstofdepositie en verstoring. Van andere effecten is geen sprake. Zo is er geen verandering van de waterkwaliteit te verwachten, omdat er geen verandering van te lozen stoffen optreedt.

Ten aanzien van Natura 2000 worden de effecten gerelateerd aan de intandhoudingsdoelen die voor de kwalificerende habitattypen, -soorten en vogels zijn opgenomen. Hier wordt in bijlage 4 uitgebreid op ingegaan.

- Voor de broedvogels en niet-broedvogels zijn behoudsdoelstellingen opgenomen, evenals voor enkele habitattypen en habitatsoorten.
- Voor de habitattypen estuaria en buitendijkse schorren en zilte graslanden zijn uitbreidingsdoelstellingen opgenomen, zowel voor het oppervlakte als voor de kwaliteit.
- Voor zilte pionierbegroeiingen (zeekraal) is een uitbreidingsdoelstelling voor het oppervlak opgenomen.
- Voor de habitatsoorten zeeprik, rivierprik, fint en gewone zeehond zijn uitbreidingsdoelstellingen voor de populatie opgenomen.
- Voor de gewone zeehond is daarnaast ook een uitbreidingsdoelstelling voor de verbetering van de kwaliteit van het leefgebied opgenomen.

Ruimtebeslag (gebieds- en soortbescherming)

Aard van het effect

Oppervlakteverlies leidt tot verkleining en/of versnippering van het leefgebied. Hierdoor wordt een populatie kwetsbaar voor veranderingen ten gevolge van bijvoorbeeld predatie, extreme seizoensinvloeden of ziekten. Het is belangrijk dat functionele eenheden in tact blijven, voor habitattypen zijn ondergrenzen voor een duurzame oppervlakte bekend (Broekmeyer et al, 2005).

Ruimtebeslag op leefgebied van beschermde natuurwaarden kan tijdelijk of permanent van aard zijn. Uitgangspunt voor deze beoordeling is dat alle ruimtebeslag door werkstroken, werkwegen en bouwdepots tijdelijk van aard is en het terrein na de aanlegwerkzaamheden weer de kans heeft om zich te herstellen. De hersteltijd van de aangetaste leefgebieden is afhankelijk van omgevingsfactoren en de aard van de vegetatie.

5) Besluit van provinciale staten van Zeeland van 4 november 2016, 16013807, tot vaststelling van de Verordening Wet natuurbescherming Zeeland 2017.

Uitgangspunt voor de beoordeling van oppervlakteverlies is dat binnen het gehele plangebied ruimtebeslag optreedt (al dan niet tijdelijk). De locaties waar de bebouwing en bestrating wordt gerealiseerd die momenteel leefgebied vormen voor soorten worden als verloren beschouwd. Omdat dit in de praktijk niet per definitie het geval zal zijn, maar in het slechtste geval wel zo kan uitpakken, vormt dit een worst case benadering.

Werkwijze

Oppervlakteverlies wordt bepaald door begrenzing van plangebieden te projecten over kaarten met natuurwaarden. Waar mogelijk wordt dit gedaan en een kwantitatieve beoordeling gemaakt.

Reikwijdte van het effect

Oppervlakteverlies vindt plaats op die delen waar het plangebied overlapt met beschermde natuurgebieden of leefgebieden van beschermde of Rode Lijstsoorten.

Stikstofdepositie (gebiedsbescherming)

Aard van het effect

De ontwikkelingen in het havengebied veroorzaken emissies (uitstoot) van verzurende en vermestende stoffen (vooral NO_x). Dit wordt veroorzaakt door scheepvaart en verkeer. Deze verzurende en vermestende stoffen slaan via de atmosfeer neer op land en water (stikstofdepositie) en kunnen negatieve effecten op habitattypen (Natura 2000-gebieden) veroorzaken, zoals vergrassing of verzuuring. Ook soorten die afhankelijk zijn van een bepaald habitatype kunnen hierdoor nadelig beïnvloed worden, bijvoorbeeld door verandering van de samenstelling van de structuur van de vegetatie of een verandering van voedselaanbod.

Werkwijze

De verwachte stikstofdepositie ten aanzien van de ontwikkelingen wordt bepaald aan de hand van een berekening met het wettelijk voorgeschreven model AERIUS. Hierin is stikstof ten aanzien van de toename door verkeer berekend. Uitgangspunt is dat de uitstoot van de werkzaamheden niet wezenlijk verschilt van de uitstoot van de toename van verkeer in de gebruiksfase. Referentiesituaties zijn de huidige situatie en de autonome ontwikkeling ten opzichte van de plansituatie. Het verschil in stikstofdepositie als gevolg van het plan (of in dit geval een combinatie van plannen) binnen Natura 2000-gebieden is relevant voor de beoordeling van effecten.

Gelet op het aantal vervoersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie mag worden verwacht dat de extra stikstofemissies als gevolg van het bouwverkeer over de weg passen binnen de berekende stikstofemissie voor het wegverkeerslawaaï van het Basisalternatief. Dit mag worden verwacht aangezien het aantal voertuigen tussen de 200 en 400 ligt, hetgeen een aanzienlijk beperkter aantal betreft dan de algemene verkeerstoename rond 3.200 mvt/etmaal. Voor de aanlegfase is onderzoek achterwege gebleven.

Reikwijdte

De reikwijdte volgt uit depositieberekeningen die aan de hand van emissies worden gemaakt. Uit de stikstofberekeningen blijkt dat stikstofeffecten niet verder reiken dan Natura 2000-gebied Westerschelde & Saetinghe en dat in andere Natura 2000-gebieden geen toename van stikstof te verwachten is.

Verstoring (geluid/licht/optisch zowel voor gebieds- als soortbescherming)

Aard van het effect

Door onnatuurlijke verstoringbronnen kunnen diersoorten verstoord worden. Geluid- of lichtbelasting kan leiden tot stress en/of vluchtgedrag van individuen, dit geldt ook voor optische verstoring. Dit kan vervolgens leiden tot het verlaten van het leefgebied of bijvoorbeeld een afname van de reproductie. Ook kan gewinning optreden, in het bijzonder bij continue verstoring van bijvoorbeeld geluid (Broekmeyer et al, 2005). In de aanlegfase hebben de bouwactiviteiten een tijdelijke verstoring tot gevolg. In de gebruiksfase zal de verstoring van het terrein veranderen door de toename van bewoning, recreatie en verkeer in de haven.

Bij verstoring is niet of lastig te onderscheiden of de verstoring wordt veroorzaakt door silhouetwerking, het geproduceerde geluid of licht. Deze vormen van verstoring treden meestal tegelijkertijd op. De veroorzaakte verstoring is dan ook vaak een combinatie van silhouetwerking, geluid en/of licht, waarbij de meest verreichende of ernstigste factor als maatgevend wordt gehanteerd. Verstoring onder water zal niet optreden, dat wordt in onderstaand tekstkader nader toegelicht.

Verstoring onder water

Verstoring onder water kan optreden als gevolg van een toename van geluid. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen continu geluid en impuls geluid. Continu onderwatergeluid kan een effect hebben op zeezoogdieren en vissen. De toename van het aantal schepen dat gebruikt maakt van de haven van Breskens kan in theorie voor een toename van continu geluid onder water leiden. De toename in voorliggende situatie betreft echter uitsluitend pleziervaartuigen met relatief weinig motorvermogen en dus weinig geluidsproductie, terwijl het aantal beroepsvaartuigen (zeezuigers, baggerschepen etc.) met veel motorvermogen en geluidsproductie zal afnemen. In zijn totaliteit zal niet of nauwelijks sprake zijn van een toevoeging aan het bestaande continu geluid onder water. Een eventuele beperkte toevoeging zal niet de onderscheiden zijn van het achtergrondgeluid dat in de huidige situatie reeds optreedt. De Westerschelde is een belangrijke vaarverbinding tussen Antwerpen en Vlissingen en vormt een van de drukst bevaren wateren ter wereld.

Impuls geluid onder water kan leiden tot verstoring in de vorm van stress en/of vluchtgedrag en tijdelijke (TTS - Temporary Threshold Shift) of permanente (PTS - Permanent Threshold Shift) gehoorbeschadiging, afhankelijk van de geluidssterkte. Met name vissen en zeezoogdieren zijn gevoelig voor een toename van impuls geluid onder water. Impuls geluid kan tijdens de aanlegfase worden veroorzaakt indien heiwerkzaamheden nabij de oever plaatsvinden. Het geluid zal zich hierbij via het land tot in het water verplaatsen. Omdat gebouwd gaat worden op bestaande funderingen zullen geen heiwerkzaamheden plaatsvinden tijdens de aanlegfase. De andere werkzaamheden leiden eveneens niet tot een toename van impuls geluid onder water.

Verstoring door geluid boven water en land

Op basis van het beschikbare onderzoek (Reijnen & Foppen, 1991) wordt voor verstoring van broedvogels (in open gebieden) een drempelwaarde van 42 dB(A) aangehouden. Voor niet-broedvogels is geen empirisch onderzoek naar geluidseffecten beschikbaar. In verschillende studies wordt de 51 dB(A) als grenswaarde aangehouden vanaf waar er sprake is van een effect op niet-broedvogels. Deze waarde ligt nog onder de waarde die door experts als mogelijke effectdrempel wordt gezien en is onder meer toegepast in de Passende Beoordeling Maasvlakte 2 (Heinis et al. 2007) en Passende Beoordeling havenbestemmingsplannen (HIC) (Groen et al. 2013).

Bij gebrek aan dosis-effect-relaties voor andere soorten wordt de drempelwaarde van broedvogels in veel studies ook gebruikt voor deze soorten. Verstoring van andere soortgroepen treedt in de regel in mindere mate op dan de verstoring van vogels, gezien de zeer sterke afhankelijkheid van vogels van vocale communicatie.

Visuele verstoring (silhouetwerking)

Visuele verstoring is hoofdzakelijk aan de orde bij (een toename van) scheepvaart van en naar de haven op trajecten waar nu nog niet of nauwelijks wordt gevaren. Naast visuele verstoring (silhouetwerking) kan er ook verstoring door geluid en licht optreden als gevolg van voorbij varende schepen. In open gebieden zoals het studiegebied is het moeilijk te onderscheiden of de verstoring van voorbij varende schepen wordt veroorzaakt door visuele verstoring, geluid en/of licht omdat de versturende factoren over het algemeen tegelijkertijd worden aangeboden. De veroorzaakte verstoring is dan ook vaak een combinatie van geluid, licht en visuele verstoring, waarbij de meest verreichende of ernstigste factor als maatgevend wordt gehanteerd. In voorliggende situatie is dit vermoedelijk de visuele verstoring (silhouetwerking). Voor het bepalen van de effecten van de toegenomen scheepvaart op de verstoringsgevoelige soorten wordt in de Passende Beoordeling die als bijlage 4 aan dit MER is toegevoegd, gebruik gemaakt van verstoringsafstanden.

Uit Brasseur en Reijnders (1994) blijkt dat voor verstoringsafstanden van zeehonden boven water uitgaan kan worden van een afstand van 1.200 m. Dit is een worst-case benadering, aangezien meer re-

cente studies (Bouma et al. 2010; Bouma & Van den Boogaard, 2011; Didderen & Bouma, 2012) aantonen dat tot een afstand van 700 meter sterke gedragsveranderingen (zoals het water ingaan) zijn waargenomen in geval van voorbij varende (bagger)schepen.

Uit deze onderzoeken blijkt dat naast de afstand waarop schepen passeren ook gewinning van invloed is op de mate van verstoring die optreedt. In situaties waarin zeehonden gewend zijn aan verstoring van onder andere voorbij varende (bagger)schepen treedt veel minder snel verstoring op. Dit blijkt ook uit onderzoek van Bouma et al. (2010 en 2012).

Voor vogels is de verstoringgevoeligheid soortspecifiek en variabel per periode. Door Jongbloed et al. (2011) is afgeleid dat voor broedvogels, hoogwatervluchtplaatsen en de meeste vogelsoorten op groot open water een verstoringafstand van 500 meter voldoende beschermend is tegen verstoring door diverse varende objecten op het water en bij de waterkant. Duikende en ruiende vogels zijn echter verstoringgevoeliger. Voor deze vogels wordt dan ook een grotere verstoringafstand gehanteerd: 1.500 meter (Krijgsveld et al. 2008; Dirksen et al. 2005). In de Passende Beoordeling wordt dan ook gebruik gemaakt van de verstoringcontouren 500 en 1.500 meter voor verstoring van vogels.

Verstoring door licht

In de Richtlijn lichthinder is een grens van 1 lux voor terreinverlichting aangehouden voor natuurgebieden. In de huidige situatie is er reeds sprake van verlichting van de haven en de bebouwde kom van Breskens. Ervan uitgaande dat zuinige Ledverlichting wordt gebruikt en directe uitstraling naar het Natura 2000-gebied wordt voorkomen, wordt de grens van 1 lux binnen het Natura 2000-gebied niet overschreden (Adviesbureau de Haan, 2016). Effecten als gevolg van een toename van verlichting in het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe zijn uitgesloten. Deze effecten zijn niet verder onderscheidend tussen de alternatieven en worden niet nader beschouwd in dit MER.

Werkwijze

Voor het MER zijn geluidsberekeningen en lichthinderberekeningen gemaakt. De berekeningen worden gebruikt om effecten op natuur kwalitatief te bepalen met behulp van kaarten van de specifieke geluiden en lichtcontouren. Visuele verstoring door scheepvaartbewegingen wordt kwalitatief beoordeeld aan de hand van verstoringcontouren.

De reikwijdte van ruimtebeslag zijn de daadwerkelijke begrenzing waarbinnen ontwikkelingen plaatsvinden. De reikwijdte van de effecten van geluid vormt de 42 dB(A)-contour: boven dit niveau zijn effecten voorzien. Onder deze contour zijn geen veranderingen voorzien. Voor visuele verstoring door de scheepvaart wordt een verstoringafstand van 500 of 1.500 meter voor vogels aangehouden en 1.200 meter voor zeehonden op platen. De zone binnen deze afstand van de verstoringbron is het onderzoeksgebied waar effecten op deze soortgroepen kunnen optreden.

Tabel 8.1 Effectbeoordeling ecologie

thema/deelthema	effectbeoordeling	beoordelingswijze
Wnb (gebiedsbescherming)	ruimtebeslag	kwantitatief en kwalitatief
	stikstofdepositie	kwantitatief
	verstoring	kwantitatief en kwalitatief
Wnb (soortbescherming)	ruimtebeslag	kwantitatief en kwalitatief
	verstoring	kwantitatief en kwalitatief

8.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

8.2.1. Huidige situatie⁶⁾

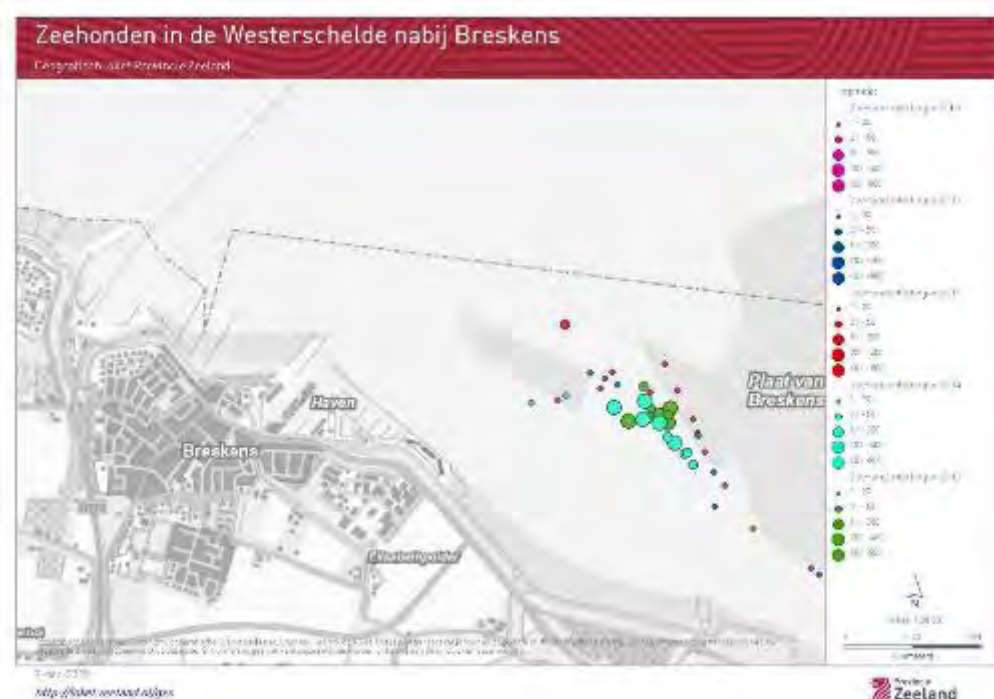
Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming

Het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is de enige nog volledig open verbinding tussen de Noordzee en de Schelde. In deze overgang van zee naar rivier en heeft een sterke zoet –zout gradiënt samen met een sterke dynamiek in getijdenwerking en morfologische processen. Het gebied bestaat uit 35.000 hectare met 7.000 hectare in België (Natura 2000-gebied Schelde en Durme –estuarium). Westerschelde & Saeftinghe is een belangrijk leefgebied voor doortrekkende en overwinterende watervogels, moerasbroedvogels en kustbroedvogels. Daarnaast is het gebied van belang voor zoute getijdennaar, trekvis en zeezoogdieren.

De haven van Breskens ligt buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied, zie figuur 8.1. Direct buiten de haven, binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied, zijn wel habitattypen aanwezig. De Westerschelde (inclusief droogvallende platen) wordt ter hoogte van het plangebied tot het habitatype H1130 Estuaria gerekend.

De Westerschelde dient als doortrekgebied voor de zeepril, rivierpril en fint. De rivierpril en fint zijn over de periode 2008 t/m 2014 regelmatig in de Westerschelde aangetroffen tijdens visvangstonderzoek. De haven van Breskens heeft voor deze soorten geen specifieke functie.

Gewone zeehonden, zowel de jonge als volwassen dieren, zijn verspreid over de gehele Westerschelde aanwezig. Waarbij de ligplaatsen voornamelijk op de platen zijn gesitueerd. Belangrijke ligplaatsen liggen op geringe afstand van het havengebied van Breskens (zie figuur 8.2).



Het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is van groot belang voor broedvogels die broeden op kale schaars begroeide gronden. Het gebied is aangewezen voor zeven soorten kustbroedvogels, namelijk: bontbekplevier, dwergstern, grote stern, kluut, strandplevier, visdief, zwartkopmeeuw. Incidentele aanwezigheid in het plangebied is niet uitgesloten, maar het havengebied Breskens is voor deze soorten van weinig belang. Op enige afstand van het havengebied zijn enkele broedgebieden aanwezig: Inlaag Nummer Eén (inclusief zeedijk), Hoofdplaatpolder (natuurontwikkelingsgebied) en Plaskreek op het vaste land en de Hooge Platen in de Westerschelde. Zie figuur 8.3 voor de ligging van deze gebieden.



Figuur 8.3 De ligging van vogeltelgebieden (tevens broedlocaties). (bron: Arcadis)

Westerschelde & Saeftinghe is tevens aangewezen voor 31 soorten niet-broedvogels. Het Natura 2000-gebied is van belang voor een groot aantal doortrekkende en overwinterende vogelsoorten, waaronder steltlopers, viseters, eenden, ganzen, zwanen en roofvogels. Figuur 8.4 geeft de ligging van kwetsbare vogelgebieden (hoogwatervluchtplaatsen, foerageer- en rustgebieden).



Figuur 8.4 Ligging van kwetsbare gebieden voor vogels (bron: Rijkswaterstaat Waterdienst, 2013)

De afbeelding laat zien dat de platen buiten de kust voor verschillende vogels belangrijk zijn. Het havengebied van Breskens is van weinig belang voor niet-broedvogels. Dit heeft vermoedelijk te maken met het dynamische karakter en de verstoring door scheepvaart en andere activiteiten. Binnen de haven heeft mogelijk de havendam een functie als hoogwatervluchtplaats⁷⁾ voor kleine aantallen niet- broedvogels in de Westerschelde.

Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming

Het plangebied is een belangrijk leefgebied voor verschillende soorten die beschermd zijn in het kader van de Wnb. Hieronder volgt een beschrijving van de aanwezigheid van soorten. Zie de rapportage in bijlage 5 voor een uitgebreide omschrijving van de functies van het gebied voor soorten:

- De haven is het huis van een groot aantal vogelsoorten, waaronder gebouwbewonende soorten als boerenzwaluw en zwarte roodstaart, van soorten die in duinstruweel leven (groenling, koolmees en merel) en verschillende soorten watervogels, steltlopers en meeuwen die zowel broeden als foerageren in het gebied. De aanwezigheid van jaarrond beschermde nestplaatsen is echter uitgesloten. Alle vogels zijn beschermd onder de Vogelrichtlijn.
- De haven is leefgebied van een groot aantal algemeen grondgebonden zoogdieren zoals muizen, mol en egel. Strenger beschermde soorten die incidenteel in de haven aanwezig zijn, maar hier geen belangrijk leefgebied hebben zijn zeezoogdieren zoals gewone en grijze zeehond. Het gaat hier allemaal om soorten van de categorie Andere soorten.
- In de te slopen bebouwing is een paarverblijfplaats aanwezig van de gewone dwergvleermuis. Deze verblijfplaats kan ook dienst doen als winterverblijf. Er zijn geen kraamkolonies, vliegroutes en jachtgebieden aanwezig. Het is belangrijk om hier aan te geven dat het zwaartepunt van de aanwezige populatie gewone dwergvleermuizen niet in de haven ligt. Vooral in de bebouwing buiten het projectgebied in Breskens zijn dagverblijven en kraamkolonies aanwezig (Adviesbureau Wieland, 2016). Vleermuizen zijn Habitatrichtlijnsoorten.
- Reptielen en zwaar beschermde amfibieën komen niet voor in de omgeving van de haven (Habitatrichtlijnsoorten), wel is de haven leefgebied voor gewone pad en bruine kikker (Andere soorten).

7) Hoogwatervluchtplaatsen zijn locaties waar vogels die afhankelijk zijn van droogvallende gebieden (slikken, platen) het droogvallen van dergelijke gebieden afwachten. Het afwachten gebeurt meestal in de nabije omgeving op hoger gelegen delen als kwelders en dijken, maar kan ook binnendijs in agrarisch gebied gebeuren.

- De haven heeft geen belangrijke functie voor vissoorten die gebruik maken van de Westerschelde als kraamlocatie, doortrekgebied of leefgebied. Wel kunnen vissen aanwezig zijn in de haven (mogelijk Habitatrichtlijnsoorten).
- Het terrein is niet geschikt voor beschermde soorten ongewervelden gezien de specifieke habitats, vaak voedselarme en schrale milieus en vegetaties in combinatie met specifieke waardplanten, niet voorkomen in het plangebied.

8.2.2. Referentiesituatie (autonome ontwikkelingen)

Autonome ontwikkelingen in het havengebied zijn veelal geleidelijk van aard. Zoals beschreven in paragraaf 4.6 worden in de Referentiesituatie de verwachte ontwikkeling van 60 recreatieappartementen aan de Scheldekade en de Promenade betrokken. Verder is een autonome ontwikkeling de veroudering en verval van de aanwezige bebouwing. Deze ontwikkelingen zullen met name in de haven zelf tot effecten op natuurwaarden kunnen leiden.

Voor de Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming heeft dit geen gevolgen. Het havengebied ligt niet binnen de begrenzing. De gebouwen in het havengebied hebben geen functie voor kwalificerende soorten en een verandering heeft geen effecten. Verder zijn er in het havengebied geen autonome ontwikkelingen voorzien die leiden tot veranderingen binnen het Natura 2000-gebied. Voor de Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming leiden de autonome ontwikkelingen niet tot situatie die verschilt van de huidige situatie.

Voor de Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming geldt dat ontwikkelingen in de haven mogelijk effecten hebben op de leefgebieden van beschermde soorten. Omdat als uitgangspunt stagnatie geldt in het havengebied (zie paragraaf 4.6) zal de habitatgeschiktheid voor aanwezige soorten in de haven niet veranderen. Het uitgangspunt is daarom dat voor Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming de autonome situatie gelijk is aan de huidige situatie.

8.3. Conclusies en waardering Basisalternatief

Inleiding

Effecten op beschermde natuurwaarden kunnen optreden in de aanlegfase en de gebruiksfase. Het verschil tussen beide fasen is dat effecten in de aanlegfase vaak verdwijnen op het moment dat deze is afgerond. Dit is niet het geval voor de gebruiksfase waarbij effecten permanent zijn. Toch is het ook mogelijk dat effecten in de aanlegfase een permanent karakter hebben, bijvoorbeeld de sloop van een gebouw in de aanlegfase kan leiden tot permanente effecten, omdat verblijfplaatsen in de bebouwing permanent verdwijnen. Permanente effecten in de aanlegfase, werken door in de gebruiksfase. In de volgende beschrijving is daarom geen onderscheid gemaakt in effecten in de aanleg- of gebruiksfase. Bovendien is het voor de wet niet relevant of effecten het gevolg zijn van de aanleg- of gebruiksfase. Het onderscheid is alleen gemaakt als het een belangrijk gegeven is en niet goed te herleiden is uit de omschrijving. De conclusies zijn mede gebaseerd op onderzoeken die specifiek zijn verricht voor het havenplan Breskens, bestaande uit locatieonderzoek en tellingen. Korte tijdshorizont wordt verwezen naar bijlage 4 en 5 van dit MER.

Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming

De effecten op Natura 2000 zijn uitgebreid onderzocht en beschreven in de Toetsing van het gebiedsaspect van de Wet natuurbescherming (zie bijlage 4). In deze paragraaf is een samenvatting van deze toetsing opgenomen.

Ruimtebeslag

Eventueel oppervlakteverlies vindt alleen plaats binnen het plangebied. Binnen het plangebied is de sloop van bebouwing voorzien en daarnaast uitbreiding van het duingebied. Het plangebied ligt buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied. De effecten die eventueel optreden op habitattypen (zowel

positief als gevolg van uitbreiding duingebied als negatief door ruimtebeslag door sloop) buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied is niet relevant. Er is verder ook geen sprake van aantasting van leefgebieden van soorten die aangewezen zijn voor Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Dit wordt daarom als neutraal (0) beoordeeld.

Stikstofemissies

Uit het uitgevoerde effectonderzoek blijkt dat de maximale toename van stikstofdepositie 0,19 mol N/(ha×jr) bedraagt voor het basisalternatief. Deze toename treedt uitsluitend op wanneer het havengebied volledig is ontwikkeld. Deze maximale toename is voorzien op niet-overbelaste⁸⁾ delen van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Het feit dat deze toename niet in een overbelast habitat-type is en dat de toename dermate gering is dat dit niet leidt tot overschrijding van de kritische depositiewaarden van het betreffende habitattype, maakt dat negatieve effecten van stikstofdepositie zijn uitgesloten. Dit effect wordt als neutraal beoordeeld (0).

Verstoring

De verschillende vormen van verstoring zijn hier samengenomen. Verschillende vormen van verstoring treden namelijk tegelijkertijd op en het is niet altijd duidelijk wat doorslaggevend is geweest voor de verstoring van aanwezige soorten. Verstoring is het gevolg van geluid en beweging en treedt op vanaf de aanlegfase tot in de gebruiksfase. Effecten zijn beperkt. Verstoring beperkt zich tot de haven, waar in de huidige situatie ook al sprake is van bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteit. Verstoring in de haven is vooral relevant voor vogels die in de haven verblijven. Vooral de havendam vormt een geschikte hoogwatervluchtplaats waar mogelijk verschillende steltlopers zoals scholekster kunnen verblijven om te wachten tot de slikken droogvallen. Eventuele verstoring betreft slechts individuen, daarnaast blijven effecten beperkt doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewinning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. Bovendien zijn voor aanwezige individuen voldoende uitwijkmogelijkheden in de directe omgeving aanwezig, waaronder de inlaag bij Nummer Eén inclusief de dijk en de Hooge platen. De lichte toename van verstoring zorgt niet voor significante effecten op kwalificerende soorten gezien effecten tot de haven zelf beperkt zijn.

Een toename van recreatie kan gevolgen hebben voor de aanwezige zeehonden. De boten volgen echter de bestaande routes. Daarnaast vindt een strenge handhaving plaats tegen het te dicht naderen van de platen en het aan land gaan op de Hooge Platen bij de ligplaatsen van zeehonden. Booteigenaars kunnen daarmee hun ligplaats in de haven verliezen. Daarom wordt ervanuit gegaan dat verstoring door toename van recreatie op en rond de Hooge platen en de ligplaatsen van zeehonden niet toeneemt. Er is sprake van verstoring, de effecten zijn echter niet significant. Het effect is beoordeeld als licht negatief (-).

Conclusie

De effecten op kwalificerende waarden van het nabijgelegen Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe is gering. Er is sprake van lichte verstoring van kwalificerende vogelsoorten, maar dit leidt niet tot effecten op de instandhoudingsdoelstellingen. Significante negatieve effecten zijn uitgesloten. De effecten van het Basisalternatief zijn beoordeeld als slechts licht negatief (-) voor de Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming.

Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming

Ruimtebeslag

Soorten die aanwezig zijn of hun verblijfplaatsen hebben in de aanwezige panden kunnen door de sloopactiviteiten en de bouwactiviteit verstoord, gedood of verwond worden en/of hun verblijfplaats kwijtraan. Het gaat hier om algemene broedvogelsoorten, gewone dwergvleermuis en algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Het gaat hier met name om soorten van een lichter beschermingsregime (Andere soorten) maar de gewone dwergvleermuis is zwaarder beschermd (Habitatrichtlijnsoort). Het effect is daarom negatief beoordeeld (--).

8) De situatie is overbelast als de achtergronddepositie van stikstof de kritische depositiewaarde overschrijdt (Van Dobben et al., 2012).

Wanneer maatregelen worden genomen voor deze soorten (zie bijlage 5), wordt verstoring en het doden en verwonden van individuen zoveel mogelijk voorkomen. Omdat het echter de aantasting van een bestaande verblijfplaats van een zwaar beschermde soort betreft, wordt het effect als licht negatief (-) en niet als neutraal beoordeeld. Er is wel een ontheffing nodig. Op grond van praktijkervaringen, waarin gebleken is dat adequate maatregelen kunnen worden getroffen, is het aannemelijk dat de ontheffing wordt verkregen.

Verstoring

Verstoring door geluid is met name het gevolg van de bouwwerkzaamheden. Effecten blijven beperkt doordat er in de huidige situatie al de nodige bedrijvigheid, voertuigbewegingen, vaarbewegingen en menselijke activiteiten zijn waardoor een bepaalde mate van gewenning is opgetreden bij fauna in en rond de haven. Alleen bij de grootschalige ingrepen als sloop is het mogelijk dat beschermde soorten verstoord worden (zie voor andere effecten het hiervoor beschreven ruimtebeslag). Dit is relevant voor algemeen voorkomende soorten en broedende vogels en gewone dwergvleermuis. Het effect van verstoring is beperkt gezien de huidige mate van verstoring. Ruimtebeslag is een meer bepalende factor. De beoordeling van het effect is licht negatief (-). Door het nemen van maatregelen zijn de effecten van verstoring te beperken. Het effect is in dat geval neutraal (0).

Conclusie

De effecten op beschermde soorten is beperkt tot een gering aantal soorten. Effecten zijn vooral het gevolg van ruimtebeslag en in mindere mate verstoring. Soorten waar het met name om gaat zijn de gewone dwergvleermuis en broedvogels. Er zijn ook effecten mogelijk om algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën, maar voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor deze soorten. Gezien de strenge bescherming van zowel gewone dwergvleermuis en broedvogels (respectievelijk Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn), is het effect van het Basisalternatief negatief (--).

Het is noodzakelijk om maatregelen te nemen. Het nemen van maatregelen zorgt dat effecten op beschermde soorten afneemt. Met de maatregelen geformuleerd in paragraaf 8.4 is het mogelijk om effecten op beschermde soorten grotendeels te voorkomen. Er blijft echter sprake van het verdwijnen van de huidige paarverblijfplaats. Daarom is de beoordeling bij het nemen van maatregelen niet positief en is het noodzakelijk om ondanks het nemen van maatregelen een ontheffing aan te vragen.

8.4. Maatregelen

Uit de toetsing blijkt dat er sprake is van effecten op beschermde gebieden en soorten. De effecten op beschermde gebieden zijn beperkt en derhalve is het niet noodzakelijk om maatregelen te nemen. Voor de effecten op beschermde soorten is het wel noodzakelijk om maatregelen te nemen. De volgende maatregelen worden genomen voor beschermde soorten en komen uit de Soortenbeschermingstoets (bijlage 5).

Maatregelen algemene zorgplicht

De volgende maatregelen moeten worden genomen in het kader van de algemene zorgplicht:

- Werk langzaam, in één richting en bij voorkeur van het water af zodat individuele dieren een open vluchtroute hebben.
- Houd zo veel mogelijk vaste rijroutes en depotlocaties aan en rijd zoveel mogelijk op bestaande bouwwegen en verharding.
- Bij de sloop van een pand, voer de werkzaamheden op een manier uit waardoor dieren die zich in het pand bevinden niet ingesloten raken.

Soortspecifieke maatregelen

Gewone dwergvleermuis

De volgende maatregelen worden genomen voor de gewone dwergvleermuis.

- Werk overdag. Niet 's nachts werken of in de schemering. Indien nodig dan enkel met hoogst noodzakelijke verlichting voor veiligheid.
- Sloop de gebouwen buiten de gevoelige periode dat de vleermuizen hierin verblijven. Sloopwerkzaamheden kunnen dus uitgevoerd worden van 1 april tot 15 augustus, afhankelijk van de weersomstandigheden. Hierbij rekening gehouden met de paartijd tussen 15 augustus en 15 oktober en het mogelijke gebruik als winterverblijf tussen 1 november en 1 april.
- Een deskundige op het gebied van gewone dwergvleermuizen moet aangeven of de activiteiten plaats kunnen vinden. Pas nadat vastgesteld is dat de verblijfplaats verlaten is, kan gestart worden met de werkzaamheden.
- Het is ook mogelijk om voor aanvang van de sloop gebouwen ongeschikt te maken voor vleermuizen, zodat ze tijdens de werkzaamheden niet in gebruik zullen zijn, bijvoorbeeld door het maken van tochtgaten. Hierbij geldt nog steeds dat een deskundige voorafgaand aan de sloop moet aangeven of de activiteiten plaats kunnen vinden. Pas nadat vastgesteld is dat de verblijfplaats verlaten is, kan gestart worden met de werkzaamheden.

Maatregelen algemene zorgplicht

De volgende algemene maatregelen moeten worden genomen in het kader van de algemene zorgplicht:

- Werk langzaam, in één richting en bij voorkeur van het water af zodat individuele dieren een open vluchtroute hebben.
- Houd zo veel mogelijk vaste rijroutes en depotlocaties aan en rijd zoveel mogelijk op bestaande bouwwegen en verharding.
- Bij de sloop van een pand, voer de werkzaamheden op een manier uit waardoor dieren die zich in het pand bevinden niet ingesloten raken.

Uit het soortgericht onderzoek naar vleermuizen blijkt dat er slechts enkele individuen aanwezig zijn in de te slopen bebouwing. Er is voldoende uitwijkmogelijkheid beschikbaar. Er is echter wel sprake van verlies van een paarverblijfplaats en het is dus noodzakelijk om hiervoor vervangende verblijfplaatsen aan te bieden.

Deze maatregel wordt getroffen volgens de soortenstandaard van de gewone dwergvleermuis (RVO, 2014). Hierin staat dat omdat een vervangende verblijfplaats nooit dezelfde eigenschappen kan hebben van de bestaande verblijfplaats, de kans bestaat dat deze minder geschikt is dan verwacht. Dit wordt ondervangen door een overmaat aan nieuwe verblijfplaatsen aan te bieden. Hierbij is het ook belangrijk dat een vleermuisdeskundige vaststelt of er in de nabije omgeving nog voldoende potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn. Dat is hier het geval: het merendeel van de verblijfplaatsen bevond zich in het dorp Breskens en niet in de haven. Hiermee wordt gekomen tot de volgende maatregelen:

- Plaats vier alternatieve verblijfplaatsen voor het verlies van de paarverblijfplaats. Het gaat hier om specifieke kasten die tijdelijk geplaatst moeten worden en een permanente oplossing in de te realiseren bebouwing, zodat de vleermuizen uit de bestaande verblijfplaats kunnen trekken naar de nieuwe verblijfplaatsen:
 - Tijdelijke verblijfplaatsen vinden plaats in de vorm van een kleine kast (50 centimeter hoog, 20-30 centimeter breed, 1 – 2 compartimenten). Geschikte voorbeelden zijn losse vleermuis-kraamkasten van Schwegler 1FF, Vivara Oekraïne, Boshamer of vergelijkbaar.
 - Permanente verblijfplaatsen zijn op verschillende manieren mogelijk. Het is mogelijk om kasten in te bouwen of om achter betimmering kasten te plaatsen.
- De verblijfplaatsen moeten op tijd aanwezig zijn. De voorgestelde gewenningsperiode is minimaal 6 maanden voorafgaand aan de start van het paarseizoen. Dit betekent dat vervangende paarverblijfplaatsen uiterlijk half februari aanwezig moeten zijn.
- De verblijfplaatsen moeten geplaatst worden binnen een straal van 100-200 meter van de oude verblijfplaats. Ten zuiden van de haven staat in een straal van 200 meter voldoende bebouwing waar tijdelijke kasten geplaatst kunnen worden. De permanente verblijfplaatsen kunnen in de nieuwe

bebouwing gerealiseerd worden. De verblijfplaatsen moeten geplaatst zijn op een hoogte van minimaal 3 meter, goede aanvliegroute en vrije vliegruimte en de locatie is vrij van kunstlicht, vrij van verstoring en buiten bereik van predatoren.

Broedvogels

De volgende maatregelen moeten worden genomen voor broedvogels:

- Werk buiten het broedseizoen. Als het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken: voer in ieder geval hei-werkzaamheden, kap en snoeiwerkzaamheden en sloop van gebouwen buiten het broedseizoen uit of begin deze werkzaamheden in ieder geval buiten het broedseizoen (begin broedseizoen is ongeveer 15 maart).
- Indien werkzaamheden aan waterkering buiten het stormseizoen dienen te worden gepland, voer ze dan na 15 juli en voor 1 oktober uit. Is dit niet mogelijk kijk dan met een deskundig ecooloog welke maatregelen er voor vogels genomen kunnen worden (voorafgaand maaien, check op aanwezige nesten etc.).

Uitgegaan wordt van het treffen van de genoemde maatregelen. Deze kunnen dan ook in de navolgende tabel worden betrokken. Dit laat onverlet dat gedurende de seizoenen tellingen zijn verricht. Gebleken is dat in het gebied geen beschermenswaardige broedvogellocaties aanwezig waren.

8.5. Samenvatting en waardering effecten

Tabel 8.2 Waardering effecten ecologie

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief	inclusief maatregelen
Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming	ruimtebeslag	0	0	n.v.t.
	stikstofdepositie	0	0	n.v.t.
	verstoring	-	-	n.v.t.
Wet natuurbescherming, aspect soortbescherming	ruimtebeslag	0	--	-
	verstoring	0	-	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

9.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

9.1.1. Toetsingskader

Voor het omgevingsaspect verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de aanvaardbaarheid van nieuwe ontwikkelingen in beeld gebracht. Dit geldt voor de aspecten verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), diverse regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen en jurisprudentie is de toepassing van een mobiliteitsscan (ook wel 'Mobiliteitstoets' genoemd) als beleid opgenomen.

In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting, parkeervoorziening en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen voor gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer.

9.1.2. Onderzoeksmethodiek

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen verschillende effecten optreden ten aanzien van het aspect verkeer. In tabel 9.1 is per thema aangegeven welke effecten worden beschreven. Vervolgens wordt aangegeven of de werkwijze kwalitatief of kwantitatief onderbouwd wordt.

Tabel 9.1 Onderzoeksmethodiek

thema/deelthema	te beschrijven effecten en aanduiding	werkwijze
bereikbaarheid	- beschrijving en functioneren verkeerstructuur - bereikbaarheid plangebied voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer	kwantitatief en kwalitatief
robuustheid	- beschrijving en beoordeling alternatieve routes	kwalitatief
verkeersafwikkeling	- beschrijving autonome situatie 2027 en effecten	kwantitatief
verkeersveiligheid	- beschrijving autonome situatie 2027 en effecten	kwantitatief en kwalitatief
parkeren	- beschrijving autonome situatie 2027 en parkeerbehoefte toekomst	kwantitatief
tijdelijke verkeerseffecten	- beschrijving effecten realisatiefase - beschrijving effecten evenementen	kwantitatief en kwalitatief

Bereikbaarheid

Bij het deelthema bereikbaarheid wordt gekeken naar het functioneren van de structuren voor verkeer in twee scenario's. Deze scenario's zijn:

1. de huidige situatie 2017 en autonome situatie in het jaar 2027;
2. de situatie na de transformatie van het havengebied Breskens.

Bij het toetsen van deelthema bereikbaarheid is het van belang dat de verkeersstromen in overeenstemming zijn met de wegcategorisering op basis van de indeling erftoegangsweg (ETW), gebiedsontsluitingsweg (GOW) en stroomweg (SW). Deze toetsing wordt op kwalitatieve wijze beoordeeld volgens tabel 9.2.

Tabel 9.2 Toelichting effectscores functioneren verkeersstructuur

score	toelichting
--	sterk negatief effect: sterke verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties
-	negatief effect: verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties
0	neutraal effect: er treden geen veranderingen op
+	positief effect: verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties
++	sterk positief effect: sterke verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties

Robuustheid

Bij het deelthema robuustheid wordt ingegaan op de beschikbaarheid van toegesneden routealternatieven voor de verschillende verkeersstromen. Concreet betreft dit de directheid van routes vanuit het plangebied naar diverse belangrijke bestemmingen, zoals het regionale wegennetwerk (autoweg N61). Tabel 9.3 geeft de effectscores weer die zijn gehanteerd voor het deelthema robuustheid.

Tabel 9.3 Toelichting effectscores robuustheid

score	toelichting
--	sterk negatief effect: veel minder routealternatieven beschikbaar
-	negatief effect: minder routealternatieven beschikbaar
0	neutraal effect: er treden geen veranderingen op
+	positief effect: meer routealternatieven beschikbaar
++	sterk positief effect: veel meer routealternatieven beschikbaar

Verkeersafwikkeling

Voor de kwantitatieve beoordeling van het deelthema verkeersafwikkeling zijn weinig toetsingskaders beschikbaar. Doorgaans wordt een maximaal wenselijke intensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) gehanteerd voor erftoegangswegen, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Voor gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen wordt de maximaal wenselijke intensiteit veel meer bepaald door de weggcapaciteit. De weggcapaciteit op de, voor het plan relevante gebiedsontsluitingswegen, is bepaald op basis van de wegbreedte, de aanwezigheid van en het type fietsvoorzieningen en de ligging in binnen- of buitenstedelijk gebied. Om de verkeersafwikkeling en de doorstroming van het verkeer te beoordelen wordt de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) geanalyseerd. Bij de I/C-verhouding wordt de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau beoordeeld.

De I/C-verhouding wordt uitgedrukt in een waarde tussen 0,0 en 1,0. Bij een I/C-verhouding van $> 0,7$ is sprake van een verhoogde verkeersdruk. Bij een I/C-verhouding van $> 0,85$ is in toenemende mate kans op congestie. Bij een I/C-verhouding van $> 1,0$ bestaat geen restcapaciteit en treedt structureel filevorming op. In de tabellen 9.4-9.6 is per relevante wegcategorie het toetsingskader weergegeven.

Tabel 9.4 Toetsingskader gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

verkeersbelasting I/C $< 0,7$	verkeersbelasting I/C $0,7 - 0,85$	verkeersbelasting I/C $0,85 - 1,0$	verkeersbelasting I/C $> 1,0$
geen belemmeringen	verhoogde verkeersdruk	risico op filevorming en verkeersonveilige situaties	structurele filevorming en verkeersonveilige situaties

Tabel 9.5 Toetsingskader erftoegangsweg buiten de bebouwde kom

verkeersbelasting I/C $< 0,7$	verkeersbelasting I/C $0,7 - 0,85$	verkeersbelasting I/C $0,85 - 1,0$	verkeersbelasting I/C $> 1,0$
geen belemmeringen	verhoogde verkeersdruk	risico op filevorming en verkeersonveilige situaties	structurele filevorming en verkeersonveilige situaties

Tabel 9.6 Toetsingskader erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

verkeersbelasting I/C < 0,7	verkeersbelasting I/C 0,7 – 0,85	verkeersbelasting I/C 0,85 – 1,0	verkeersbelasting I/C > 1,0
geen belemmeringen	verhoogde verkeersdruk	risico op filevorming en verkeersonveilige situaties	structurele filevorming en verkeersonveilige situaties

De verkeersafwikkeling op kruispuntniveau wordt zwaarder meegewogen dan de verkeersafwikkeling op wegvakniveau. Kruispunten zijn de zwakste schakels in het verkeerssysteem en daarom het meest bepalend voor de verkeersdoorstroming. De kruispunten worden beoordeeld op drie onderdelen: 1) I/C verhouding, 2) gemiddelde wachttijd en 3) maximale wachtrij:

1. I/C verhouding is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit. Deze wordt op dezelfde wijze beoordeeld als op wegvakniveau.
2. De gemiddelde wachttijd staat voor de tijd die een voertuig gemiddeld moet wachten voordat het voertuig het kruispunt kan oversteken. Een hoge wachttijd gaat ten kosten van het rijcomfort. Tevens is het de verwachting dat bestuurders vervolgens meer risico nemen, wat negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. De wachttijd wordt uitgedrukt in seconden. Een wachttijd onder de 15 seconden is goed. Bij een wachttijd boven de 35 seconden is sprake van een onacceptabele situatie.
3. De maximale wachtrij wordt beoordeeld op basis van de beschikbare opstelruimte. De wachtrij mag het eerstvolgende gelegen kruispunt niet blokkeren.

Deze onderdelen zijn opgenomen in het toetsingskader zoals weergegeven in tabel 9.7.

Tabel 9.7 Toetsingskader kruispunten

I/C verhouding: < 0,7 gem. wachttijd: < 15 sec. max. wachtrij: geen blokkades van eerstvolgende kruispunt.	I/C verhouding: 0,7 – 0,85 gem. wachttijd: 15 sec. – 25 sec. max. wachtrij: incidentele blokkades van eerstvolgende kruispunt.	I/C verhouding: 0,85 – 1,0 gem. wachttijd: 25 sec. – 35 sec. max. wachtrij: structureel risico op blokkades van eerstvolgende kruispunt.	I/C verhouding: > 1,0 gem. wachttijd: > 35 sec. max. wachtrij: structurele blokkades van eerstvolgende kruispunt.
geen belemmeringen	verhoogde verkeersdruk	risico op filevorming en verkeersonveilige situaties	structurele filevorming en verkeersonveilige situaties

De verkeersafwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau vormen het uitgangspunt voor de effectenbeoordeling. In tabel 9.8 wordt de verkeersafwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau getoetst.

Tabel 9.8 Toelichting effectscores verkeersafwikkeling

score	toelichting
--	sterk negatief effect: verkeersdruk neemt sterk toe
-	negatief effect: verkeersdruk neemt toe
0	neutraal effect: er treden geen veranderingen op
+	positief effect: verkeersdruk neemt af
++	sterk positief effect: verkeersdruk neemt sterk af

Breskens is een toeristische plaats die met name in de vakantieperiode (het voorjaar en in de zomer) druk bezocht wordt. In deze periodes liggen de verkeersintensiteiten hoger dan het jaargemiddelde. De verkeersintensiteiten zijn in de zomerperiode het hoogst. Wanneer daarvan wordt uitgegaan, zou de infrastructuur weliswaar worden gedimensioneerd op de drukste periode van het jaar en dus overgedimensioneerd voor een groot deel van de rest van het jaar. Uit studies blijkt dat het verschil soms een factor 1,5 bedraagt, dus dat de verkeersintensiteit in de zomerperiode 1,5 keer groter is dan het jaargemiddelde (gemeente Sluis, Kustwerk). Vandaar dat in recreatiegebieden bepaalde weekenden in het

voorjaar als representatieve situatie worden gekozen. Het gaat dan om de weekenden van Pasen, Hemelvaart of Pinksteren. In deze weekenden is het in en rondom recreatieve gebieden druk, maar wordt niet de topdrukke behaald waarvan in de echte zomerperiode sprake is.

In 2016 hebben gedurende in januari (7 tot en met 24 januari 2016), in de meivakantie, het Hemelvaartweekend en het Pinksterweekend (2 tot en met 22 mei 2016) en midden in de zomervakantie (1 tot en met 14 augustus 2016) verkeerstellingen plaatsgevonden (zie bijlage 15). Uit de tellingen blijkt dat het Hemelvaartweekend iets drukker was dan het Pinksterweekend, met dien verstande dat de verschillen in verkeersintensiteiten beperkt waren. Op Hemelvaartsdag (5 mei 2016) was het zomers weer en is Breskens druk bezocht. In dat opzicht is die dag als een goed referentiekader te gebruiken voor de drukere periodes in Breskens gedurende een jaar. Ook in augustus 2016 waren een aantal drukke dagen. Met uitzondering van evenementen zoals de Visserijdagen, kunnen deze dagen in de beoordeling van de verkeersafwikkeling worden betrokken. De verkeerssituatie tijdens een evenement is niet representatief omdat verschillende wegen in het netwerk zijn afgesloten.

Voor het verkeersonderzoek is uitgegaan van de hoogste etmaalintensiteit (pieksituatie) tijdens het Hemelvaartweekend. Door uit te gaan van deze piekbelasting wordt voor het bepalen van de I/C verhoudingen op de wegvakken en kruispunten rekening gehouden met een worstcase situatie voor de representatieve situatie.

De verkeersgegevens van de relevante regionale wegen zijn gebaseerd op de verkeerstromenkaart 2016, die door de provincie Zeeland jaarlijks beschikbaar wordt gesteld, en waarop voor alle wegen gegevens zijn opgenomen.

Over het algemeen is een spitsperiode op een werkdag maatgevend. In een toeristisch gebied zoals Breskens is het verkeersaanbod meer gelijkmatig verspreid over het etmaal en ligt het zwaartepunt in het weekend en vakantiedagen. Uit de verkeerstellingen blijkt dat het maatgevende uur over het algemeen op dit type dagen tussen 13.00 uur – 15.00 uur (variërend per kruispunt) ligt (bijlage 15).

De verkeersafwikkeling op kruispuntniveau wordt gebaseerd op personenauto-equivalent per uur (pae/uur). Bij de beoordelen van het pae is per type voertuig een waarde toegekend. Bij de verkeerstelling, in mei 2016, zijn de voertuigstromen op de meest relevante kruispunten in beeld gebracht. In deze verkeerstelling is ook onderscheid gemaakt tussen de verschillende voertuigcategorieën, zodoende kan de pae-waarde bepaald worden. Voor de verkeersstroom ten gevolge van de planontwikkeling wordt een omrekenfactor 1,08 van mvt naar pae toegepast.

De milieueffecten zoals wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en stikstofdepositie worden op basis van een jaargemiddelde weekdag inzichtelijk gemaakt. De piekmomenten tijdens de vakantieperiodes zijn niet representatief voor een jaargemiddelde. De invloed van het toerisme in laag- en hoogseizoen in combinatie met de weersomstandigheden maken het verkeersbeeld in de kern Breskens zeer gevarieerd. Om een representatief jaargemiddelde te bepalen zijn daarom in januari, mei en augustus 2016 verkeerstellingen uitgevoerd. De telling in januari 2016 vertegenwoordigt een weekdag uit het laagseizoen. De meting vertegenwoordigt het voorseizoen tijdens vakantie- en feestdagen, maar ook weekdagen buiten de vakantie. De verkeerstellingen die in augustus hebben plaatsgevonden zijn representatief voor het hoogseizoen. Het gemiddelde van deze drie telperiodes geven een representatief beeld van de gemiddelde verkeersbelasting.

Voor de autonome verkeersgroei wordt een groei van jaarlijks 1 % gehanteerd. Deze aanname is geverifieerd aan de hand van door de provincie Zeeland uitgevoerd verkeersonderzoek uit 2016/2017 ('Verkeersonderzoek Zeeland 2016', Provincie Zeeland i.s.m. Connection Systems 2017/2017). Hierin is in de periode 2007 t/m 2016 een algehele verkeersgroei van gemiddeld 1% per jaar geconstateerd.

Verkeersveiligheid

In het onderzoek wordt kwalitatief aandacht besteed aan de ongevallenkans op wegvakken en kruispunten, uitgaande van de functie en vormgeving van de verschillende netwerkdelen in relatie tot de CROW Duurzaam Veilig principes en de verkeersomvang op de betreffende wegvakken. Daarbij wordt met

name gekeken naar de plaats van de fietser en voetganger op de weg. Een belangrijk aspect is de aanwezigheid van vrijliggende voorzieningen voor fietsers langs gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Op erftoegangswegen met een verkeersintensiteit van meer dan 4.000 mvt/etmaal zijn fietsvoorzieningen zoals fietssuggestiestroken wenselijk. Daarnaast wordt getoetst of de kruispuntvormen veilig zijn. Tabel 9.9 geeft de effectscores voor het deelthema verkeersveiligheid weer.

Tabel 9.9 Toelichting effectscores verkeersveiligheid

score	toelichting
--	sterk negatief effect: sterke verslechtering van de verkeersveiligheid
-	negatief effect: verslechtering van de verkeersveiligheid
0	neutraal effect: er treden geen veranderingen op
+	positief effect: verbetering van de verkeersveiligheid
++	sterk positief effect: sterke verbetering van de verkeersveiligheid

Parkeren

Op kwantitatieve wijze wordt de toekomstige parkeerbehoefte in beeld gebracht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van CROW kentallen of van kentallen die op basis hiervan kunnen worden afgeleid. De parkeervoorzieningen die in het Masterplan zijn voorzien worden getoetst aan de toekomstige parkeerbehoefte. Tabel 9.10 geeft de effectscores voor het deelthema parkeren weer.

Tabel 9.10 Toelichting effectscores parkeren

score	toelichting
--	sterk negatief effect: sterke verslechtering van de totale parkeervoorziening in Breskens ten op zichten van de totale parkeerbehoefte.
-	negatief effect: verslechtering van de totale parkeervoorziening in Breskens ten op zichten van de totale parkeerbehoefte.
0	neutraal effect: voldoende aanvullende parkeervoorzieningen voor de parkeerbehoefte van het plangebied
+	positief effect: verbetering van de totale parkeervoorziening in Breskens ten op zichten van de totale parkeerbehoefte.
++	sterk positief effect: sterke verbetering van de totale parkeervoorziening in Breskens ten op zichten van de totale parkeerbehoefte.

Tijdelijke verkeerseffecten

Voor de beoordeling van de tijdelijke verkeerseffecten tijdens de aanlegfase en evenementen wordt aangesloten bij de bovengenoemde toetsingskaders.

9.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

9.2.1. Bereikbaarheid

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom van Breskens, tussen de Westerschelde (aan de noordoostzijde) en het centrum van Breskens (aan de zuidwestzijde). In figuur 9.1 is de situatie van het wegennetwerk weergegeven, die de primaire ontsluiting vormen voor het plangebied en dus als meest logische route worden gebruikt het plangebied te bereiken. Overige wegen zijn, gezien de ligging van de aansluitingen naar het plangebied minder of niet relevant. De weergegeven wegen vormen de kortste en/of snelste routes tussen de N675/N676 en het plangebied. De nummers in de afbeelding corresponderen met de nummers uit tabel 9.11. In tabel 9.11 zijn de wegnamen en kenmerken van de betreffende wegen weergegeven.



Figuur 9.1 Wegennetwerk plangebied en omgeving (bron ondergrond: Google Maps)

Tabel 9.11 Kenmerken wegen plangebied en omgeving

	naam wegvak	wegcategorie*	binnen/buiten bebouwde kom	maximum-snelheid	fietsvoorziening	Capaciteit (mvt/etmaal)
1.	N676 noord	Gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h	vrijliggend fietspad	25.000
2.	N676 zuid	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h	vrijliggend fietspad	25.000
3.	N675 west	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h	vrijliggend fietspad	25.000
4.	N675 oost (Sterre-boschweg)**	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h	deels vrijliggend fietspad en deels geen	25.000
5.	Duivelshoekseweg west	erftoegangsweg	buiten	60 km/h	vrijliggend fietspad	15.000
6.	Duivelshoekseweg oost	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h	vrijliggend fietspad	25.000
7.	Rijksweg	erftoegangsweg	buiten	60 km/h	vrijliggend fietspad	15.000
8.	Singel***	gebiedsontsluitingsweg	binnen	50 km/h	gemengd verkeer	6.000
9.	Promenade west	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	fietssuggestiestroken	6.000
10.	Promenade oost	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	fietssuggestiestroken	6.000
11.	Westlandstraat	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer	6.000
12.	Grote Kade	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer;	6.000
13.	Dorpsstraat	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer	6.000
14.	Weegbrugweg	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer	6.000
15.	Scheldekade	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	deels fietssuggestiestroken, deels vrijliggend fietspad	6.000
16.	Keipad	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer	6.000
17.	Keerdam	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer	6.000
18.	Nieuwe weg****	erftoegangsweg	binnen	30 km/h	gemengd verkeer	6.000

* Wegcategorieën zijn gebaseerd op de CROW Duurzaam Veilig principes.

** Dit wegvak loopt van de rotonde met de N676 tot de rotonde met de Duivelshoekseweg. Vanaf de rotonde met de N676 is over een lengte van 300 meter een vrijliggend fietspad aanwezig. Deze leidt vervolgens via de zuidzijde de kern Breskens in. Op het wegvak zelf geldt een (brom)fietsverbod.

*** Op deze gebiedsontsluitingsweg vindt gemengd verkeer plaats. Daarom wordt aangesloten op het toetsingskader erf-toegangsweg binnen de bebouwde kom.

**** De nieuwe weg is geen onderdeel van de huidige en autonome situatie en maakt uitsluitend onderdeel uit van het voornemen.

Gemotoriseerd verkeer

Het plangebied is in de huidige situatie vanaf twee wegen ontsloten. Het Keipad (wegvak met nummer 16 op figuur 9.1) is de wegverbinding tussen het plangebied en het centrum van Breskens. De tweede ontsluitingsweg is ten oosten van het plangebied gelegen. Hier sluit de Keerdam aan op de Duivelshoekseweg.

Het centrum van Breskens kent vier invalswegen: Promenade (nummer 9), Westlandstraat (nummer 11), Dorpsstraat (nummer 13) en Scheldekade (nummer 15). Deze wegen sluiten aan op het regionale wegennetwerk N676 (nummer 1 & 2) en N675 (nummer 3 & 4). Vanaf de Duivelshoekseweg is de provinciale weg N675 (nummer 4) te bereiken. Via deze route en de route via de Promenade wordt de kern van Breskens vermeden.

De Keerdam loopt aan de buitenzijde van de dijk door het plangebied. De huidige functies in het plangebied worden via deze weg ontsloten.

Fietsverkeer

In tabel 9.12 is per weg aangegeven welke positie de fietser in het wegprofiel heeft. De meeste wegen binnen de bebouwde kom van Breskens zijn ingericht als erftoegangsweg zonder aparte fietsvoorziening. De Promenade is ingericht met fietsstroken, de Scheldekade grotendeels met vrijliggend fietspad. De belangrijkste invalswegen zoals de Oude Rijksweg, Scheldekade en Langeweg zijn tot de rand van de kern wel uitgevoerd met een fietsvoorziening. Binnen de bebouwde kom maken fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik van hetzelfde wegennetwerk. Buiten de bebouwde kom bestaat een uitgebreid fietsnetwerk. Deze fietsverbindingen zijn voorzien van fietsvoorzieningen, hoofdzakelijk in de vorm van vrijliggende fietspaden. In de huidige situatie kan het plangebied vanuit het centrum worden bereikt via het Keipad. In oostelijke richting is het plangebied direct ontsloten vanaf het regionale fietsnetwerk.

Voetgangers

In de huidige situatie is een voetgangersgebied op de dijk langs het plangebied gelegen. Dit voetgangersgebied loopt vanaf de jachthaven en horecafuncties (ten oosten) via het centrum van Breskens naar de Promenade (ten westen). In het centrum van Breskens zijn trottoirs langs de wegen gelegen.

De Keerdam, binnen het plangebied, is in de huidige situatie niet voetgangersvriendelijk ingericht. Gezien de huidige functie als zeehavengebied maakt slechts een beperkt aantal voetgangers gebruik van deze weg. Het voetgangersgebied op de dijk kan slechts vanaf één locatie vanuit het plangebied bereikt worden, door middel van een trap.

Openbaar vervoer

Breskens wordt bediend door zowel een bus- als een veerdienst. Breskens is gelegen in de openbaar vervoer concessie Zeeland (2015-2024) die sinds 1 maart 2015 door de vervoerder Connexxion wordt verzorgd. De kern van Breskens wordt dagelijks één keer per uur bediend door een lijnbus die start in Brugge (B). Deze lijnbus gaat via de kernen Dudzele (B) - Westkapelle (B) - Sint Anna ter Muiden (NL) - Sluis (NL) - Draaibrug (NL) - Oostburg (NL) - Schoondijke (NL). De bus halteert in het centrum van Breskens aan de Westlandstraat. Het eindpunt is Breskens veerhaven. Tevens rijdt op werkdagen één keer per uur een buurtbus vanaf Breskens veerhaven via Hoofdplaat naar Biervliet. Deze bus halteert in het centrum van Breskens aan de Westlandstraat en Grote Kade. In de avonden en weekenden rijdt een haltetaxi eenzelfde route. In de kernen Schoondijke en Biervliet kan overstapt worden op de streekbus richting Terneuzen. Tijdens de zomermaanden rijdt extra busdienst vanaf Breskens veerhaven via Groede, Nieuwvliet, Cadzand-Bad, Retranchement, Sluis, Sint Anna ter Muiden en Westkapelle naar Knokke in België.

Ten noordoosten van de kern Breskens is de veerhaven gelegen. Vanuit de veerhaven vertrekt dagelijks ieder uur (in zomerperiode ieder half uur) een veerpont naar Vlissingen. De veerpont is uitsluitend voor voetgangers en fietsers bestemd. Vanuit het plangebied is de veerhaven voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer via de Promenade te bereiken. De veerhaven is tevens te bereiken per bus vanuit het centrum van Breskens.

In het plangebied zelf zijn geen openbaar vervoer voorzieningen aanwezig. Wel kunnen de haltes aan de Grote Kade en Westlandstraat, te voet bereikt worden. De voetgangersvoorzieningen aan de buitenzijde van de dijk zijn beperkt. Om de bushalte Grote Kade te bereiken kan de voetganger uitsluitend gebruik maken van de voetgangersoversteek bij de Kaai, 250 meter ten oosten van de bushalte. De bushalte aan de Westlandstraat is op een afstand van circa 500 meter te bereiken. De afstand naar de veerhaven is circa 1,5 kilometer.

9.2.2. Robuustheid

De robuustheid van het wegennet hangt af van de beschikbaarheid van alternatieve routes die bij calamiteit of congestie gebruikt kunnen worden. Tussen de kern Breskens en regionaal wegennetwerk zijn meerdere ontsluitingsroutes aanwezig die als volwaardig alternatieve route kunnen functioneren. Vanaf het plangebied geldt dat in geval van calamiteiten het verkeer in westelijke richting via het Keipad en in

oostelijke richting via de Keerdam het plangebied kan verlaten. Vanaf de Westhavendam en Middenhavendam zijn in de huidige situatie geen alternatieve routes beschikbaar.

9.2.3. Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling wordt geanalyseerd op basis van de verkeersintensiteiten en de I/C-verhouding. In onderstaande tabel zijn voor de relevante wegen de verkeersintensiteiten en I/C-verhouding voor een drukke dag in het Hemelvaartweekend. De kleur van de I/C-verhouding geeft de verzadigingsgraad aan, zoals weergegeven in het toetsingskader uit paragraaf 9.1.2.

Tabel 9.12 Verkeersbelasting huidige en autonome situatie 2027 (afgerond op 50-tallen)

	naam wegvak	jaargemiddelde 2016 weekdag		Representatieve periode 2016		jaargemiddelde 2027 weekdag		Representatieve periode autonoom 2027	
		mvt/etmaal	I/C	mvt/etmaal	I/C	mvt/etmaal	I/C	mvt/etmaal	I/C
1.	N676 noord	3.550	0,14	4.950	0,20	3.950	0,16	5.500	0,22
2.	N676 zuid	6.400	0,26	8.950	0,36	7.150	0,29	10.000	0,40
3.	N675 west	4.050	0,16	5.650	0,23	4.500	0,18	6.300	0,25
4.	N675 oost	2.100	0,08	2.950	0,12	2.350	0,09	3.300	0,13
5.	Duivelshoekseweg west	3.000	0,20	4.050	0,27	3.350	0,22	4.500	0,30
6.	Duivelshoekseweg oost	2.650	0,11	3.550	0,14	2.950	0,12	3.950	0,16
7.	Rijksweg	550	0,04	900	0,06	600	0,04	1.000	0,07
8.	Singel	700	0,12	1.150	0,19	800	0,13	1.300	0,22
9.	Promenade west	850	0,14	1.400	0,23	950	0,16	1.550	0,26
10.	Promenade oost	900	0,15	1.850	0,31	1.000	0,17	2.050	0,34
11.	Westlandstraat	2.350	0,39	3.300	0,55	2.600	0,43	3.700	0,62
12.	Grote Kade	3.500	0,58	5.000	0,83	3.900	0,65	5.600	0,93
13.	Dorpsstraat	2.350	0,39	3.300	0,55	2.600	0,43	3.700	0,62
14.	Weegbrugweg	3.250	0,54	4.500	0,75	3.650	0,61	5.000	0,83
15.	Scheldekade	2.450	0,41	3.450	0,58	2.750	0,46	3.850	0,64
16.	Keipad	1.750	0,29	2.950	0,49	1.950	0,33	3.300	0,55
17.	Keerdam	1.200	0,20	1.750	0,29	1.350	0,23	1.950	0,33
18.	Nieuwe weg	-	-	-	-	-	-	-	-

Uit tabel 9.12 blijkt dat in de huidige situatie over het algemeen geen sprake is van een hoge verkeersdruk of risico op filevorming. Gelet op de jaargemiddelde verkeersintensiteit in de autonome situatie geldt hetzelfde. In de huidige situatie is de drukke dag in het representatieve Hemelvaartweekend ter hoogte van de Grote Kade en de Weegbrugweg sprake van een licht verhoogde verkeersdruk. In de autonome situatie (zonder transformatie havengebied) neemt de verkeersdruk reeds toe. Op de Grote Kade is op de drukke dag van het representatieve Hemelvaartweekend sprake van risico op filevorming (I/C-verhouding is 0,93). De inrichting van de Grote Kade en Scheldekade biedt vanuit verkeerstechnisch oogpunt mogelijk meer capaciteit dan de algemeen gehanteerde norm van 6.000 mvt/etmaal. Dit komt bijvoorbeeld door het vrijliggende fietspad langs de Scheldekade en het parkeren in parkeerstroken langs beide wegen. Het vrijliggende fietspad op de Scheldekade zorgt voor overstekend fietsverkeer. Bij een steeds hoger wordende verkeersintensiteit komt de verkeersleefbaarheid onder druk te staan. Dan spelen aspecten als rijsnelheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid een rol. Met de gekozen capaciteitsnorm van 6.000 mvt/etmaal komt dit in de I/C-verhouding tot uitdrukking.

Voor de situatie met een autonome groei naar het jaar 2027 is de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau beoordeeld. Dit is voor de volgende kruispunten gedaan:

1. Kruispunt Grote Kade – Weegbrugweg.
2. Kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade.



Figuur 9.2 Kruispunt Grote Kade – Weegbrugweg

Het kruispunt Grote Kade – Weegbrugweg is vormgegeven als een T-kruispunt, waarbij alle takken gelijkwaardig zijn. Het kruispunt ligt binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 30 km/h. In tabel 9.13 zijn de resultaten van de autonome situatie 2027 weergegeven.

Tabel 9.13 Kruispunt Grote Kade - Weegbrugweg, representatieve periode autonoom 2027

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Grote Kade west	0,40	8	1
Grote Kade oost	0,21	4	0
Weegbrugweg	0,34	6	1



Figuur 9.3 Kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade

Het kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade is vormgegeven als een T-kruispunt. Het kruispunt is buiten de bebouwde kom gelegen waarbij de voorrang geregeld is. Voor verkeer op het tracé Scheldekade – Duivelshoek geldt een maximumsnelheid van 60 km/u en dit verkeer heeft voorrang op het verkeer vanaf de Keerdam. De Keerdam is tot het kruispunt binnen de bebouwde kom gelegen waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. In tabel 9.15 zijn de resultaten uit de kruispuntanalyse van de autonome situatie 2027 weergegeven.

Tabel 9.14 Kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade, representatieve periode 2027 exclusief ontwikkeling

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Scheldekade	0,12	3	0
Keerdam	0,16	7	0
Duivelshoek	0,16	3	0

Uit de kruispuntanalyse blijkt dat geen afwikkelsknelpunten in de autonome situatie te verwachten zijn. De uitkomsten zijn gevisualiseerd in figuur 9.4.



Figuur 9.4 Beoordeling verkeersafwikkeling autonoom 2027 (bron ondergrond: Google Maps)

9.2.4. Verkeersveiligheid

De gebiedsontsluitingswegen rondom het plangebied voldoen op hoofdlijnen aan de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig. Op de Singel geldt echter wel dat geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Gezien de zeer beperkte intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de aanwezige alternatieve routes voor fietsverkeer (parallel aan de Rijksweg ligt een vrijliggend fietspad) leidt dit niet tot verkeers- onveiligheid.

Voor de erftoegangswegen geldt dat deze niet geheel aan de ontwerprichtlijnen voldoen. Erftoegangswegen kennen doorgaans parkeren op de rijbaan en een gemengde verkeersafwikkeling. Op verschillende erftoegangswegen is echter parkeren langs de rijbaan en fietsvoorzieningen aanwezig. Tevens worden binnen 30 km/uur-zones doorgaans geen voetgangersoversteekplaatsen gerealiseerd. De afwijkingen van de ontwerprichtlijnen zullen over het algemeen echter niet op voorhand zorgen voor een afname van de verkeersveiligheid. In de online database viastat zijn de geregisterde verkeersongevallen over de periode 2010 tot en met 2015 opgenomen, dat een representatief beeld geeft voor de huidige situatie. Uit deze data blijkt dat op de wegen binnen het studiegebied, zoals op de Grote Kade, uitsluitend incidentele ongevallen plaats hebben gevonden en geen sprake is van ongevallenconcentraties. Door de toename van de verkeersintensiteit op het wegennetwerk zal het risico op verkeersongevallen wel toenemen. De Grote Kade en Weegbrugweg, waarbij de verkeersintensiteit boven de 4.000 mvt/etmaal reikt, zijn in de bestaande situatie reeds een aandachtspunt. Langs de Scheldekade is voor een gedeelte een vrijliggend fietspad aangelegd. Daarbij moet het fietsverkeer de Scheldekade oversteken, ter hoogte van Molenwater en de Remise. Het vrijliggende fietspad zorgt hier weliswaar voor optimale verkeersveiligheid voor fietsers; dit gaat wel gepaard met twee oversteekbewegingen voor het fietsverkeer in westelijke richting. Zoals aangegeven heeft dit geen structurele ongevallenrisico's tot gevolg. Op de andere delen worden fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer gemengd afgewikkeld.

9.2.5. Parkeren

In het Visiedocument 'Krachtig Verbonden!' heeft de gemeente Sluis uitgangspunten geformuleerd voor het parkeren. In de structuurvisie staat dat de kern Breskens te maken heeft met een toenemende parkeerdruk. Met name tijdens de drukke zomerse (weekend)dagen. Op deze dagen kan sprake zijn van een hogere parkeerbehoefte dan de beschikbare parkeercapaciteit. Op het parkeerterrein bij de supermarkt in het centrum en het parkeerterrein bij het jachthavengebouw waren voornamelijk op dergelijke dagen knelpunten zichtbaar. Daarom is in 2015 in het centrum van Breskens een blauwe zone ingesteld met een maximale parkeerduur van 1,5 uur. Om het centrum heen zijn een aantal parkeervoorzieningen gecreëerd waar geen tijdslimiet van toepassing is (lang parkeren). De gemeente heeft een statisch parkeerverwijssysteem (P-route) opgezet.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit zeehaventerrein. De parkeervoorzieningen van de hier gevestigde bedrijven zijn op eigen terrein gelegen. In het oostelijke deel van het plangebied bevindt zich de jachthaven. Het parkeerterrein bij het jachthavengebouw beschikt over circa 200 parkeerplaatsen. Op deze parkeervoorziening geldt geen blauwe zone en wordt daardoor ook door (dag)toeristen gebruikt. In de zomerse vakantieperiode zijn op dit parkeerterrein onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig om in de parkeerbehoefte te voorzien. Hierdoor wordt vaker in de omliggende woonbuurten nabij de Scheldekade geparkeerd dat tot een onwenselijke situaties leidt.

9.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

9.3.1. Basisalternatief

Bereikbaarheid

Gemotoriseerd verkeer

De hoofdwegenstructuur in en om de kern van Breskens wijzigt na de transformatie van het havengebied niet. De ontsluiting van het havengebied wijzigt wel. De wegverbinding Keipad, gelegen tussen het plangebied en het centrum van Breskens, zal in het kader van de planontwikkeling verdwijnen. Hier wordt plaats gemaakt voor een voetgangerszone. Ten noordwesten van het plangebied is een nieuwe ontsluitingsweg voorzien. Deze nieuwe weg (figuur 9.1, nummer 18) sluit aan op de Promenade (figuur 9.1, nummer 10). Op deze locatie ontstaat een nieuw kruispunt in de vorm van een T-kruispunt. Via dit kruispunt kan het verkeer via de Weegbrugweg het centrum van Breskens bereiken. De ontsluitingsroute via de Keerdam aan de oostzijde wijzigt in het Masterplan niet ten opzichte van de huidige situatie. De ontsluiting van het gebied via de Keerdam, Scheldekade/Duivelshoek blijft behouden.

De in het Masterplan heringerichte Keerdam vormt de hoofdroute binnen het plangebied waarmee de overige wegen in het plangebied in verbinding staan. De Keerdam krijgt een verblijfsfunctie die hoofdzakelijk verkeer faciliteert dat het plangebied als bestemming heeft. De wegen die op de nieuwe Keerdam aansluiten, ontsluiten uitsluitend bestemmingsverkeer dat wil parkeren in het plangebied of ten behoeve van bevoorrading. Een uitgangspunt in het Masterplan is het scheiden van voetgangers- en gemotoriseerde verkeerstromen. In het Masterplan is daarvoor een voetgangersbrug ter hoogte van de Middenhavendam voorzien en loopt de ontsluiting van het gemotoriseerde verkeer achter het Viscentrum langs. De exacte vormgeving en ligging van de interne ontsluitingswegen worden bepaald op basis van de verkeerseffecten en het uiteindelijke stedenbouwkundig ontwerp. De ontsluiting en bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer wordt als licht positief (+) beoordeeld.

Fietsverkeer

Na realisatie van de transformatieopgave wordt het havengebied direct vanaf de Promenade ontsloten. Het plangebied wordt daardoor via de Promenade (voorzien van fietssuggestiestroken) ook in westelijke richting direct vanaf het regionale fietsnetwerk ontsloten. Hierdoor ontstaat een recreatieve fietsverbinding die door het plangebied loopt en een schakel vormt in het regionale fietsnetwerk. Met de inrichting van de wegen volgens de principes van een erftoegangsweg en gelet op de te verwachten verkeersintensiteit (zie hierna) kan deze route als een beter alternatief dienen dan de Scheldekade/Grote Kade. De

bereikbaarheid van het plangebied voor de fietsers verbetert hierdoor ten opzichte van de huidige situatie. Dit wordt als licht positief (+) beoordeeld.

Voetgangers

In de toekomstige situatie zal het voetgangersgebied over de dijk gehandhaafd blijven en wordt de situatie in het centrum niet gewijzigd.

Binnen het plangebied worden de voorzieningen voor de voetgangers uitgebreid. Het plangebied is opgebouwd uit verschillende hoogteniveaus. Op maaiveld wordt de openbare ruimte ingericht voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Op het hoogteniveau +2 is een voetgangersgebied voorzien. Dit voetgangersgebied wordt door middel van een brug direct verbonden met het voetgangersgebied op de dijk. Hierdoor ontstaat een ongelijkvloerse voetgangersverbinding tussen de voorzieningen in het plangebied en het centrum van Breskens. Dit wordt als licht positief (+) beoordeeld.

De exacte vormgeving van de voetgangersvoorzieningen is nog niet bekend. Een aandachtspunt in de uitwerking hiervan zijn de voetgangersoversteken ter hoogte van Westhavendam met de dijk en ter hoogte van de Kaai met de dijk. Op deze locaties worden intensieve voetgangersoversteken verwacht die verkeersveilig ingericht moeten worden.

Openbaar vervoer

Ook na de transformatie van het havengebied, zullen geen haltes voor het openbaar vervoer in het plangebied aanwezig zijn. Door middel van de nieuwe voetgangersverbinding tussen het plangebied en centrum van Breskens is de bushalte aan de Grote Kade direct vanuit het plangebied te voet te bereiken. De bushalte aan de Westlandstraat is te voet te bereiken via het voetgangersgebied door het centrum van Breskens. Ook de Veerhaven voor het voet-fietsveer blijft binnen loop- dan wel fietsafstand te bereiken vanuit het plangebied.

De openbaarvervoer concessie Zeeland is voor een periode van 10 jaar, tot en met 2024, aan Connexxion gegund. Zolang de vervoerswaarde in Breskens in deze periode gelijk blijft, bestaat voor de vervoerder dan wel de provincie Zeeland geen aanleiding om het bedieningsniveau aan te passen. De transformatie van het havengebied Breskens vergroot de vervoerswaarden van de kern Breskens. Gezien de ligging van het plangebied in de regio en het programma dat zich met name richt op recreëren en de realisatie van recreatiewoningen binnen het hogere segment, is het niet aannemelijk dat de vervoerswaarden dusdanig toenemen dat aanvullende openbaarvervoervoorzieningen noodzakelijk zijn. De ontwikkeling heeft geen effect (0).

Robuustheid

Bij de transformatie van het havengebied wordt een nieuwe ontsluiting in het westelijk deel van het plangebied gerealiseerd. De aansluiting vanaf het plangebied via het Keipad vervalt. Juist ter hoogte van de aansluiting van het Keipad op de Weegbrugweg ontstaan in de huidige situaties knelpunten. Reden hiervoor is de ligging van het kruispunt in een bocht en nabij het kruispunt Weegbrugweg – Grote Kade. Door de verhoogde ligging van de Keerdam en de insteek van het Keipad door en over de Keerdam is het kruispuntsituatie die vergelijkbaar is met een regulier kruispunt. Door het verplaatsen van de aansluiting wordt het plangebied zowel in westelijke als oostelijke richting goed ontsloten, waardoor een circuit ontstaat. In geval van calamiteiten kan het verkeer via één van de ontsluitingsroutes uit het plangebied worden begeleid en is het plangebied goed bereikbaar voor hulpdiensten. Dit wordt als licht positief (+) beoordeeld.

Verkeersafwikkeling

Verkeerstoename

De ontwikkeling van het havengebied in Breskens genereert verkeer. Daarnaast verliest het havengebied een aantal functies waardoor ook sprake is van een verkeersafname. Om te toetsen of het huidige verkeersnetwerk rondom het plangebied de verkeerstoename van de ontwikkeling vlot en veilig kan verwerken is de verkeersaantrekkende werking in beeld gebracht. Op basis van de CROW-publicatie 317

'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012 is het aantal motorvoertuigen op een weekdag-etmaal bepaald. De stedelijkheidsgraad van de gemeente is opgevraagd bij het CBS, via de elektronische database StatLine. Hierin is voor de gemeente Sluis een stedelijkheidsgraad opgenomen van 'niet stedelijk'. Het plangebied grenst aan het centrum van Breskens. Zodoende is in de berekeningen uitgegaan van een ligging in de schil van het centrum. Voor de functies waarbij geen kencijfers voor de ligging 'schil centrum' beschikbaar zijn, is uitgegaan van ligging 'rest bebouwde kom'.

Verkeersgeneratie huidige functie

Een groot deel van het zeehaventerrein uit de huidige situatie maakt plaats voor de nieuwe ontwikkeling. Om de verkeerstoename ten opzichte van de huidige situatie in beeld te brengen wordt de verkeersgeneratie uit de huidige situatie in mindering gebracht van de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie. De verkeersgeneratie uit de huidige situatie is tevens op basis van de CROW kencijfers bepaald. Bij het CROW kencijfer 'zeehaventerrein' wordt uitgegaan van een grootschalig bedrijfsmatig haventerrein. Breskens heeft op een kleiner schaalniveau te maken met 'zeehaventerrein'. Het kencijfer zoals benoemd in de CROW kan daardoor een onderschatting zijn van de huidige verkeerbewegingen van en naar het gebied. Vanuit de benadering om bij de toetsing uit te gaan van een 'worst case', wordt dit relatief lage kengetal in de beoordeling als maatstaf gehanteerd.

De bedrijfsfunctie op de voet van de Middenhavendam blijft gehandhaafd en maakt deel uit van de autonome verkeerssituatie. Deze functie is daarom opgenomen in de verkeersafname.

Tabel 9.15 Verkeersgeneratie huidige functie (verkeersafname)

functie	per eenheid	aantal	verkeersgeneratie kencijfer CROW	verkeersgeneratie plangebied mvt/weekdag-etmaal	toelichting
Zeehaventerrein	per netto hectare	9,6	30	288	CROW-publicatie 317 Zeehavengebied. In de huidige situatie is circa 15 hectare bruto zeehaventerrein aanwezig. Voor de omrekening van bruto naar netto is omrekenfactor 0,64 toegepast.

Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Het Masterplan biedt ruimte voor toevoeging van een programma met verschillende functies en een ruimtereservering voor de verplaatsing van twee scheepsherstelbedrijven voor recreatieve en licht commerciële vaart op de voet van de Middenhavendam. Deze bedrijven hebben ook in de bestaande situatie al een plaats binnen het havengebied en maken reeds deel uit van de autonome verkeerssituatie.

Om de verkeerseffecten van de ontwikkeling op een juiste manier te beoordelen wordt uitgegaan van een worst case benadering. De worst case benadering gaat uit van een volledig gerealiseerd programma in het plangebied voortvloeiend uit de onderscheiden functies. Per functie is de verkeersgeneratie berekend. Voorts wordt als uitgangspunt genomen dat geen maatregelen gericht op een bepaalde verkeerscirculatie worden genomen. In tabel 9.17 is de verkeersgeneratie gespecificeerd. Hierin is het exacte uitgangspunt per gehanteerde kencijfer weergegeven.

De verkeersaantrekkende werking van de planontwikkeling in het worst case scenario bedraagt 3.200 mvt/etmaal op een weekdag. Hierop worden de verkeersgeneratie van de huidige functies en de autonome ontwikkeling in mindering gebracht. Het resultaat is de daadwerkelijke verkeerstoename ten gevolge van de planontwikkeling. De verkeerstoename van de planontwikkeling bedraagt 2.900 mvt/weekdag(etmaal) (afgerond op 50-tallen).

De omrekening naar vakantie- en winterperiode, zoals weergegeven in bijlage 14, is ook toegepast op de verkeersgeneratie van het plangebied, zie tabel 9.16. De verkeersgeneratie, zoals gebaseerd op de

CROW-kencijfers, is representatief voor een jaargemiddelde weekdag en vormt de basis voor de milieu-onderzoeken zoals wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en stikstofdepositie.

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is niet het gemiddelde voor een heel jaar representatief, maar een drukke dag tijdens het Hemelvaartweekend. Dat betekent dat er een correctie nodig ofwel een ophoging van het jaargemiddelde weekdag naar een drukke dag zoals in het Hemelvaartweekend. Deze ophoging is afgeleid van de verkeerstellingen die in 2016 zijn verricht voor drie periodes (winter, voorjaar en zomer; zie bijlage 14) en het daaruit volgende jaargemiddelde, zoals weergegeven in tabel 9.12. Hieruit blijkt dat verkeersbelasting tijdens deze drukke dag gemiddeld circa 40% hoger ligt dan het jaargemiddelde. De verkeersgeneratie die volgt uit de CROW-kengetallen (2.900 mvt/etmaal) wordt opgehoogd met 40%. Daarmee bedraagt de totale verkeergeneratie van het plangebied tijdens een drukke dag in het Hemelvaartweekend 4.050 mvt/etmaal (afgerond op 50-tallen). Dit laatste getal wordt gebruikt voor het onderzoek naar verkeersafwikkeling.

Tabel 9.16 Verkeersgeneratie toekomstige functie (verkeerstoename)

functie	per eenheid	aantal	verkeers-generatie ken-cijfer CROW mvt/week-dagetmaal	verkeersge-generatie plangebied mvt/week-dagetmaal	toelichting
hoofdfunctie Wonen					
appartement (per-manent)	per wo-ning	100	6,9	690	CROW-publicatie 317 koop, etage, duur
appartement (recre-atief)	per wo-ning	360	2,1	756	CROW-publicatie 317 Bungalow-park
hoofdfunctie Commercieel					
detailhandel	per 100 m ² bvo	1.000	37,4	374	CROW-publicatie 317 buurt-dorpscentrum
sport/sauna	per 100 m ² bvo	1.000	21,7	217	CROW-publicatie 317 Fitnesscen-tum
zeezeilcentrum	per 100 m ² bvo	1.500	12,5	188	CROW-publicatie 317 Commerciële dienstverlening
bedrijven	per 100 m ² bvo	1.500	7,7	115	CROW-publicatie 317 Bedrijf ar-beidsintensief
horeca		2.500		500	De parkeerbehoefte voor de horeca bedraagt 250 parkeer-plaatsen. Uitgegaan wordt van een turnover van 1.
hoofdfunctie Haven					
jachthaven (uitbrei-ding)	per lig-plaats	100	0,266	27	CROW-publicatie 317 jachthaven
hoofdfunctie Viscentrum					
museum (visserij-museum)		800		84	De parkeerbehoefte van het mu-seum bedraagt 11 parkeerplaat-sen. Uitgegaan wordt van een turnover van 3.
museum Experience		320			
museum Experience inclusief boomkor-kotter		320			
museum (entree Viscentrum)		250			
winkel (detailhan-del)	per 100 m ² bvo	200	37,4	83	CROW-publicatie 317 buurt-dorpscentrum
restaurant		400		80	De parkeerbehoefte voor het res-taurant bedraagt 40 parkeerplaat-sen. Uitgegaan wordt van een turnover van 1.
bezoekersextensief bedrijf (vismijn)	per 100 m ² bvo	1.800	4,15	75	CROW-publicatie 317 bedrijf ar-beidsextensief/bezoekersextensief
kantoren, zonder baliefunctie (KNRM)	per m ² bvo	200	8,3	17	CROW-publicatie 317 kantoor (zonder baliefunctie)
TOTAAL weekdag				3.200	afgerond op 50-tallen
TOTAAL werkdag				4.050	afgerond op 50-tallen

De verkeersgeneratie van het Viscentrum komt in totaal op 339 mvt/etmaal. Dit is gebaseerd op toepassing van specifieke normen en ervaringscijfers voor de afzonderlijke functies in het Viscentrum. De hoeveelheid verkeer komt op hoofdlijnen overeen met de hoogste verkeersgeneratie die in het bestemmingsplan Viscentrum is berekend (354 mvt/etmaal; Bijlage 3 Geluidsonderzoek). De voorkeur gaat uit naar toepassing van gedetailleerde normstelling zoals dit voor het gehele plan wordt toegepast. Tevens blijkt dat het verschil van 15 mvt/etmaal verwaarloosbaar is.

Herkomst

Om de verkeerseffecten ten gevolge van de verkeerstoename op wegvak- en kruispuntniveau inzichtelijk te maken, wordt de herkomst van het verkeer dat van- en naar het plangebied gaat bepaald. Hierin zijn op basis van afstand en reistijd-indicaties de volgende aannames gedaan.

- Circa 10% van het verkeer verspreidt zich in de kern Breskens.
 - Circa 25% van het verkeer verspreidt zich in de omgeving van Breskens (recreatiegebieden).
 - Circa 65% van het verkeer verspreidt zich buiten de omgeving van Breskens dan wel buiten de regio.
- Deze aannames zijn gebaseerd op gebruikmaking van de routeplanner van Google Maps (zie hierna).

Routing verkeer

Het plangebied is tussen de kern Breskens en de Westerschelde gelegen. Het plangebied is via meerdere routes te bereiken. Ter onderbouwing van de routes die door het verkeer van en naar het plangebied worden gebruikt, is gebruik gemaakt van de routeplanner van Google Maps. Dit programma heeft ook de functie om reistijden en afstanden tussen een beginpunt en eindpunt te bepalen. In deze routeplanner wordt uitgegaan van de kortste reistijd en reisafstand. Uit deze analyse komt naar voren dat het verkeer zich gelijkmatig verdeelt over de verschillende invalswegen.

- Iets meer dan de helft van het verkeer wordt afgewikkeld aan de westzijde van Breskens, via de routes N676 – Rijksweg – Promenade en N676 – Oude Rijksweg – Dorpsstraat.
- Iets minder dan de helft van het verkeer wordt afgewikkeld aan de oostzijde, via de Duivelshoekseweg – N675.

Het is logisch dat de routeplanner dit aangeeft, aangezien die route een fractie korter is. Deze verdeling komt ook overeen met gegevens uit de gehouden verkeerstellingen. Hieruit blijkt dat van het verkeer dat in de huidige situatie het plangebied in- en uitrijdt (via het Keipad en de Keerdam) circa 65% via de westelijke routes wordt afgewikkeld waarvan 60% via de route N676 – Oude Rijksweg – Dorpsstraat. Doordat het Keipad in de toekomstige situatie niet meer toegankelijk is en een westelijke ontsluiting meer ter hoogte van de Duinstraat wordt gerealiseerd is, op basis van afstand en reistijd, de verwachting dat een iets groter aandeel van het verkeer het plangebied via de westzijde zal benaderen. In figuur 9.5 is dit scenario weergegeven. Een substantieel deel van het verkeer van- en naar het plangebied gaat nog steeds door de kern van Breskens.

In de praktijk kan deze verhouding verschuiven, zodanig dat er meer verkeer via de oostzijde wordt afgewikkeld. De Promenade biedt met name in de zomerperiode door gebruik en inrichting minder rijcomfort dan de ontsluiting via de route Duivelshoekseweg – N675 (Sterreboschweg)..



Figuur 9.5 Verdeling verkeer: zonder voorgeschreven routing (bron ondergrond: Google Maps).

Verkeersafwikkeling

De wegvakken zijn getoetst aan het toetsingskader zoals opgenomen in paragraaf 9.1.2. Indien de capaciteit wordt overschreden, is het betreffende wegvak nader onderzocht.

Uit tabel 9.17 blijkt dat de verkeersbelasting ten gevolge van de planontwikkeling binnen en buiten de kern van Breskens toeneemt. Bij het Basisalternatief wordt de capaciteit van de Grote Kade beperkt overschreden, de capaciteit van de Weegbrugweg wordt bereikt, uitgaande van 6.000 mvt/etmaal. Eerder is gesteld dat bij een verkeersintensiteit vanaf 4.000 mvt/etmaal voor fietsverkeer voorzieningen gewenst zijn. Die situatie doet zich voor op de Grote Kade en Weegbrugweg. Langs een deel van de Scheldekade buiten de kern is deze weg voorzien van fietssuggestiestroken overgaand in een vrijliggend fietspad in het oostelijk deel binnen de bebouwde kom. De Weegbrugweg combineert net als de Grote Kade in het centrum het langzaam verkeer en autoverkeer. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling zijn kruispuntanalyses uitgevoerd. In de tabellen 9.18, 9.19 en 9.20 zijn de resultaten voor respectievelijk de kruispunten, Grote Kade – Weegbrugweg, Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade en Nieuwe weg – Promenade – Duinstraat opgenomen. De kruispuntberekeningen zijn opgenomen in bijlage 19.

Tabel 9.17 Verkeersbelasting autonome situatie 2027 inclusief Basisalternatief (afgerond op 50-tallen)

	naam wegvak	Representatieve periode verkeerstoename ontwikkeling		Representatieve periode 2027 inclusief transformatie havengebied	
		verdeling	mvt/etmaal	mvt/etmaal	I/C
1.	N676 noord	30%*	1.200	6.700	0,27
2.	N676 zuid	65%*	2.650	12.650	0,51
3.	N675 west	10%*	400	6.700	0,27
4.	N675 oost	30%*	1.200	4.500	0,18
5.	Duivelshoekseweg west	40%*	1.600	6.100	0,24
6.	Duivelshoekseweg oost	10%*	400	4.350	0,29
7.	Rijksweg	20%*	800	1.800	0,12
8.	Singel	10%*	400	1.700	0,28
9.	Promenade west	30%*	1.200	2.750	0,46
10.	Promenade oost	30%*	1.200	3.250	0,54
11.	Westlandstraat	5%*	200	3.900	0,65
12.	Grote Kade	23%*	950	6.550	1,09
13.	Dorpsstraat	15%*	600	4.300	0,72
14.	Weegbrugweg	25%*	1.000	6.000	1,00
15.	Scheldekade	3%*	150	4.000	0,67
16.	Keipad	-	-	-	-
17.	Keerdam	43%*	1.750	3.700	0,62
18.	Nieuwe weg	55%*	2.250	5.350	0,89

* Percentage van de totale verkeersgeneratie ontwikkeling 4.050 mvt/etmaal.

De capaciteitswaarden worden overigens alleen overschreden op dagen dat de verblijfsrecreatieve functies goed in bedrijf zijn. Indien wordt gekeken naar de jaargemiddelden zal de I/C verhouding op de Grote Kade maximaal 0,78 bedragen (verhoogde verkeersdruk). Ook op de overige wegvakken zijn geen belemmeringen te verwachten, zodat de doorstroming op de Grote Kade ongeacht de periode, altijd nog mogelijk is.

Tabel 9.18 Kruispunt Grote Kade - Weegbrugweg, representatieve periode 2027 incl. ontwikkeling

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Grote Kade west	0,47	9	1
Grote Kade oost	0,20	4	0
Weegbrugweg	0,44	7	1

De waardes blijven onder de relevante normstellingen.

Tabel 9.19 Kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade, representatieve periode 2027 incl. ontwikkeling

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Scheldekade	0,13	3	0
Keerdam	0,34	10	1
Duivelshoek	0,22	3	0

De waardes blijven onder de relevante normstellingen.



Figuur 9.6 Kruispunt Nieuwe weg – Promenade – Duinstraat.

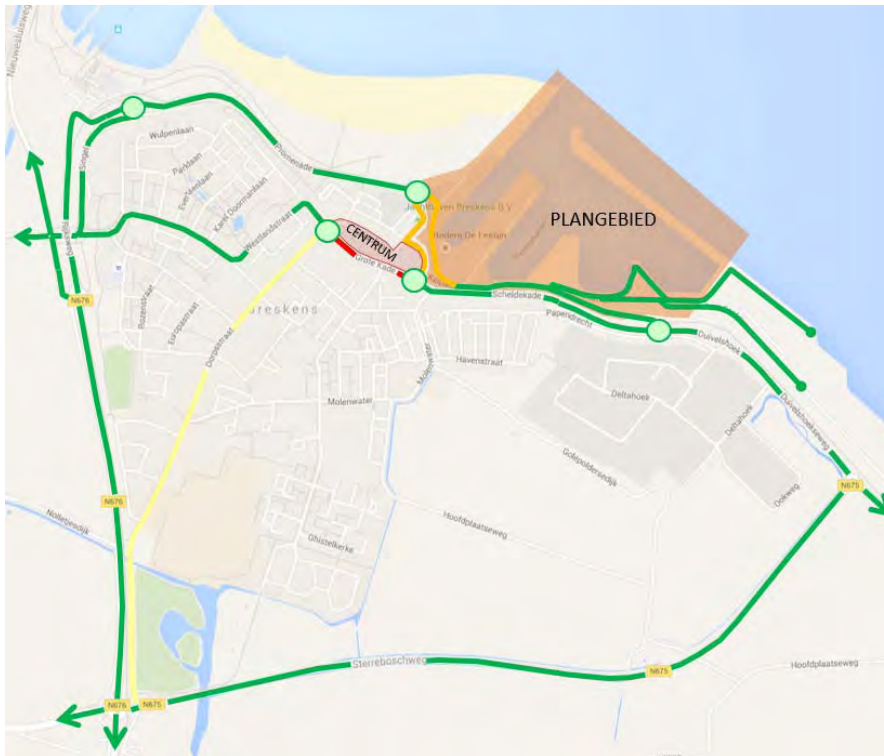
Het kruispunt Nieuwe weg – Promenade - Duinstraat is een nieuw kruispunt dat in kader van de transformatie van het havengebied wordt gerealiseerd. Het kruispunt ligt binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid is 30 km/h. In tabel 9.20 zijn de resultaten uit de kruispuntanalyse van de toekomstige situatie weergegeven. Het nieuwe kruispunt vervangt het huidige kruispunt Weegbrugweg – Keipad. Het reguliere verkeer op het nieuwe kruispunt is bepaald op basis van de visuele verkeerstelling op het kruispunt Weegbrugweg – Keipad in combinatie met de mechanische tellingen.

Tabel 9.20 Kruispunt Nieuwe weg – Promenade - Duinstraat, representatieve periode 2027 incl. ontwikkeling

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Nieuwe weg	0,49	12	1
Duinstraat	0,32	5	0
Promenade	0,47	8	1

De waardes blijven onder de relevante normstellingen. De uitkomsten zijn gevisualiseerd in figuur 9.7.

Vanwege de toename van de verkeersdruk wordt dit aspect als licht negatief (-) beoordeeld.



Figuur 9.7 Beoordeling verkeersafwikkeling Basisalternatief.

Verkeersveiligheid

Op enkele wegvakken in de kern Breskens, waarbij geen aparte fietsvoorziening aanwezig is, wordt de verkeersintensiteit van 4.000 mvt/etmaal overschreden. Reeds in de bestaande situatie doen zich overschrijdingen voor. Dit wordt als licht negatief (-) beoordeeld. Daar waar mogelijk is het gewenst aanvullende maatregelen voor fietsverkeer te treffen.

Parkeren

De in 2015 ingevoerde blauwe zone in het centrum van Breskens inclusief het parkeerverwijssysteem heeft een positief effect op de parkeerdruk die in de huidige situatie op de zomerse (weekend)dagen wordt ervaren. Om de parkeercapaciteit en parkeerbehoefte ook in de toekomst in balans te houden, stelt de gemeente eisen aan nieuwe ontwikkelingen. In het gemeentelijke visiedocument 'Krachtig verbonden!' wordt gesteld dat bij alle toekomstige ontwikkelingen, die gevolgen hebben voor het parkeren, het parkeren op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Daarnaast is een zo klein mogelijk loopstand tussen parkeerplaats en bestemming voor bewoners en bezoekers gewenst. Door de realisatie van nieuwe functies binnen het plangebied ontstaat een nieuwe parkeerbehoefte. Conform het gemeentelijk beleid zal deze parkeerbehoefte binnen het plangebied opgevangen moeten worden.

Toename parkeerbehoefte

Om de parkeerbehoefte in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012. Hierin is aangesloten bij de uitgangspunten zoals die bij de berekening van de verkeersgeneratie (paragraaf 9.3.3) zijn toegepast. Uitgegaan is van de minimumparkeernorm. Op basis hiervan is inzicht verkregen in de totale parkeerbehoefte. Hieruit volgt een parkeerbehoefte van circa 1.000 parkeerplaatsen (zie hierna). Wanneer het te realiseren programma en het bijbehorende aantal parkeerplaatsen wordt vergeleken met bestaande situaties, zoals een woongebied, centrumgebied en horecagelegenheden met bijbehorende parkeervoorzieningen, dan is de omvang van de parkeerbehoefte omvangrijk. Bij de verdere planuitwerking zal worden bekeken of tot verfijning van de normstelling kan worden gekomen. Daarbij kan worden betrokken dat sprake kan zijn van combinatiebezoek. Immers, het gebied leent zich voor dagrecreatief bezoek van het Viscentrum en vervolgens

het bezoeken van detailhandel en horeca in het gebied en van andere functies. Zo zullen ook de gebruikers, bewoners en bezoekers van de appartementen de horeca en detailhandel bezoeken. Daarnaast ligt het centrumgebied van Breskens op loopafstand en wordt het gebied door loopbruggen goed en direct met het centrumgebied verbonden, met name ter hoogte van het Winkelhart van Breskens. In het ontwerpbestemmingsplan of bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt dit verder uitgewerkt.

Het plan biedt enige flexibiliteit in het te realiseren programma. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de maximale omvang van het programma, toegedeeld naar functies. Aan iedere functie is een bijbehorende parkeernorm gekoppeld evenals het bijbehorende aanwezigheidspercentage. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen enerzijds vaste parkeerplaatsen voor bewoners, eigenaren van een recreatieappartement en personeel van functies. Anderzijds worden parkeerplaatsen voor bezoekers van de appartementen en functies op het maaiveld gesitueerd. Op die parkeerbehoefte is het logisch uit te gaan van het toepassen van aanwezigheidspercentages.

In tabel 9.21 is de parkeerbehoefte per functie aangegeven. In het plangebied worden verschillende functies gerealiseerd. Het moment waarop behoefte aan parkeerplaatsen is, kan per functie verschillen. Zo is de parkeerbehoefte bij woningen 's avonds en 's nachts het hoogst. Bij detailhandel is juist overdag behoefte aan parkeerruimte. Op basis van de aanwezigheidspercentage zoals voorgeschreven in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012, is de parkeerbehoefte per dagdeel bepaald. Bij de appartementen wordt ervan uitgegaan dat deze inclusief een parkeerplaats verkocht zullen worden. In dat geval kan de parkeerplaats niet worden gedeeld met de andere functies. Ditzelfde geldt voor de parkeerplaatsen die worden gereserveerd voor het personeel van de commerciële functies. Dit betekent dat die parkeerplaatsen ieder moment van de week als 100% bezetting zijn meegenomen.

Gebleken is dat de parkeerbehoefte op zaterdagavond maatgevend is (bijlage 15). Dit is verklaarbaar aangezien het hier voornamelijk gaat om bewoners en gebruikers van de appartementen en een relevante omvang horeca.

Viscentrum

In het viscentrum zijn diverse functies ondergebracht. De zaterdagavond is bij deze functiesamenstelling maatgevend voor zover de horecavoorziening 's avonds mogelijk kan zijn geopend. Grotendeels kan worden uitgegaan van combinatiebezoek met de andere functies. In het Masterplan is rondom het viscentrum voldoende ruimte aanwezig om die parkeerplaatsen te realiseren. Langs de nieuwe openbare weg die door het plangebied loopt kan parkeergelegenheid worden gecreëerd.

Tabel 9.21 Parkeerbehoefte per functie

kencijfers en normatieve parkeerbehoefte					
functie	parkeernorm	bewoners/bezoekers	parkeernorm	oppervlakte	parkeerbehoefte
appartementen regulier	koop, etage, duur	bewoners	1,3	100	120
appartementen regulier	koop, etage, duur	bezoekers	0,3	100	30
appartementen recreatief	recreatiewoning	bewoners + personeel	1,6	360	576
horeca	restaurant	bezoekers (80%)	8,0	2500	200
horeca	restaurant	personeel (20%)	2,0	2500	50
vismijn	bedrijf arbeidsextensief	personeel (95%)	0,81	1800	14,5
vismijn	bedrijf arbeidsextensief	bezoekers (5%)	0,04	1800	0,8
visserijmuseum	museum	personeel (5%)	0,04	1050	0,4
visserijmuseum	museum	bezoekers 95%)	0,76	1050	8,0
visserij experience	museum	personeel (5%)	0,04	300	0,1
visserij experience	museum	bezoekers 95%)	0,76	300	2,3
boomkorkotter	museum	personeel (5%)	0,04	320	0,1
boomkorkotter	museum	bezoekers 95%)	0,76	320	2,4
detailhandel		personeel (28%)	0,87	200	1,7
detailhandel		bezoekers 72%)	2,23	200	4,5
horeca	restaurant	bezoekers 80%)	8,0	400	32,0
horeca	restaurant	personeel (20%)	2,0	400	8,0
kantoor	geen baliefunctie	bezoekers (5%)	0,12	200	0,2
kantoor	geen baliefunctie	personeel (95%)	2,23	200	4,5
detailhandel	buurt-/dorpscentrum	personeel (28%)	0,67	1000	6,7
detailhandel	buurt-/dorpscentrum	bezoekers(72%)	1,73	1000	17,3
sport/sauna	fitnesscentrum	personeel (13%)	0,52	1000	5,2
sport/sauna	fitnesscentrum	bezoekers(87%)	3,48	1000	34,8
zeezeilcentrum	commerciële dienstverlening	personeel (80%)	2,16	1500	32,4
zeezeilcentrum	commerciële dienstverlening	bezoekers (20%)	0,54	1500	8,1
bedrijven	bedrijf arbeidsintensief	personeel (95%)	1,62	1500	24,2
bedrijven	bedrijf arbeidsintensief	bezoekers (5%)	0,09	1500	1,3
jachthaven	jachthaven	algemeen	0,5/lpl	100	50

Tabel 9.22 Aanwezigheidspercentages

aanwezigheidspercentages	
wonen (bewoners)	100%
wonen (bezoekers)	100%
restaurant	100%
detailhandel	0%
sportfuncties binnen	100%
commerciële dienstverlening	0%
bedrijven	0%
sociaal cultureel	90%
jachthaven	100%

Tabel 9.23 Parkeerbehoefte

parkeerbehoefte	
maaiveld	
parkeerbehoefte openbaar t.b.v. horeca en voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven en jachthaven - bezoekers	
horeca bezoekers	200,0
detailhandel bezoekers	0,0
sport/sauna bezoekers	34,8
zeezeilcentrum bezoekers	0,0
bedrijven bezoekers	0,0
jachthaven bezoekers	50
	284,8
totaal afgerond	285
parkeerbehoefte openbaar t.b.v. viscentrum	
bedrijf bezoekers	0,0
museum bezoekers	0,0
detailhandel bezoekers	0,0
horeca bezoekers	0,0
kantoor bezoekers	0,0
	0,0
totaal afgerond	0
Totaal gereserveerd maaiveld	285
parkeerbehoefte	
parkeerkelders	
parkeerbehoefte gereserveerd t.b.v. horeca en voorzieningen en kleinschalige havengerelateerde bedrijven - personeel	
horeca personeel	50,0
detailhandel personeel	0,0
sport/sauna personeel	5,2
zeezeilcentrum personeel	0,0
bedrijven personeel	0,0
	55,2
totaal afgerond	56
parkeerbehoefte gereserveerd t.b.v. appartementen	
wonen (bewoners)	130
wonen (bezoekers)	30
recreatie	576
totaal afgerond	736
parkeerbehoefte openbaar t.b.v. viscentrum	
bedrijf personeel	0,0
museum personeel	0,0
detailhandel personeel	0,0
horeca personeel	0,0
kantoor personeel	0,0
	0,0
totaal afgerond	0
totaal gereserveerd	792
totale parkeerbehoefte (afgerond)	1.080

Aangezien het Viscentrum zaterdagavond is gesloten, is op dat maatgevende moment voor de parkeerbalans, geen parkeerbehoefte voor het Viscentrum opgenomen.

Beoordeling parkeeropgave

In tabel 9.24 is de parkeerbehoefte voor het maaiveld en de plinten weergegeven.

Tabel 9.24 Parkeerbehoefte planontwikkeling per plandeel

	parkeerbehoefte (aantal parkeerplaatsen)
maaiveld	285
plinten	792
Totaal (afgerond)	1.080

Op basis van de beschikbare ruimte in het plangebied die het Masterplan laat zien voor parkeren, is het aannemelijk dat voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied wordt gecreëerd om in de parkeerbehoefte te voorzien. Er treedt geen effect (0) op.

Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een maximale invulling van het programma. Om overdimensionering te voorkomen zal in kader van de omgevingsvergunning nog een definitieve toets plaats moeten vinden op het moment dat het definitieve programma vastgesteld is. Op basis van de specifieke parkeerbehoefte zal dan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden bepaald.

9.3.2. Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

In het Basisalternatief zoals beschreven en beoordeeld in paragraaf 9.3.1, heeft de gebiedstransformatie een beperkt negatief effect op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de kern Breskens. Om ook deze beperkte negatieve effecten te ondervangen is een variant onderzocht.

Om de kern van Breskens zo veel mogelijk te ontzien van extra verkeer wordt aan een alternatieve ontsluiting van het plangebied gedacht. De route om de kern Breskens heen, via de Sterreboschweg (N675) en Duivelshoekseweg, is een goede verbinding voor het doorgaand verkeer tussen het havengebied en de regio. In figuur 9.8 is de variant weergegeven waarbij het plangebied primair via de rondweg wordt ontsloten. Deze variant is in de praktijk alleen mogelijk wanneer sterk wordt ingezet op bewegwijzering:

- Vanaf de rotonde N675 – N676 zal het plangebied als bestemming toegevoegd worden. In het havengebied zelf zal de doorgaande route, via de Duivelshoekseweg de Sterreboschweg (N675) duidelijk op de bewegwijzering worden aangegeven.
- Met aanbieders van routenavigatiesystemen kunnen afspraken worden gemaakt om bezoekers van het Havengebied via de rondweg te leiden. Het motief is dat de oostelijke randweg een beter comfort biedt dan de Promenade, met name in de zomerperiode.

In aanvulling op deze maatregelen kan bij de nadere uitwerking van de inrichting van de infrastructuur aandacht worden besteed aan het stimuleren van de routing via de oostzijde. Bijvoorbeeld het knippen van de aansluiting op de Promenade of toepassen van snelheidsremmende maatregelen, in de vorm van wegversmallingen, kan daarbij worden bekeken evenals alternatieven voor deze maatregelen.

Ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid, robuustheid, verkeersgeneratie en parkeren zijn de effecten in de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' ten opzichte van het Basisalternatief gelijk. Deze aspecten worden daarom niet apart in deze paragraaf benoemd.

Verkeersafwikkeling

In figuur 9.8 is de verdeling van het verkeer weergegeven, waarbij uit wordt gegaan van optimale benutting van de rondweg.



Figuur 9.8 Verdeling verkeer: Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' (bron ondergrond: Google Maps).

In tabel 9.25 is de verkeersbelasting per wegvak weergegeven waarbij uitgegaan wordt van de verkeersverdeling uit figuur 9.8.

Tabel 9.25 Verkeersbelasting autonome situatie 2027 inclusief VKA en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' (afgerond op 50-tallen)

	naam wegvak	representatieve periode verkeerstoename ontwikkeling weekenddag		representatieve periode 2027 weekenddag inclusief transformatie havengebied	
		mvt/etmaal		mvt/ etmaal	I/C
1.	N676 noord	10%*	400	5.900	0,24
2.	N676 zuid	65%*	2.650	12.650	0,51
3.	N675 west	10%*	400	6.700	0,27
4.	N675 oost	60%*	2.450	5.750	0,23
5.	Duivelshoekseweg west	70%*	2.850	6.100	0,24
6.	Duivelshoekseweg oost	10%*	400	4.350	0,29
7.	Rijksweg	7%*	300	1.300	0,09
8.	Singel	5%*	200	1.500	0,25
9.	Promenade west	12%*	500	2.050	0,34
10.	Promenade oost	12%*	500	2.550	0,43
11.	Westlandstraat	3%*	100	3.800	0,63
12.	Grote Kade	10%*	400	6.000	1,00
13.	Dorpsstraat	5%*	200	3.900	0,65
14.	Weegbrugweg	13%*	550	5.550	0,93
15.	Scheldekade	3%*	150	4.000	0,67
16.	Keipad	-	-	-	-
17.	Keerdam	73%*	2.950	4.900	0,82
18.	Nieuwe verbinding	25%*	1.000	4.100	0,68

* Percentage van de totale verkeersgeneratie ontwikkeling 4.050 mvt/etmaal.

De Keerdam blijft de centrale ontsluitingsweg van het plangebied richting de Promenade en richting de rondweg Sterreboschweg. De capaciteit van de Keerdam wordt in deze variant niet overschreden. Er zijn op deze locatie geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Op de Grote Kade en Weegbrugweg is een beperkte verkeerstoename zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2027.

De I/C-waarde nadert de grens ten aanzien van verkeersveiligheid. De beoordeling vindt plaats op basis van een drukke dag in het Hemelvaartweekend. De I/C-verhouding is in toeristisch gebieden zoals Breskens acceptabel. Bovendien is op de omliggende wegen en kruispunten (zie ook tabel 9.24 en 9.25) sprake van restcapaciteit, waardoor bij incidentele filevorming niet heel de kern vast staat. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Belangrijk voor de Grote Kade is dat ten opzichte van de huidige situatie, de nabij gelegen inrit naar de Keerdam, het Keipad, komt te vervallen. Dit zorgt ervoor dat de verkeerssituatie ter plaatse aanzienlijk overzichtelijker wordt. In ieder geval verbetert de doorstroming en dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

In de tabellen 9.26 en 9.26 zijn respectievelijk de verkeerseffecten op de kruispunten Grote Kade – Weegbrugweg en Nieuwe weg – Promenade – Duinstraat weergegeven, in de variant waarbij het verkeer over de rondweg gestuurd wordt.

Tabel 9.26 Kruispunt Grote Kade - Weegbrugweg, representatieve periode 2027 incl. variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

	I/C verhouding	Gem. wachttijd (sec.)	mMax. wachtrij (pae)
Grote Kade west	0,43	8	1
Grote Kade oost	0,20	4	0
Weegbrugweg	0,4	7	1

Tabel 9.27 Kruispunt Nieuwe weg – Promenade - Duinstraat, representatieve periode 2027 incl. variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Nieuwe weg	0,37	9	1
Duinstraat	0,28	5	0
Promenade	0,39	6	1

Tabel 9.28 Kruispunt Keerdam – Duivelshoek – Scheldekade, representatieve periode 2027 incl. variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

	I/C verhouding	gem. wachttijd (sec.)	max. wachtrij (pae)
Scheldekade	0,13	3	0
Keerdam	0,51	14	1
Duivelshoek	0,26	3	0

De waarden blijven ruim onder de relevante normstelling, waardoor een goede verkeersafwikkeling wordt geborgd. De verkeersafwikkeling scoort beter dan het Basisalternatief. De uitkomsten zijn gevisualiseerd in figuur 9.9.



Figuur 9.9 Beoordeling verkeersafwikkeling Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

Door de verkeerstoename op de Grote Kade en Weegbrugweg en daarmee het bereiken van de capaciteit van deze weg wordt het effect als licht negatief (-) beoordeeld. Mogelijkheden voor het beperken van de verkeerstoename ontbreken echter.

Verkeersveiligheid

Op de Grote Kade en Weegbrugweg is een beperkte verkeerstoename zichtbaar ten opzichte van de autonome situatie 2027. De toename van het risico op verkeersongevallen in de kern Breskens is daardoor beperkt. Wel wordt de kritische I/C-waarde van 1 tijdens de 10^{de} drukste dag in de kern bereikt. Over het algemeen ligt deze I/C-waarde lager. De negatieve score vraagt een nuancering. Voor het centrumgebied is van belang dat het Keipad wordt afgesloten. De situatie ter plaatse van de t-splitsing Grote Kade en Weegbrugweg wordt daarmee overzichtelijker. Dit komt de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ten goede. Dit rechtvaardigt een gedeelde score (-/0).

9.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg en evenementen

9.4.1. Realisatiefase

Bouwverkeer

Tijdens de realisatiefase wordt in verschillende fasen het programma gerealiseerd. Van de totale verkeerstoename zoals die is getoetst in de voorgaande paragrafen is tijdens de aanlegfase nog geen sprake. Wel hebben we tijdens de realisatiefase te maken met ander type verkeer zoals bouwverkeer, die effecten kunnen hebben op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Op basis van vergelijkbare gebiedsontwikkelingen (zoals de ontwikkeling in Cadzand-Bad: Duinhof-Zuid, Duinhof-Oost en Cavelot) wordt aangenomen dat het havengebied tijdens de realisatiefase dagelijks tussen de 200 en 400 motorvoertuigen (bouwverkeer) genereert, waarvan hoofdzakelijk vrachtverkeer. Deze beperkte verkeerstoename ten opzichte van het heersende verkeersbeeld zal niet tot verkeersafwikkelingsproblemen leiden. Daarnaast zal de verkeersaantrekkende werking van de huidige functie binnen het plangebied vrij snel na aanvang van de werkzaamheden verloren gaan.

Vanuit verkeersveiligheid is het niet acceptabel om 200 tot 400 vrachtwagens over de erftoegangsweegen door de kern Breskens te faciliteren (score '--'). In een groot deel van de kern Breskens geldt in de

huidige situatie al een vrachtwagen verbod. Vrachtwagens worden in de huidige situatie vanaf de rotonde N675 – N676 door middel van bewegwijzering via de rondweg N675 naar de kern Breskens gestuurd. Vanaf de Duivelshoek kan het bouwverkeer via de Keerdam het plangebied bereiken. Door het bouwverkeer primair van deze route gebruik te laten maken, wordt de kern Breskens volledig ontzien. Om dit tijdens de realisatiefase te borgen, zal tijdelijke bewegwijzering ter hoogte van de rotonde N675 – N676, de rotonde N675 – Duivelshoekseweg en het kruispunt Duivelshoek – Keerdam ingezet moeten worden. Alleen dan kan een aanvaardbare verkeersafwikkeling gedurende de bouwfase worden gega-randeerd. Het effect is dan neutraal (0).

Tijdelijke verplaatsing bedrijven

De scheepsherstelbedrijven BYS en Meeusen blijven na de gebiedstransformatie in het gebied hun werkzaamheden voortzetten. Om de bouwwerkzaamheden mogelijk te maken, kan het zijn dat wordt gezocht naar uitwijkmogelijkheden op het bedrijventerrein Deltahoek. Kenmerkend voor deze bedrijven is het onderhoud aan boten. Op de huidige locatie kunnen de boten vanuit het water direct op de kade ter hoogte van deze bedrijven worden geplaatst. Bij tijdelijk verplaatsen van de bedrijven naar het bedrijventerrein Deltahoek zullen deze boten via de openbare weg moeten worden getransporteerd. Het transport vindt plaats via de Keerdam en Duivelshoek en vice versa. Uit de kruispuntanalyse van het kruispunt Keerdam – Duivelshoek, blijkt dat dit kruispunt in de autonome situatie 2027 een ruime restcapaciteit heeft. De verwachting is dat voor kleine transporten voldoende hiaten op de voorrangsweg Duivelshoek aanwezig zijn om een veilige oversteek over de rijbaan te maken. Om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te bevorderen kan een (tijdelijke) verlaging van rijsnelheid naar 50 km/h op de Duivelshoek ter hoogte van de kruispunten in overweging worden genomen. Bij transporten van grote omvang, die uitsluitend stapvoets verplaatst kunnen worden en een zeer grote draaicirkel hebben, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Met behulp van verkeersregelaars kan dan een veilige oversteek worden geborgd. Het effect is neutraal (0).

9.4.2. Evenementen

Autonome situatie

Momenteel vinden jaarlijks in het havengebied enkele grote evenementen plaats. Deze evenementen genereren veel extra verkeer binnen een kort tijdsbestek. In tabel 9.29 zijn de verkeersbewegingen per evenement weergegeven. In deze weergave is uitgegaan dat gemiddeld 2 personen in een auto zitten.

Tabel 9.29 Verkeersgeneratie evenementen autonome situatie tijdens maatgevend uur

	aantal bezoekers per evenement	aandeel bezoekers met de auto	aankomst tijdens maatgevend uur (mvt)	vertrek tijdens maatgevend uur (mvt)
visserijfeesten* (3 keer per jaar)	25.000	70%	729**	729**
overige (3 keer per jaar)	1.000	70%	350	350

* Aankomst en vertrek patroon van de bezoekers zijn over de evenementenduur verdeeld (9.00 uur tot 21.00 uur).

** Tijdens het maatgevende uur komen op hetzelfde moment 729 mvt aan en vertrekken 729 mvt.

De piekbelasting van het wegennetwerk in de kern Breskens ten gevolge van een evenement zou tot verkeersafwikkelingknelpunten kunnen leiden. Tijdelijke verkeersmaatregelen zijn nodig om het reguliere verkeer en het extra evenementenverkeer te verwerken. In de huidige situatie worden daarom in overleg tussen de gemeente Sluis en de organisatie tijdens een evenement tijdelijk verkeersmaatregelen getroffen. In de praktijk blijken deze maatregelen goed te werken. Dat het ook gaat om evenementen die vanuit de maritieme samenleving voortkomen en worden georganiseerd waarborgt dat zaken goed worden opgepakt en desnoods worden opgelost. Het aantal dagen dat evenementen plaatsvinden is ook zeer overzichtelijk.

De milieuonderzoeken zoals wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en stikstofdepositie worden op basis van een jaargemiddelde inzichtelijk gemaakt. Om de verkeerstoename op jaarbasis te bepalen zijn tevens de

verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdagemaal bepaald. In tabel 9.30 zijn het aantal motorvoertuigen ten gevolge van autonome evenementen weergegeven.

Tabel 9.30 Verkeersgeneratie evenementen autonome situatie op een weekdagemaal

	aantal bezoekers per evenement	aandeel bezoekers met de auto	totaal jaar (mvt)	weekdag-etmaal (mvt)
visserijfeesten (3 keer per jaar)	25.000	70%	52.500*	144
overige (3 keer per jaar)	1.000	70%	2.100*	6
Totaal (afgerond op 50-tallen)				150

* Totaal aantal ritten (van en naar evenement), op basis van een gemiddelde autobezetting van 2 personen.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zullen de bestaande evenementen in het havengebied ook plaats blijven vinden. Het beoogde eindbeeld zoals dat in het Masterplan is neergelegd, gaat uit van een hoogwaardig verblijfsrecreatief gebied met een grote mate van levendigheid. Binnen dat beeld wordt het aantal evenementen in de toekomstige situatie uitgebreid, zoals in tabel 9.31 weergegeven.

In de toekomstige situatie vinden meer evenementen plaats dan in de huidige situatie, waardoor vaker per jaar tijdelijke verkeersmaatregelen moeten worden getroffen. Daarnaast is de omvang van het verkeer tijdens het maatgevende moment, zoals bij de Bootshow (het grootste evenement in toekomstige situatie), groter dan de omvang van het evenementenverkeer in de huidige situatie. In de gebiedstransformatie wordt de robuustheid van de wegenstructuur uitgebreid door de realisatie van een nieuwe ontsluiting in het westelijk deel van het plangebied. Hierdoor wordt het plangebied zowel in westelijke als oostelijke richting ontsloten, waardoor een circuit ontstaat.

Tabel 9.31 Verkeersgeneratie evenementen toekomstige situatie tijdens maatgevend uur

	aantal bezoekers per evenement	aandeel bezoekers met de auto	aankomst tijdens maatgevend uur (mvt)	vertrek tijdens maatgevend uur (mvt)
visserijfeesten* (3 keer per jaar)	25.000	70%	729**	729**
openlucht concerten (8 keer per jaar)	1.000	50%	250	250
bootshow* (5 keer per jaar)	25.000	100%	1.042***	1.042***
overige (8 keer per jaar)	1.000	70%	350	350
(internationale) zeilwedstrijden (10 keer per jaar)	500	100%	250	250
indoor evenementen (60 keer per jaar)	100	100%	50	50

* Aankomst en vertrek patroon van de bezoekers zijn over de evenementenduur verdeeld (9.00 uur tot 21.00 uur).

** Tijdens het maatgevende uur komen op hetzelfde moment 729 mvt aan en vertrekken 729 mvt.

*** Tijdens het maatgevende uur komen op hetzelfde moment 1.042 mvt aan en vertrekken 1.042 mvt.

Door de aanwezigheid van een volwaardige alternatieve route het plangebied in en uit bestaan meer mogelijkheden voor de verkeersafwikkeling tijdens evenementen ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling tijdens evenementen. Wel zal het gemeentelijk beleid voor het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen moeten worden uitgebreid op de frequentie en omvang van de beoogde evenementen.

Tevens is het jaargemiddelde ten behoeve van de milieuonderzoeken in beeld gebracht, zie tabel 9.32.

Tabel 9.32 Verkeersgeneratie evenementen toekomstige situatie op een weekdagetmaal

	aantal be- zoekers per evenement	aandeel bezoekers met de auto	totaal jaar (mvt)	weekdag- etmaal (mvt)
visserijfeesten* (3 keer per jaar)	25.000	70%	52.500*	144
openlucht concerten (8 keer per jaar)	1.000	50%	4.000*	11
bootshow* (5 keer per jaar)	25.000	100%	125.000*	342
overige (8 keer per jaar)	1.000	70%	5.600*	15
(internationale) zeilwedstrijden (10 keer per jaar)	500	100%	5.000*	14
indoor evenementen (60 keer per jaar)	100	100%	6.000*	16
Totaal (afgerond op 50-tallen)				550

* Totaal aantal ritten (van en naar evenement), op basis van een gemiddelde autobezetting van 2 personen.

Ten opzichte van de autonome situatie (150 mvt/weekdagetmaal) is sprake van een verkeerstoename van 400 mvt/weekdagetmaal. In milieuonderzoeken zoals wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en stikstof-depositie is met deze verkeerstoename rekening gehouden.

9.5. Samenvatting en waardering effecten verkeer en parkeren

Tabel 9.33 Waardering effecten verkeer en parkeren

thema/deelthema	effectenbeoordeling	basisalternatief	variant 'benut- ten rondweg Sterre- boschweg'
verkeersstructuur en bereikbaarheid, ver- keersgeneratie	effecten ontsluiting en bereikbaarheid auto	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid fietsverkeer	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid voetgangers	+	+
	effecten ontsluiting en bereikbaarheid openbaar ver- voer	0	0
robuustheid	effecten robuustheid netwerk	+	+
verkeersafwikkeling	effecten verkeersafwikkeling	-	0
verkeersveiligheid	effecten verkeersveiligheid	-	0
parkeren	parkeerbehoefte ten opzichte van parkeeraanbod	0	0
tijdelijke verkeersef- fecten	effecten realisatiefase	0	0
	effecten evenementen	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

10.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

10.1.1. Toetsingskader

Onder het milieuaspect 'geluid' worden alle geluidseffecten die samenhangen met de transformatieopgave van Breskens bedoeld. Het gaat hierbij zowel om geluidseffecten vanuit de bestaande en nieuwe bedrijvigheid (industrielawaai), de geluidsuitstraling vanuit het scheepvaart- en wegverkeer (scheepvaart- en wegverkeerslawaaï) alsmede de geluidseffecten vanwege de evenementen die in het gebied plaatsvinden en de geluidseffecten als gevolg van de bouw- en aan-legwerkzaamheden (bouwlawaai).

Industrielawaai

Activiteitenbesluit

Voor de overige bedrijfsactiviteiten gelden de geluidsnormen uit het Besluit algemene regels milieubeheer (Barim of Activiteitenbesluit genaamd). Afhankelijk van de periode van de dag (dag-, avond- of nachtperiode) gelden generieke geluidsnormen voor bedrijfsactiviteiten van respectievelijk 50, 45 of 40 dB(A) op de dichtstbijzijnde gevel van geluidsgevoelige objecten.

Geluid als gevolg van het laden en lossen voor bedrijven, alsmede menselijk stemgeluid op terrassen en geluid als gevolg van evenementen wordt niet geregeld in het Activiteitenbesluit. Hiervoor geldt dat een specifieke beoordeling gemaakt moet worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening (zie hierna).

VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering

Om in het MER en bestemmingsplan de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De VNG-publicatie gaat uit van het aanhouden van richtafstanden tussen milieubelastende activiteiten en milieu-gevoelige functies. De milieuzoneringssystematiek uit de VNG-publicatie met de bijbehorende richtafstanden worden vaak bij ruimtelijke plannen gebruikt om te onderbouwen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij de realisatie van milieubelastende en milieugevoelige functies in elkaars omgeving.

Omgevingsplan Zeeland (2012-2018)

De Provincie Zeeland hanteert in het omgevingsplan voor recreatiewoningen en kampeerterreinen vanuit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer dezelfde normen als bij gewone woningen.

Evenementenbeleid gemeente Sluis

Zoals is verwoord in hoofdstuk 4 heeft de gemeente Sluis een eigen evenementenbeleid. De mate van geluidsoverlast wordt betrokken bij het verlenen van de evenementenvergunning.

Scheepvaart- en wegverkeerslawaaï

Scheepvaartlawaaï

Voor scheepverkeerslawaaï is in Nederland geen wettelijke toetsingskader beschikbaar. De mate van geluidhinder die wordt veroorzaakt door schepen is niet zodanig dat de wetgever daarvoor grenzen heeft gesteld. Het ontbreken van een wettelijk kader voor scheepverkeerslawaaï betekent niet zondermeer dat er geen voorwaarden aan gesteld worden, zo blijkt uit jurisprudentie. Indien redelijkerwijs aannemelijk is dat scheepverkeerslawaaï relevant is, moet de geluidbelasting van de scheepverkeer ter hoogte van de geluidgevoelige bestemmingen inzichtelijk worden gemaakt.

Wegverkeerslawaaï

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen akoestisch relevante situaties onderzocht te worden op gebied van wegverkeerslawaaï. De transformatieopgave van het havengebied Breskens vraagt om een zorgvuldige toetsing van de effecten van dit planvoornemen op de verkeerskundige situatie. In dit hoofdstuk worden op het gebied van wegverkeerslawaaï het Basisalternatief en de Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' onderzocht. De verkeerskundige situatie na realisatie van de transformatieopgave zorgt voor een verandering in de effectbeleving voor de omgeving voor wegverkeerslawaaï. In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in het wettelijk kader van de Wgh en de gehanteerde onderzoeksmethode.

Geluidzones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich op grond van de Wgh geluidzones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidzone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen aan wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidzone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de as van de weg. Wegen met een geluidzone worden hierna als gezoneerde weg aangeduid.

Tabel 10.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

aantal rijstroken	breedte van de geluidzone (in meters)	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- binnenstedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Dosismaat L_{den}

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidswaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels betreffen waarden inclusief artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift 2012. Bij wegen met een maximumsnelheid van minder dan 70 km/h wordt een aftrek van 5 dB gehanteerd.

De wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of hoger, zoals de provinciale wegen N675 en N676, geldt een aftrek van 2 dB. De Wgh geeft voor deze wegen een verruiming van de aftrek bij een geluidsbelasting van 56 dB (aftrek van 3 dB toegestaan) en bij 57 dB (aftrek van 4 dB toegestaan).

30 km/h wegen

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager zijn op basis van de Wgh niet-gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou in zowel nieuwe als gewijzigde situaties achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

Tijdelijke hinder (bouwlawaai)

Circulaire Bouwlawaai 2010 en de beleidsregels handhaving bouwoverlast Sluis (2012)

Mogelijke (tijdelijke) geluidshinder als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden tijdens de uitvoeringsfase wordt getoetst aan de 'Circulaire bouwlawaai 2010'. Hierin wordt een normstelling aanbevolen, tijdens de gehele duur van de werkzaamheden, van 60 dB(A) voor het equivalent geluid niveau (L_{aeq}) in de dagperiode (07.00 - 19.00 uur). Indien dat noodzakelijk is, biedt de circulaire de mogelijkheid om tijdelijk (voor ten hoogste een gegeven aantal dagen) een hogere geluidsbelasting, tot ten hoogste 80 dB(A), toe te staan. In de gemeentelijke beleidsregel wordt voor de gehele gemeente Sluis invulling gegeven aan de algemene normstelling uit de circulaire. Bijzondere aandacht wordt daarin besteed aan geluidshinder van bouw- en heilwerkzaamheden in de perioden juli tot oktober, de voorjaarsvakantie, de herfstvakantie en de kerstvakantie van elk jaar. Dit laatste vanwege het belang van de verblijfsrecreatie in de gemeente.

In tabel 10.2 zijn de beoordelingscriteria voor de relevante geluidsaspecten opgenomen.

Tabel 10.2 Beoordelingscriteria geluid

thema/deelthema	te beschrijven effecten	aanduiding werkwijze
geluid bedrijvigheid op de westhavendam, middenhavendam en kaai	industrielawaai en geluidemissie op de directe leefomgeving binnen als buiten het havengebied	kwalitatief
jachthaven	industrielawaai en geluidemissie op de directe leefomgeving	kwantitatief
wegverkeerslawai (nieuwe geluidsgevoelige functies)	effecten op nieuwe functies	kwantitatief
wegverkeerslawai (nieuwe weg)	effecten op nieuwe functies	kwantitatief
	effecten op bestaande functies	kwantitatief
wegverkeerslawai (uitstralingseffect)	effecten op bestaande functies	kwantitatief
evenementen	geluidsuitstraling als gevolg van evenementen	kwalitatief
bouwlawaai	tijdelijke geluidshinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden	kwalitatief

10.1.2. Onderzoeksmethodiek

Industrielawaai: jachthaven

Ten behoeve van de akoestische effecten op de leefomgeving is voor de jachthaven een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Adviesbureau De Haan.⁹⁾ Dit onderzoek is als bijlage 6 opgenomen bij dit MER.

9) Adviesbureau De Haan, onderzoek met kenmerk AH.2015.0951.00.R002 d.d. 31 maart 2016.

Industrielawaai: overige (nieuwe en bestaande) bedrijvigheid

Op basis van de VNG-brochure is de volgende aanpak gehanteerd.

- Eerst is de typologie van het havengebied in de bestaande en toekomstige situatie bepaald.
- Daarna is aan de hand van de richtafstanden uit de VNG-brochure bepaald aan welke geluidswaarden (streefwaarden) voldaan moet worden.
- Op basis van de bestaande en toekomstige bestemmingen die aan het havengebied toegekend gaan worden, is vervolgens een inschatting gemaakt of voldaan kan worden aan de streefwaarden. Daar waar dat op voorhand niet het geval lijkt te zijn, worden in dit hoofdstuk aanvullende maatregelen voorgesteld.

Wegverkeerslawaaï

Als gevolg van de voorgenomen transformatieopgave van het havengebied in Breskens kunnen verschillende effecten optreden ten aanzien van het aspect wegverkeerslawaaï. Hiervoor gelden vier relevante onderzoekskaders.

- Realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies in het plangebied ten opzichte van bestaande wegen.
- Realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies in het plangebied ten opzichte de nieuwe weg.
- Realisatie van een nieuwe weg in het plangebied ten opzichte van bestaande woningen.
- Uitstralingseffecten verkeerstoename op het omliggende wegennetwerk.

Scheepvaartlawaaï

Het scheepverkeerslawaaï in de haven van Breskens vaart binnengaats naar de Westerschelde. Per dag varen hier maximaal vijf schepen door de haven. Dit is dermate minimaal dat kwantitatieve berekeningen niet zinvol zijn. Om op een kwantitatieve manier de geluidbelasting ten gevolge van de schepen te berekenen zijn de intensiteiten per uur nodig, de intensiteiten zijn zo laag dat dit niet mogelijk is zonder een extreme overschatting te maken.

De vijf schepen betreffen twee kleine vissersschepen, één groot visserschip, één werkboot en de reddingsboot van de KNRM die in de haven is gestationeerd. Al deze schepen dragen bij aan het nautische gevoel wat passend is binnen een Haven als die van Breskens en de aantallen zijn dermate klein dat hinder als gevolg van geluidoverlast niet te verwachten is. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de vaarbewegingen met name in de dagperiode zullen plaatsvinden, wat eveneens zorgt voor een geringe mate van milieuhinder. De uiteindelijke geluidhinder als gevolg van de scheepvaartbewegingen in de toekomstige situatie zullen worden beoordeeld als 'indirecte hinder' bij de omgevingsvergunning voor milieu voor het Viscentrum. In de effectbeoordeling is scheepvaartlawaaï als zelfstandig aspect om die reden buiten beschouwing gelaten.

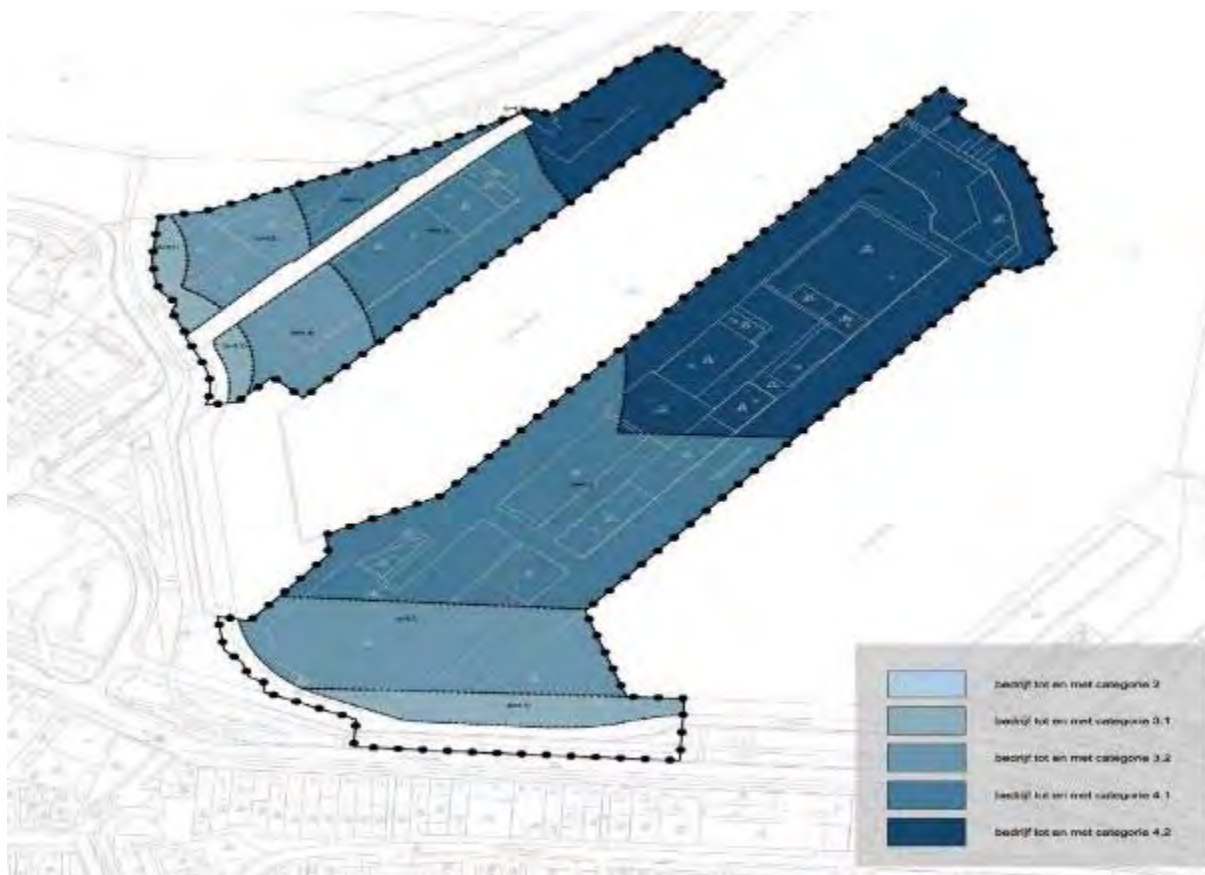
Evenementen en tijdelijke hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden

De verwachte geluidsuitstraling van evenementen en de tijdelijke bouwwerkzaamheden worden op basis van een kwalitatieve beschrijving beoordeeld.

10.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen**Industrielawaai**

In de huidige situatie wordt het havengebied gebruikt als visserij- en handelshaven met de bijbehorende havengerelateerde functies. In het bestemmingsplan Bedrijventerreinen van de gemeente Sluis zijn de gronden van de West- en Middenhavendam overeenkomstig het huidige gebruik bestemd voor bedrijfsactiviteiten behorende tot een milieucategorie van 3.1 tot maximaal 4.2 (middelzware, tot zware bedrijvigheid zie figuur 10.1). Ook is sprake van een vismijn en vindt onderhoud en herstel van recreatieschepen plaats.

In de autonome ontwikkeling blijft de huidige bestemming van het havengebied ongewijzigd. Zoals is verwoord in paragraaf 4.6 wordt in de autonome situatie ervan uitgegaan dat geen verdere groei plaatsvindt van de bedrijfsactiviteiten in het gebied (stilstand of een groei van 0%).



Figuur 10.1 Overzicht toegepaste zonering bestaande bedrijvigheid havengebied Breskens (bron: Bestemmingsplan bedrijventerreinen Sluis, BRO 2015).

Bestaande jachthaven

In de huidige situatie bestaat de jachthaven bestaat uit de volgende onderdelen.

- 580 ligplaatsen, waarvan:
 - 70 ligplaatsen worden verhuurd aan Bootsportvissersvereniging De Honte en worden gebruikt voor kleinere sportvisschepen;
 - 60 ligplaatsen worden gebruikt voor kleinere sportvisschepen door niet-leden van De Honte (allen zijn motorboten);
 - 320 ligplaatsen worden gebruikt voor (zee)zeiljachten;
 - 130 ligplaatsen worden gebruikt voor motorboten, geen-sportvisschepen.
- Een parkeerplaats met 350 parkeervakken.
- Een gebouw met wasserette en inzamelpunt voor chemische toiletten.
- Afvalcontainers voor vuilnis, glas en papier.
- Een opstelplaats voor bagagewagens.
- Speeltuin.
- Restaurant.
- Brandstofponton met een dieselpomp waar pleziervaartuigen brandstof kunnen tanken.

De bezettingsgraad in de jachthaven is momenteel nagenoeg 100%.

Evenementen in het gebied in de bestaande situatie

Een overzicht van de evenementen die momenteel in het gebied plaatsvinden, is opgenomen in tabel 4.2 in hoofdstuk 4.

Wegverkeerslawaaï

Bij de beoordeling van het wegverkeerslawaaï wordt gebruik gemaakt van de referentiesituatie op het gebied van verkeer zoals die hiervoor in hoofdstuk 9 is opgenomen. Voor wat betreft wegverkeerslawaaï zijn geen relevante autonome ontwikkelingen te verwachten, anders dan de wettelijk voorgeschreven geluidsreductie vanwege technologische ontwikkelingen waardoor het wegverkeer steeds minder geluid produceert.

10.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief, variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

10.3.1. Industrielawaai: toekomstige jachthaven

In de toekomstige situatie wordt de jachthaven uitgebreid met 100 nieuwe ligplaatsen. Het gaat om plaatsen voor 75 zeiljachten, 20 motorjachten en 5 nieuwe passantenplaatsen speciaal bestemd voor grotere zeewaardige jachten. Daarnaast wordt een nieuw, drijvend, sanitairgebouw voorzien in de huidige Visserijhaven, tegenover de voorziene nieuwbouw aan de Kaai. Het ponton met de dieselpomp blijft in de jachthaven, maar wordt ook verplaatst naar de steiger in de huidige Visserijhaven.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de jachthaven in de nieuwe situatie grotendeels kan voldoen aan de richtwaarden zoals opgenomen in de VNG-publicatie. Zodoende is sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de nieuwe appartementen. Ter hoogte van het nieuw te ontwikkelen appartementencomplex aan de Kaai is een overschrijding te verwachten van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. In de nachtperiode wordt de geluidsnorm hier met 5 dB (A) overschreden. De geluidsbron die deze overschrijding van de richtwaarden veroorzaakt is het klapperen van de tuigage tegen de masten van de zeiljachten. Dat effect wordt als licht negatief (-) beoordeeld.

De bestaande appartementen van Port Scaldis ondervinden geen toename van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten opzichte van de huidige situatie.

tabel 3 – rekenresultaten en toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) in dB(A)

Punt	Omschrijving	$L_{A,LT}$ in dB(A) gedurende de dag-/avond-/nachtperiode					
		Hoogte (m)	Berekend Huidig	Berekend Toekomst	Geluids	Overschrijding toekomst	Toename tov Huidig
257-259	Appartementen Scaldia	17/20/23/26	43/43/39	43/43/39	50/45/40	-/-/-	-/-/-
260-262	Appartementen Bressia	38	35/33/25	35/33/27	50/45/40	-/-/-	-/-/-
263-265	Appartementen Flandria	29/32	32/31/26	32/31/26	50/45/40	-/-/-	-/-/-
900	Middenhavendam 1 *	17/20/23	41/40/32	43/42/39	50/45/40	-/-/-	2/2/8
901	Middenhavendam 2 *	20	36/35/30	41/40/39	50/45/40	-/-/-	5/5/9
902	Middenhavendam 3 *	14/17	38/37/30	43/43/41	50/45/40	-/-/1	5/6/11
903	Middenhavendam 4 *	14	32/32/27	39/39/37	50/45/40	-/-/-	7/7/10
904	Middenhavendam 5 *	11	35/34/28	42/41/39	50/45/40	-/-/-	7/7/12
905	Middenhavendam 6 *	11	31/30/25	38/36/34	50/45/40	-/-/-	7/6/9
906	Middenhavendam 7 *	11	33/32/26	39/38/36	50/45/40	-/-/-	6/6/10
907	Middenhavendam 8 *	11	32/31/25	35/34/31	50/45/40	-/-/-	4/3/6
908	Middenhavendam 9 *	14	32/31/24	36/35/34	50/45/40	-/-/-	5/4/9
910	Middenhavendam 10 *	11	30/29/22	31/30/26	50/45/40	-/-/-	1/1/4
911	Westhavendam 1 *	29	31/31/23	33/32/29	50/45/40	-/-/-	2/2/6
912	Westhavendam 2 *	29	31/30/25	34/33/30	50/45/40	-/-/-	3/3/5
913	Westhavendam 3 *	17	29/28/22	31/30/27	50/45/40	-/-/-	2/2/5
950-957	Woongebouw Kaai *	5	33/32/21	46/45/45	50/45/40	-/5/-	13/14/24
			Bijlage 6	Bijlage 3			

* Deze rekenpunten betreffen nieuwe woonbestemmingen die in de bestaande situatie niet aanwezig zijn.

Figuur 10.2 Resultaten akoestisch onderzoek uitbreiding jachthaven (bron: De Haan)

10.3.2. Industrielawaai: nieuwe bedrijvigheid

Toekomstige typologie havengebied

Bij de voorziene transformatie naar een ander gebruik van het havengebied vormt de nautische beleving een belangrijk onderdeel van de woonsfeer. De locatie is zeer sterk gebonden aan havengerelateerde activiteiten direct gelegen aan de Westerschelde. Veel van de appartementen hebben dan ook uitzicht op het open water. De (uitbreiding van de) bestaande jachthaven versterkt dit gevoel. De appartementen worden omringd door de jachthaven, een viscentrum, de dijk en open water. Hierdoor wordt een levendigere uitstraling gecreëerd. Deze levendigheid zorgt ervoor dat het gebied in de toekomst als een gemengd gebied als bedoeld in de VNG-brochure wordt gekenschetst.

Bedrijfsfuncties in de directe omgeving van het havengebied

In de omgeving van het havengebied zijn geen bedrijfsfuncties aanwezig die van invloed zijn op de milieusituatie in het havengebied. Ten zuiden van de Scheldekade is wel een bedrijventerrein gelegen met een maximaal milieucategorie 3.2, maar dit terrein ligt op voldoende afstand, zodat ruimschoots aan de richtafstanden wordt voldaan. Dit betekent dat de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals (recreatie)appartementen, geen belemmering vormt voor de omliggende bedrijfsfuncties.

Toekomstige functies in het havengebied met bijbehorende richtafstanden

Binnen het havengebied worden enkele specifieke bedrijven bestemd en wordt ruimte geboden aan een diversiteit van kleinschalige bedrijvigheid tot en met milieucategorie 2. Alleen ter plaatse van de bedrijven aan de voet van de Middenhavendam, is zwaardere bedrijvigheid toelaatbaar, weliswaar afgestemd op de woningen aan de zuidzijde in Breskens en de appartementen aan de noordzijde. In tabel 10.3 is hiervan een overzicht opgenomen inclusief de bijbehorende milieucategorie.

Tabel 10.3 Indeling in milieucategorieën van de toekomstige bedrijvigheid in het havengebied

inrichting	type	SBI-code	milieucategorie	richtafstand ten opzichte van gemengd gebied	feitelijke afstand
jachthaven	jachthaven	932.G	3.1	30 m	> 50 m
viscentrum	visafslag, museum, detailhandel en horeca	0311 52, 9101, 9102	3.2	50 m	30 m
Breskens Yacht Service (BYS)	scheepsbouw – kunststofscheepen	301,3315.2	3.2	50 m	10 m
Meeusen	scheepsbouw – kunststofscheepen	301,3315.2	3.2	50 m	10 m
overige bedrijvigheid, detailhandel, horeca en dienstverlening			1 en 2	0 m	0 m

Ondanks dat de nieuwe appartementen direct boven de te realiseren bedrijvigheid wordt gerealiseerd, vinden de maatgevende hinderactiviteiten plaats op het maaiveld (niveau van de havenkade). Denk aan terrassen, het laden en lossen en het winkelend publiek. Door het aanbrengen van voldoende bouwkundige voorzieningen (te weten een betonnen scheidingsvloer tussen de plint en de bovenliggende appartementen), wordt ter plaatse van de bovenliggende (recreatie)appartementen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd. Dit effect wordt als neutraal (0) beoordeeld.

Ten aanzien van de twee scheepsreparatiebedrijven die ook in de toekomst ook in het havengebied blijven gevestigd, geldt dat in de nieuwe situatie niet voldaan kan worden aan de richtafstanden uit de VNG-brochure.

De scheepsherstelbedrijven zijn zogenaamde type B inrichtingen conform het Activiteitenbesluit. Voor deze bedrijven gelden de geluidseisen uit het Activiteitenbesluit. Het beschermingsniveau tegen geluidshinder is geregeld in Afdeling 2.8 Geluidhinder. Het Activiteitenbesluit geeft doelvoorschriften voor geluid. Het Activiteitenbesluit biedt aan een beperkt aantal objecten bescherming. Het gaat om gevoelige

gebouwen (waaronder woningen) en gevoelige terreinen. Het Activiteitenbesluit sluit hierbij aan bij het begrippenkader uit de Wet geluidhinder. In algemene zin biedt het Activiteitenbesluit bescherming tegen het geluid veroorzaakt door de:

- in de inrichting aanwezige installaties en toestellen
- in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en
- laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting.

Het Activiteitenbesluit bevat standaardwaarden voor het beschermingsniveau tegen geluidhinder. Naast standaarden kunnen maatwerkvoorschriften worden opgenomen. Het gaat om het toegestane langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T) en het maximale geluidsniveau (L_{Amax}). Deze standaardwaarden bedragen 50, 45 en 40 (resp. dag/avond/nacht) dB(A) voor de het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar},L_T) en bedraagt 70,65 en 60 dB(A) voor het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) op de gevel van gevoelige objecten als woningen. De standaardwaarden sluiten aan bij de richtafstanden in 'bedrijven en milieuzonering'. Met inachtneming van de standaardwaarden en de mogelijkheid van het stellen van een maatwerkvoorschrift is inpassing voor deze bedrijvigheid geborgd. Stationaire geluidbronnen kunnen, voorzien van beste beschikbare technieken als dempers, zoveel als mogelijk in het midden van het geprojecteerde gebied van de voet van de Middenhavendam worden gesitueerd. Bij het indienen van de melding Activiteitenbesluit vindt toetsing plaats. Inpassing van de scheepsherstelbedrijven in het plan-gebied is hiermee geborgd. Het effect wordt als neutraal (0) beoordeeld.

10.3.3. Evenementen

In de toekomstige situatie zullen de bestaande evenementen in het havengebied ook plaats blijven vinden. Het beoogde eindbeeld zoals dat in het Masterplan is neergelegd, gaat uit van een hoogwaardig verblijfsrecreatief gebied met een grote mate van levendigheid. De huidige evenementen zijn passend in dat eindbeeld. Het gros van de evenementen is afgelopen voor 23.00 uur. Enkel de Visserijfeesten gaan door tot in de nachtperiode (gedurende 1 uur). Daarmee wordt de nachtperiode voor het overgrote deel gerespecteerd. Voor alle evenementen blijft gelden dat ze uiteraard dienen te voldoen aan de normen die gesteld zijn in de APV van de gemeente Sluis. De gemeente Sluis weegt de milieuhinder bij elke aanvraag voor een evenement nauwkeurig af en geeft uitsluitend wanneer wordt voldaan aan de APV een vergunning af voor het evenement. Daarmee wordt voldoende gewaarborgd dat onevenredige geluidhinder kan worden voorkomen. Dit aspect scoort daarom neutraal (0).

10.3.4. Wegverkeerslawaaï

Uitgangspunten

In het havengebied worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Op basis van de Wgh dient hiervoor akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Binnen de Wgh zijn recreatiewoningen niet aangemerkt als geluidgevoelige functies. Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï zou zodoende voor deze functie achterwege kunnen blijven. Het provinciaal beleid, opgenomen in het 'Omgevingsplan Zeeland 2012-2018', stelt echter dat recreatiewoningen en kampeerterreinen, voor wat betreft het akoestisch leefklimaat, beoordeeld dienen te worden als reguliere woningen. Bovendien is momenteel nog niet duidelijk welke appartementen te zijner tijd voor permanente en welke voor recreatieve bewoning gebruikt gaan worden. Daarom worden alle appartementen als reguliere woningen beschouwd (benadering worst case).

De woningen die in het plangebied mogelijk worden gemaakt zijn niet binnen een wettelijke geluidszone van een weg gelegen. Op de bestaande omliggende wegen in de kern van Breskens geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Volgens de Wgh zou in beide situaties akoestisch onderzoek achterwege kunnen blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt toch akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij geldt het uitgangspunt dat de richtwaarde van 48 dB niet mag worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze richtwaarde wordt overschreden, is onderzoek naar maatregelen noodzakelijk. Bij het bepalen van mogelijke maatregelen wordt onderscheid gemaakt in de volgende typen:

- Maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld door toepassing van geluidsreducerend asfalt);
- Maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en ontvanger);
- Maatregelen bij de geluidontvanger (bijvoorbeeld door toepassing van geluidsdove gevels).

Voor de nieuwe woningen (binnen de bebouwde kom) geldt een maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB ten aanzien van bestaande wegen. Ten aanzien van de 'nieuwe weg', die onderdeel uitmaakt van de transformatieopgave, bedraagt de maximale aanvaardbare waarde 58 dB. Voor de bestaande woningen buiten de transformatieopgave van het havengebied Breskens ten aanzien van de nieuwe weg geldt een maximale aanvaardbare waarde van 63 dB.

In de tabellen 10.4 tot en met 10.6 zijn de toetsingskaders voor nieuwe situaties weergegeven.

Tabel 10.4 Toetsingskader nieuwe (recreatie) woningen ten opzichte van bestaande wegen

geluidsbelasting < 48 db	geluidsbelasting 48 db – 63 db	geluidsbelasting > 63 db
aanvaardbaar akoestisch klimaat	maatregelenonderzoek noodzakelijk	onaanvaardbaar akoestisch klimaat

Tabel 10.5 Toetsingskader nieuwe weg ten opzichte van nieuwe (recreatie) woningen

geluidsbelasting < 48 db	geluidsbelasting 48 db – 58 db	geluidsbelasting > 58 db
aanvaardbaar akoestisch klimaat	maatregelenonderzoek noodzakelijk	onaanvaardbaar akoestisch klimaat

Tabel 10.6 Toetsingskader nieuwe weg ten opzichte van bestaande woningen

geluidsbelasting < 48 db	geluidsbelasting 48 db – 63 db	geluidsbelasting > 63 db
aanvaardbaar akoestisch klimaat	maatregelenonderzoek noodzakelijk	onaanvaardbaar akoestisch klimaat

Uitstralingseffect

In het kader van dit MER wordt het uitstralingseffect onderzocht voor bestaande geluidgevoelige functies. Het gaat daarbij om de effecten van de transformatieopgave van havengebied Breskens met betrekking tot wegverkeerslawaai langs de wegen die het plangebied ontsluiten. In dit onderzoek worden de effecten onderzocht op die plaatsen waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de transformatie van het havengebied in Breskens. Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. In dit onderzoek zijn alle hoofdwegen door de kern van Breskens opgenomen. Voor de overige wegen is als uitgangspunt gehanteerd dat alle wegen waar sprake is van een intensiteitstoename van 25% of meer en waarlangs geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, zijn beoordeeld in het onderzoek.

Bij een toename van de verkeersomvang met minder dan 25% is sprake van een geluidstoename van minder dan 1 dB¹⁰⁾. Dit is niet waarneembaar voor het menselijk gehoor. Om het uitstralingseffect inzichtelijk te maken is het verschil tussen de geluidsbelasting in de autonome situatie van het jaar 2027 en de uiteindelijke gerealiseerde transformatie van het havengebied Breskens in het jaar 2027 inzichtelijk gemaakt. Voor de beoordeling van de geluidstoename is aangesloten bij het beoordelingskader voor reconstructiesituaties. Er is sprake van een reconstructiesituatie als de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt (artikel 1 Wet geluidhinder). Opvulling tot de richtwaarde van 48 dB is hierbij toegestaan. De toename wordt dan berekend voor de geluidstoename boven deze waarde. De maximaal aanvaardbare geluidstoename bedraagt 5 dB. De maximaal aanvaardbare geluidsbelasting op bestaande woningen is 68 dB. In het tabel 10.7 is het toetsingskader voor uitstralingseffecten weergegeven.

10) De eenheid decibel (dB) is gebaseerd op een logaritmische schaal. Op basis daarvan geldt bijvoorbeeld dat een verdubbeling van de verkeersintensiteit niet leidt tot een verdubbeling van het geluidniveau. Op basis van dit gegeven wordt in de praktijk ook de stelregel gehanteerd dat een verkeerstoename tot en met 25% van de bestaande intensiteit niet zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van meer dan 1 dB.

Tabel 10.7 Toetsingskader uitstralingseffect

geluidstoename < 1,5 db of geluidsbelasting < 48 db	geluidstoename 1,5 db – 5 db	geluidstoename > 5 db of geluidsbelasting van > 68 db
geen verslechtering	beperkte verslechtering maatregelenonderzoek noodzakelijk	onaanvaardbaar verslechtering

Rekenmethodiek

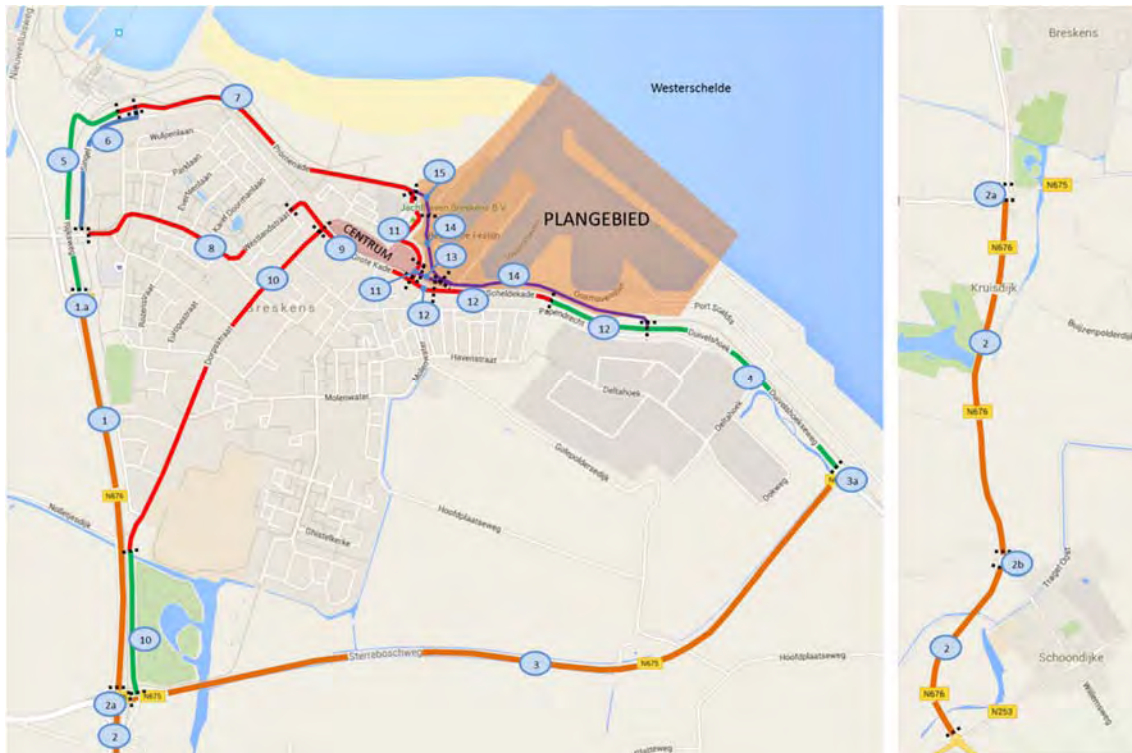
Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012). Het overdrachtsmodel is opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu versie 3.11 van DGMR. Dit model is in figuur 10.3 weergegeven. Gedetailleerde akoestische gegevens zijn opgenomen in bijlage 18.



Figuur 10.3 Akoestisch model Breskens en omgeving

Wegvakken

De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Deze factoren worden in de volgende paragraaf toegelicht. In dit onderzoek zijn de wegvakken met verschillende eigenschappen onderverdeeld. Figuur 10.4 geeft deze onderverdeling weer. De gehanteerde eigenschappen per wegvak zijn in de volgende paragraaf beschreven.



Figuur 10.4 Indeling wegvakken

Verkeersintensiteiten

Het akoestisch onderzoek is op dezelfde verkeersgegevens en uitgangspunten gebaseerd zoals deze in het hoofdstuk 9 van dit MER zijn gebruikt. Conform de Wgh wordt in het akoestisch onderzoek niet uitgegaan van het drukste moment (zoals bij verkeer en parkeren het geval is), maar van een jaargemiddelde.

In dit onderzoek zijn de twee volgende scenario's onderzocht;

1. Basisalternatief;
2. Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg';

Deze beoordelingsmethode is gelijk aan de wijze waarop dat bij verkeer en parkeren in hoofdstuk 9 is beschreven. In de tabel 10.8 zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten per wegvak weergegeven voor de verschillende onderzochte scenario's.

Tabel 10.8 Verkeersbelasting verkeersgegevens toekomstige situatie ontwikkeling inclusief evenementen (afgerond op 50-tallen)

nr.	naam wegvak	jaargem. huidige 2016 mvt*/etmaal weekdag	jaargem. auto-noom 2027*** mvt*/etmaal weekdag	jaargem. verkeers-toename ontwikkeling mvt*/etmaal weekdag		jaargem. 2027 mvt*/etmaal weekdag incl. ontwikkeling	jaargem. verkeers-toename ontwikkeling mvt*/etmaal weekdag		jaargem. 2027 mvt*/etmaal weekdag incl. ontwikkeling
				basisalternatief		variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'			
1.	N676 noord	3.550	3.950	(30%**	1.000	4.950	10%**	350	4.300
1a.	Rotonde 1	2.000	2.250			3.400			2.600
2.	N676 zuid	6.400	7.150	65%**	2.150	9.300	65%**	2.150	9.300
2a.	Rotonde 2	4.050	4.500			6.400			6.400
2b.	Rotonde 3	3.800	4.250			6.150			6.150
3.	N675 oost	2.100	2.350	30%**	1.000	3.350	60%**	2.000	4.350
3a.	Rotonde 4	1.900	2.100			3.100			5.300
4.	Duivelshoekseweg	3.000	3.350	40%**	1.300	4.650	70%**	2.300	5.650
5.	Rijksweg	550	600	20%**	650	1.250	7%**	250	850
6.	Singel	700	800	10%**	350	1.150	5%**	150	950
7.	Promenade	900	1.000	30%**	1.000	2.000	12%**	400	1.400
8.	Westlandstraat	2.350	2.600	5%*	150	2.750	3%**	100	2.700
9.	Grote Kade	3.500	3.900	23%**	750	4.650	10%**	350	4.250
10.	Dorpsstraat	2.350	2.600	15%**	500	3.100	5%**	150	2.750
11.	Weegbrugweg	3.250	3.650	25%**	850	4.500	13%**	450	4.100
12.	Scheldekade	2.450	2.750	3%**	100	2.850	3%**	100	2.850
13.	Keipad	1.750	-	0%**			0%**		
14.	Keerdam	1.200	1.350	43%**	1.400	2.750	73%**	2.400	3.750
15.	Nieuwe verbinding	-	1.950	55%**	1.800	3.750	25%**	850	2.800

* mvt = motorvoertuigen.

** Percentage van de totale verkeersstroom ontwikkeling + evenementen 3.300 mvt/etmaal op een weekdag/etmaal.

*** Op basis van 1 % jaarlijkse autonome verkeersgroei.

Voertuigcategorieën en etmaalverdeling

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van standaardverdelingen. De voertuig- en etmaalverdelingen voor de verschillende wegen zijn weergegeven in tabel 10.9. In tabel 10.10 is per wegvak de wegcategorie weergegeven.

Tabel 10.9 Voertuigverdeling per wegtype

wegcategorie	voertuigverdeling (%) (licht/middelzwaar/zwaar)*	dag-, avond-, nachtpercentages**
gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom	dagperiode: 86,00/9,10/4,90 avondperiode: 93,50/4,50/2,00 nachtperiode: 86,00/9,10/4,90	6,70/2,70/1,10
erftoegangsweg buiten de bebouwde kom	dagperiode: 91,08/6,42/2,50 avondperiode: 91,08/6,42/2,50 nachtperiode: 91,08/6,42/2,50	6,70/2,70/1,10
erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	dagperiode: 93,46/5,08/1,46 avondperiode: 93,46/5,08/1,46 nachtperiode: 93,46/5,08/1,46	6,54/3,76/0,81
ontsluitingsweg bedrijventerrein	dagperiode: 83,68/9,67/6,65 avondperiode: 83,68/9,67/6,65 nachtperiode: 83,68/9,67/6,65	7,28/1,96/0,60

* Dagperiode = 07.00 uur – 19.00 uur, avondperiode = 19.00 uur – 23.00 uur, nachtperiode = 23.00 uur – 07.00 uur

** Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per etmaalperiode

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijke toegestane snelheid. In tabel 10.10 is de snelheid per wegvak weer gegeven.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidsbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

In dit akoestisch model komen twee wegdektypen voor: Asfaltbeton (referentiewegdek) en elementverharding in keperverband. In het onderstaande tabel is per wegvak het wegdektype aangegeven.

Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van reflecterend (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of absorberend (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van ruimtelijke objecten meegenomen. Op basis van een dxf-ondergrond zijn vervolgens de relevante rijlijnen en de nieuwe ontwikkelingen ingevoerd.

Waarneempunten

Om de hoogte van de geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige functies te kunnen bepalen, zijn op een aantal locaties op de gevels van deze bebouwing waarneempunten geplaatst.

Bij de nieuwe woningen zijn waarneempunten op iedere gevelzijde en onderste 5 bouwlagen gesitueerd waar zich geluidsgevoelige functies bevinden. In dit onderzoek is uitgegaan van een standaard bouwhoogte van 3 meter per bouwlaag. Ten aanzien van het uitstralingseffect is gebruik gemaakt van een contourberekening. De contourplots zijn in bijlage 7 bij dit MER opgenomen. Op basis van deze contourberekening zijn de meest kritische locaties bepaald. De meest kritische locaties zijn geluidsgevoelige bestemmingen die binnen een contour van 48 dB of hoger gelegen zijn. Op deze locaties zijn waarneempunten gesitueerd.

Tabel 10.10 Wegeigenschappen

nr.	naam wegvak	wegdekverharding	wegcategorie	binnen/buiten bebouwde kom	maxi-mumsnelheid
1.1.	N676 noord	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h
1.2.	Rotonde 1	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	40 km/h
2.1.	N676 zuid	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h
2.2.	N676 zuid	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h
2.3.	Rotonde 2	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	40 km/h
2.4.	Rotonde 3	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	40 km/h
3.1.	N675 oost	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	80 km/h
3.2.	Rotonde 4	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	buiten	40 km/h
4.1.	Duivelshoekseweg	referentiewegdek	erftoegangsweg	buiten	60 km/h
5.1.	Rijksweg	referentiewegdek	erftoegangsweg	buiten	60 km/h
5.2.	Rijksweg	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen*	30 km/h
6.1.	Singel	referentiewegdek	gebiedsontsluitingsweg	binnen**	50 km/h
7.1.	Promenade	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
8.1.	Westlandstraat	elementverharding in keperverband	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
8.2.	Westlandstraat	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
9.1.	Grote Kade	elementverharding in keperverband	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
10.1.	Dorpsstraat	elementverharding in keperverband	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
10.2.	Dorpsstraat	referentiewegdek	erftoegangsweg	buiten**	60 km/h
11.1.	Weegbrugweg	elementverharding in keperverband	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
11.2.	Weegbrugweg	elementverharding in keperverband	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
12.1.	Scheldekode	referentiewegdek	erftoegangsweg	buiten**	60 km/h
12.2.	Scheldekode	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
12.3.	Scheldekode	elementverharding in keperverband	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
13.1.	Keipad	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
14.1.	Keerdam	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen	30 km/h
14.2.	Keerdam	referentiewegdek	erftoegangsweg***	binnen	30 km/h
15.1.	Nieuwe weg	referentiewegdek	erftoegangsweg	binnen	30 km/h

* Op deze wegvakken is de voertuigverdeling voor erftoegangsweg buiten bebouwde kom aangehouden.

** Op deze wegvakken is de voertuigverdeling voor erftoegangsweg binnen bebouwde kom aangehouden.

*** Op de Keerdam is voor de huidige situatie de voertuigverdeling ontsluitingsweg bedrijventerrein aangehouden. Het aandeel vrachtverkeer is op deze weg hoger dan een reguliere erftoegangsweg binnen bebouwde kom.

Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt één reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

Effecten wegverkeerslawaai

Nieuwe woningen ten opzichte van bestaande wegen

Uit de modelberekeningen blijkt dat alleen de Keerdam akoestisch relevant is voor de nieuwe woningen. De geluidsbelasting ten gevolge van de overige omliggende wegen is marginaal en daarom niet in de resultaten opgenomen.

Tabel 10.11 Hoogste geluidsbelasting nieuwe woningen ten gevolge van de Keerdam (bestaande weg)

	basialternatief	variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
woningen Westhavendam	43 dB	36 dB
woningen Middenhavendam	56 dB*	42 dB
woningen Kaai	51 dB*	53 dB*

* Uitsluitend op de dichtstbijzijnde gevel/appartementenblok is sprake van overschrijding richtwaarde.



Figuur 10.5 Locaties overschrijding geluidsbelasting nieuwe woningen ten gevolge van de Keerdam

Uit de geluidsberekeningen (zie ook bijlage 18) blijkt dat de richtwaarde van 48 dB op de gevel van nieuwe woningen op de Middenhavendam en Kaai ten gevolge van de Keerdam wordt overschreden (tabel 10.11). Dit geldt voor in het Basialternatief. In de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' geldt dat enkel op de woningen aan de Kaai een overschrijding plaatsvindt van de richtwaarde. De maximale aanvaardbare geluidswaarde wordt niet overschreden. Het effect is licht negatief (-).

In kader van de Wgh kunnen geen hogere waarden voor deze woningen worden aangevraagd, omdat het uitsluitend 30km/h wegen betreft. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden in paragraaf 10.5 wel maatregelen onderzocht om de geluidsbelasting op de gevel van de nieuwe woningen terug te dringen.

Nieuwe woningen ten opzichte van de nieuwe weg

De resultaten uit de geluidsberekening zijn in tabel 10.12 opgenomen.

Tabel 10.12 Hoogste geluidsbelasting nieuwe woningen ten gevolge van de nieuwe weg

	basisalternatief	variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
woningen Westhavendam	48 dB	45 dB
woningen Middenhavendam	39 dB	37 dB
woningen Kaai	31 dB	29 dB

In zowel het Basisalternatief als bij het benutten van de rondweg wordt de richtwaarde van 48 dB niet overschreden. Er treden zodoende geen effecten op (0).

Bestaande woningen ten opzichte van nieuwe weg

Uit de modelberekeningen blijkt dat alleen de bestaande woningen aan de Westhavenzijde akoestisch relevant zijn. De resultaten zijn in tabel 10.13 opgenomen. De geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg op de overige bestaande woningen is marginaal en daarom niet in de resultaten opgenomen (zie bijlage 7).

Tabel 10.13 Hoogste geluidsbelasting bestaande woningen ten gevolgen van de nieuwe weg

	basisalternatief	variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
woningen Westhavenzijde/Weegbrugweg	45 dB	43 dB

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat de richtwaarde van 48 dB op geen van bestaande woningen wordt overschreden, waardoor sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Er treedt geen effect (0) op. Dit geldt zowel voor het Basisalternatief, als de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'.

Uitstralingseffecten

Uit het hoofdstuk verkeer blijkt dat op de belangrijkste omliggende wegen een sterke verkeerstoename wordt verwacht. In bijlage 7 bij dit MER zijn de geluidcontourplots opgenomen voor de volgende scenario's:

1. Autonome situatie in 2027 (planhorizon);
2. Basisalternatief;
3. Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'.

Deze contourplots zijn vertaald naar de figuur 10.6. In deze figuur zijn de zones per scenario aangegeven waar sprake is van een geluidstoename van 1,5 dB of hoger ten opzichte van de autonome situatie 2027. In tabel 10.14 zijn de hoogste waarden per weg aangegeven.



Figuur 10.6 Uitstralingseffecten geluidstoename > 1,5 dB Basialternatief

Tabel 10.14 Uitstralingseffecten hoogste geluidstoename per weg

nr.	naam wegvak	hoogste geluidstoename basialternatief	hoogste geluidstoename variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
1.	N676 noord	0,94 dB	0,29 dB
2.	N676 zuid	1,08 dB	1,08 dB
3.	N675 oost	0 dB	0,20 dB
4.	Duivelshoekseweg	0 dB	0 dB
5.	Rijksweg	0 dB	0 dB
6.	Singel	0 dB	0 dB
7.	Promenade	2,13 dB	0,42 dB*
8.	Westlandstraat	0,31 dB	0,33 dB
9.	Grote Kade	0,78 dB	0,39 dB
10.	Dorpsstraat	0,89 dB	0,36 dB
11.	Weegbrugweg	1,06 dB	0,66 dB
12.	Scheldekade	0,17 dB	0,16 dB
14.	Keerdam	0 dB	0,16 dB**

* Deze geluidstoename is op etage 1 berekend. Op de overige etages is geen sprake van een geluidstoename van 1,5 dB of meer.

** Deze geluidstoename is op etage 5 aan de gevel van de woningen aan de Scheldekade berekend. Op de overige etages is geen sprake van een geluidstoename van 1,5 dB of meer.

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat in het Basialternatief op de Promenade een geluidstoename hoger dan 1,5 dB plaatsvindt. In de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg', waarbij het verkeer voor het grootste deel via de oostelijke rondweg wordt geleid, is de geluidstoename langs deze wegen minder groot. De maat van 1,5 dB vloeit voort uit de regelgeving inzake reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Daarvan is sprake indien naast een fysieke wijzigingen aan een weg, de geluidstoename 2 dB of meer bedraagt. Bij akoestisch onderzoek wordt een toename vanaf 1,5 dB beschouwd als een toename van 2 dB.

De maximale aanvaardbare geluidstoename van 5 dB en de maximaal aanvaardbare geluidsbelasting worden niet overschreden. In alle scenario's blijft daarom sprake van een akoestisch aanvaardbaar klimaat. Aangezien in het Basialternatief sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB is het effect als negatief (--) beoordeeld. Bij de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' is het effect neutraal (0).

De uitstralingseffecten zijn volgens de reconstructiekaders uit de Wet geluidhinder getoetst. Omdat het geen formele reconstructiesituatie betreft, kunnen geen hogere waarden voor de betreffende woningen aangevraagd worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt in paragraaf 10.5 wel maatregelen onderzocht om de geluidsbelasting op de gevel van de betreffende bestaande woningen terug te dringen.

10.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg

Bouwverkeer

Gelet op het aantal vervoersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie mag worden verwacht dat de extra geluidsemissies als gevolg van het bouwverkeer over de weg passen binnen de berekende geluidsuitstraling voor het wegverkeerslawaai van het Basisalternatief. Dit aspect is om die reden niet relevant voor de beoordeling van de tijdelijke effecten.

Bouw- en heiwerkzaamheden

Ervan uitgaande dat geen heiwerkzaamheden plaats zullen vinden (zie paragraaf 4.4) is het aannemelijk dat altijd kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde van L_{aeq} 60 dB(A) voor het bouwlawaai. Indien nodig dan kan te zijner tijd de daadwerkelijke geluidsbelasting worden bepaald aan de hand van een bouwplan.

Aan de omgevingsvergunning voor bouwen kunnen, als blijkt uit het bouwplan dat dit noodzakelijk is, eventueel aangepaste geluidsvoorschriften worden verbonden. Om deze reden wordt geen score toegekend aan het aspect tijdelijke hinder.

10.5. Aanvullende maatregelen

10.5.1. Industrielawaai

Verruimen geluidsruijnte in de nachtperiode voor de uitbreiding van de jachthaven

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse van de beoogde nieuwe appartementen aan de Kaai de geluidsnorm in de nachtperiode met 5 dB(A) wordt overschreden. De geluidsbelasting ter plaatse blijkt 45 dB(A) te zijn, terwijl de norm 40 dB(A) is. Het bevoegd gezag heeft echter de mogelijkheid om ter plaatse een hogere geluidsbelasting toe te staan. Hiervoor zijn in dit geval duidelijke argumenten aanwezig.

- De overschrijding is enkel en alleen het gevolg van het klapperen van tuigage van zeiljachten die in de jachthaven zijn aangemeerd.
- Dit type geluid is inherent aan het beoogde eindbeeld dat in het gebied wordt nagestreefd (levendige jachthaven met verblijfsrecreatie en permanente bewoning).

Daarnaast heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om het vastmaken van het tuigage op zeiljachten verplicht voor te schrijven in de omgevingsvergunning voor milieu.

10.5.2. Wegverkeerslawaai

In het Basisalternatief en de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' wordt de richtwaarde van 48 dB ten gevolge van de nieuwe weg bij de nieuwe woningen aan de Westhavendam overschreden. Ten gevolge van het verkeer op de Keerdam vindt een overschrijding bij de nieuwe woningen op de locatie Kaai en Middenhavendam plaats. Het is daarom wenselijk de geluidbelasting door middel van maatregelen te beperken.

Het volgende onderscheid is daarbij gehanteerd.

- Maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld door toepassing van geluidsreducerend asfalt);
- Maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en ontvanger);
- Maatregelen bij de geluidontvanger (bijvoorbeeld door toepassing van geluidsdove gevels).

Maatregelen nieuwe woningen ten opzichte van de Keerdam en nieuwe weg

In het Basisalternatief en de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' wordt de richtwaarde van 48 dB ten gevolge van de nieuwe weg en de Keerdam overschreden.

Maatregelen aan de bron

De Keerdam bestaat uit een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Voor de nieuwe weg is de exacte inrichting nog niet bekend. Gezien de functie van de nieuwe weg binnen de bestaande wegenstructuur is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Erftoegangswegen behoren tot de laagste wegcategorie. Het verlagen van de rij-snelheid om de geluidsbelasting te reduceren is daarom niet mogelijk.

De Keerdam bestaat in de huidige situatie uit asfaltverharding. De nieuwe weg ligt in het verlengde van de Keerdam en sluit ten westen aan op de Promenade. De Promenade is in de huidige situatie eveneens voorzien van asfaltverharding. Voor de nieuwe weg wordt daarom in het onderzoek ook van asfaltverharding uitgegaan. Om de geluidbelasting te reduceren kan geluidsreducerend asfalt worden toegepast. Bij het toepassen van een geluidsreducerend asfalt zal de geluidsbelasting met circa 3 dB afnemen. Het toepassen van geluidsreducerend asfalt is niet doelmatig bij kruispunten, eraansluitingen of rotondes vanwege het vele optrekken, afremmen en maken van draaibewegingen van het verkeer. Ter hoogte van het kruispuntvlak tussen de Promenade en de kruispuntvlakken met de toeritten tot de parkeergarages is het toepassen van geluidsreducerend asfalt daarom niet doelmatig.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Maatregelen in het overdrachtsgebied, zoals een geluidsscherm langs de weg, zijn in binnenstedelijk gebied vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk perspectief niet wenselijk. De overschrijding vindt uitsluitend plaats op de gevels die naar de nieuwe weg en Keerdam georiënteerd zijn. Het plaatsen van horizontaal geluidsafscherming boven de plint, tussen de weg en de betreffende gevels, is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt minder ingrijpend. Naar verwachting is een geluidsreductie tot 48 dB op deze gevels hierdoor haalbaar.

Maatregelen bij de geluidontvanger

In het geval van de transformatieopgave voor havengebied Breskens is sprake van nog te realiseren woningen. Het treffen van aanvullende gevelisolierende maatregelen is daarom nog een mogelijke ontwerpkeuze.

Conclusie

Het terugdringen van de geluidsbelasting tot de richtwaarde van 48 dB op de gevel van de nieuwe woningen aan de Westhavendam en Kaai, ten gevolge van de nieuwe weg en Keerdam, wordt als haalbaar beoordeeld. Diverse maatregelen in zowel het overdrachtsgebied (geluidsafscherming) als bij de geluidsontvanger (gevelisolierende maatregelen) zijn daarbij mogelijk.

Maatregelen uitstralingseffecten (wegen buiten de bebouwde kom)

Langs de wegen buiten de bebouwde kom doen zich geen overschrijdingen van de relevante geluidsnormen ten aanzien van bestaande woningen voor. Er zijn dan ook geen maatregelen nodig.

Maatregelen uitstralingseffecten (wegen binnen de bebouwde kom)

Langs de wegen binnen de bebouwde kom doen zich geen overschrijdingen van de relevante geluidsnormen ten aanzien van bestaande woningen voor. Er zijn dan ook geen maatregelen nodig.

10.6. Samenvatting en waardering effecten

Tabel 10.15 Waardering effecten geluid

thema	te beschrijven effecten en aanduiding	AO	basisalternatief	variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'
jachthaven	geluidemissie op de directe leefomgeving	0	-	
nieuwe bedrijvigheid	geluidemissie op de directe leefomgeving	0	0	
wegverkeerslawaaï (nieuwe geluidsgevoelige functies)	effecten op nieuwe functies	0	-	0
wegverkeerslawaaï (nieuwe weg)	effecten op nieuwe functies	0	-	0
	effecten op bestaande functies	0	0	0
wegverkeerslawaaï (uitstralingseffect)	effecten op bestaande functies	0	-	0
evenementen	geluidemissie op de directe leefomgeving	0	0	

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

11.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

11.1.1. Toetsingskader

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Een belangrijk onderdeel van de Wro is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten. Ruimtelijke plannen moeten voorzien zijn van een waterparagraaf. Hiervoor moet het proces van de watertoets worden doorlopen. De waterbeheerders kijken of in een plan voldoende rekening is gehouden met de waterhuishouding ter plaatse en geven een wateradvies. Voor Breskens is waterschap Scheldestromen de waterbeheerder. Voor de Westerschelde betreft dit Rijkswaterstaat.

Keur & legger waterkering

Om de zorg voor waterveiligheid goed te kunnen uitvoeren, hebben het Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat twee hoofdinstrumenten tot haar beschikking: de Keur en de legger. Deze instrumenten richten zich op de bescherming en instandhouding van het bestaande watersysteem. De legger geeft de ligging, de afmetingen en onderhoudsplichtigen of onderhoudsverplichtingen aan. De Keur bevat regels, die bestaan uit gebodsbepalingen en verbodsbepalingen. Voor een ontwikkeling binnen de kern- of beschermingszone van een legger is een ontheffing van de Keur nodig.

Nautische veiligheid

Hoofdstuk 2 van het rapport Onderzoek naar de nautische effecten van jachthavenontwikkeling op de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer op de (Wester)Schelde [Terp & IntraPlan, 2010] bevat het toetsingskader voor de nautische veiligheid op de Westerschelde. Het toetsingskader is opgebouwd vanuit de beleidsuitgangspunten van Verkeer en Waterstaat, namelijk vlotheid, veiligheid en toegankelijkheid van de vaarroutes en havens voor de beroepsvaart en veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid voor de recreatievaart.

Het toetsingskader bevat vijf criteria.

1. De afstand van de haventoeegang tot de hoofdvaargeul.
2. De complexiteit van de omgeving van de haven.
3. De stroming bij de haventoeegang.
4. De breedte van de vaargeul in de directe omgeving van de haven.
5. De kosten van preventieve mitigerende maatregelen.

De klasse-indeling voor jachthavenontwikkeling op grond van de toetsing aan de criteria in relatie tot de nautische veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde is als volgt:

- Klasse 1: score 4 t/m 9 punten
geen nautische beperkingen voor jachthavenontwikkeling; geen of zeer beperkte mitigerende maatregelen;

- Klasse 2: score 10 t/m 15 punten
nautische bezwaren tegen jachthavenontwikkeling, geen ontwikkeling mogelijk, tenzij wordt voldaan aan nader uit te werken mitigerende maatregelen;
 - . 2a: score 10 t/m 13: beperkte mitigerende maatregelen
 - . 2b: score 14 of 15: uitgebreide mitigerende maatregelen
- Klasse 3: score 16 t/m 18 punten
zwaarwegende bezwaren tegen jachthavenontwikkeling, nautisch gezien is aanleg / uitbreiding van jachthavens niet verantwoord.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Sluis 2014 - 2018

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) beschrijft de wijze waarop de gemeente Sluis invulling geeft aan haar wettelijke zorgplicht voor gemeentelijke watertaken. Om dit eenduidig vast te leggen, is de systematiek van 'doelen, functionele eisen, maatstaven en meetmethoden' toegepast. Met de doelen en functionele eisen wordt de gewenste situatie beschreven en vastgelegd over de toestand en het functioneren van bestaande en nieuwe voorzieningen voor de gemeentelijke watertaken. Door het formuleren van maatstaven en de daarbij behorende meetmethoden, wordt de zorg voor de gemeentelijke watertaken geconcretiseerd en toetsbaar gemaakt.

Voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater wordt bij in- en uitbreidingen, altijd riolering aangelegd. Bij de aanleg van riolering bij nieuwbouw wordt bewust nagegaan hoe er met hemelwater wordt omgegaan. In uitbreidingsgebieden voor woningbouw worden gescheiden rioolstelsels aangelegd. Daarbij wordt sterk gelet op het voorkomen van risico's van vervuiling van het afstromende hemelwater.

11.1.2. Onderzoeksmethodiek

Dijkveiligheid

Het aspect dijkveiligheid is voor deze transformatieopgave geen ontwerpparameter maar een harde randvoorwaarde waaraan moet worden voldaan. Daarom is in dit MER volstaan met een kwalitatieve toets op de vraag of voor het beoogde programma in het Basisalternatief een vergunning krachtens de Waterwet en de Keur van het Waterschap Scheldestromen verkregen kan worden. De technische uitwerking van de randvoorwaarden die aan een dergelijke vergunning worden gesteld, zal te zijner tijd bij het technisch ontwerp waarvoor de vergunningaanvraag wordt gedaan, worden uitgevoerd.

thema/deelthema	effectbeoordeling	
dijkveiligheid (zowel permanente als tijdelijke effecten)	waarborgen van het bestaande en toekomstige veiligheidsniveau	kwalitatief
	rekening houden met de benodigde ruimte voor eventuele toekomstige dijkversterkingen	kwalitatief

Nautische veiligheid

De voorgenomen uitbreiding van de jachthaven is voor wat betreft het aspect nautische veiligheid getoetst. De resultaten van deze toetsing zijn verwoord in een aparte rapportage die als bijlage 8 bij dit MER is gevoegd.

thema/deelthema	effectbeoordeling	
nautische veiligheid	voldoen aan criteria toetsingskaders vaarwegbeheerder	kwalitatief

Overige deelaspecten

Voor wat betreft de overige deelaspecten aangaande water worden de onderwerpen uit de Watertoets zoals die ook voor het bestemmingsplan gebruikt gaan worden als toetsingscriteria gebruikt. Met dien verstande dat voor wat betreft nautische veiligheid en dijkveiligheid meer specifiek wordt ingegaan op de onderwerpen die voor het havengebied in Breskens relevant zijn. Alle onderwerpen worden kwalitatief beoordeeld.

thema/deelthema	effectbeoordeling	
wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water	kwalitatief
	waarborgen van voldoende hoog bouwpeil om inundatie vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen	kwalitatief
	waterberging voldoet aan de capaciteit om 75 liter per m ² verhard oppervlak te kunnen bergen	kwalitatief
	in het plan wordt rekening gehouden met de gevolgen van klimaatverandering en de kans op extreme weersituaties	kwalitatief
grondwaterkwantiteit en verdroging	tegengaan dan wel verhelpen van grondwateroverlast en -tekort, waarbij ook rekening wordt gehouden met de gevolgen van klimaatverandering	kwalitatief
	beschermen van infiltratiegebieden en benutten van infiltratiemogelijkheden	kwalitatief
hemel- en afvalwater (inclusief water op straat en wateroverlast)	waarborgen optimale werking van de rwzi's en van de (gemeentelijke) rioleringen	kwalitatief
	afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten	kwalitatief
volksgezondheid (water gerelateerd)	minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. voorkomen van verdrinkingsgevaar via de daarvoor benodigde ruimte	kwalitatief
bodemdaling	voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveld dalingen in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken	kwalitatief
oppervlaktewaterkwaliteit	behoud dan wel realisatie van een goede oppervlaktewaterkwaliteit. vergroten van de veerkracht van het watersysteem. toepassing van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren	kwalitatief
grondwaterkwaliteit	behoud dan wel realisatie van een goede grondwaterkwaliteit	kwalitatief
	speciale aandacht bij grondwaterbeschermingsgebieden	kwalitatief
natte natuur	ontwikkeling en bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur	kwalitatief

11.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Dijkveiligheid

Het havengebied is geheel buitendijks gelegen en wordt omsloten door een primaire waterkering (zie figuur 11.1).



Figuur 11.1 Beschermszones rondom de primaire waterkering (bron: Waterschap Scheldestromen)

De huidige kustbescherming is toereikend, het individueel risico is kleiner dan 10^{-5} . De nieuwe dijkveiligheidsnormering (Deltaprogramma Waterveiligheid) zorgt ervoor dat voor bepaalde gebieden waar grote groepen slachtoffers kunnen vallen, een hoger beschermingsniveau geldt. Voor eventuele verbeteringen die op lange termijn nodig zijn, moet de reserveringszone (het profiel van vrije ruimte) bruikbaar blijven. De begrenzing van de reserveringszone voor 200 jaar zeespiegelstijging is vastgelegd in de leggers van de waterkering. Aan dit profiel van vrije ruimte wordt een 50 meter brede erosie-/invloedszone toegevoegd, de zogenaamde beschermingszone B. De gronden die deel uitmaken van de beschermingszone A, de landinwaartse zijde, zijn minimaal nodig voor toekomstige dijkverzwaring. In de huidige situatie is langs de dijk bebouwing aanwezig in de beschermingszone A.

De waterkering wordt momenteel op een aantal plaatsen gekruist met wegen. De zeedijk zelf is nagenoeg over de volledige lengte ingericht als voetgangersgebied. Op enkele plaatsen zijn trappen gemaakt waar voetgangers vanuit de kern Breskens de dijk kunnen betreden. Aan de zijde van het havengebied zijn ook trappen voorzien waar voetgangers vanaf de dijk het havengebied te voet kunnen betreden. Naast deze ontsluitingen voor langzaam verkeer zijn twee plaatsen waar het havengebied met gemotoriseerd verkeer ontsloten wordt. Dit betreft de doorkruising van de zeedijk ter hoogte van De Grote Kade en Weegbrugweg en de dijkovergang bij de oostelijke ontsluiting van het dorp aan de Scheldekade/Keerdam. De doorkruising van de zeedijk ter hoogte van De Grote Kade en Weegbrugweg is voorzien van keerdeuren. Deze deuren worden gesloten als kans bestaat op extreem hoog water en springtij in het havengebied. De ontsluiting bij de dijkovergang aan de Scheldekade/Keerdam blijft beschikbaar bij slechte weersomstandigheden.

Project Breskens Kom, projectbureau Zeeweringen

In 2013 is door het projectbureau Zeeweringen (samenwerking waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat) een dijkversterkingstraject uitgevoerd voor de bescherming van de kern Breskens. Daarbij zijn ook werkzaamheden in het plangebied uitgevoerd.

- De strekdam langs de jachthaven heeft een nieuwe bekleding van grote en kleine breuksteen met gietasfalt gekregen.
- De glooiing in de jachthaven zelf is versterkt met kleinere stenen.
- Op de dijk langs de Duivelshoek is de bestaande steenbekleding van betonblokken en graniet door nieuwe betonzuilen vervangen.
- Bij het Eerste Strange is de dijk met breuksteen en gietasfalt aangevuld.

- In de bebouwde kom van Breskens is op verzoek van het waterschap ook de damwand en de dijk langs de Keerdam verhoogd. De damwand is verhoogd van 7,50 meter tot 8,50 meter.
- Op het gedeelte vanaf het dorp richting de haven tot halverwege de Scheldekade is op de bestaande damwand een loopbrug geplaatst. Op het andere deel is een glazen keerwand op de dijk geplaatst.

Deze aanpassingen dragen ervoor zorg dat Breskens een hogere dijkveiligheid heeft dan dat dit voorheen het geval was. De huidige norm is dat alle Zeeuwse dijken een zeer krachtige storm moeten kunnen trotseren, die theoretisch gezien eens in de 4.000 jaar voorkomt. Met de getroffen aanpassingen van de laatste jaren voldoet de dijk ter hoogte van het havengebied hier volledig aan. Ter vergelijking: de overstroming in 1953 betrof een storm die theoretisch eens in de 250 jaar voorkomt.

Dijkveiligheid in de referentiesituatie en autonome ontwikkeling naar 2027

De aanpassingen die recent zijn uitgevoerd, dragen eraan bij dat de waterkering voor de komende 50 jaar veilig is. Na deze periode zal een nieuwe herziening van de standpunten worden uitgevoerd. De planhorizon voor het havengebied valt (2027) zodoende binnen deze periode. Daarnaast bestaan momenteel geen plannen om veranderingen door te voeren aan de primaire waterkering buiten het plan voor de transformatie van havengebied Breskens om.

Nautische veiligheid

Op het gebied van nautische veiligheid zijn in de autonome situatie geen relevante veranderingen te wachten. De jachthaven kan in zijn huidige vorm niet meer groeien en het gebruik van de Handelshaven en Visserijhaven zal op zijn best gelijk blijven (maar vermoedelijk eerder nog teruglopen).

Overige wateraspecten

Ook op het gebied van de overige wateraspecten zijn in de autonome situatie geen relevante veranderingen te wachten. Voor de leesbaarheid is de huidige situatie in paragraaf 11.3 beschreven.

11.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief

Dijkveiligheid

De transformatieopgave leidt niet tot negatieve effecten op de dijkveiligheid aangezien er geen nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien in de landinwaartse beschermingszone A van de waterkering, de reserve-ringszone voor 200 jaar zeespiegelstijging. Aan de zeezijde wordt rekening gehouden met een bebouwingvrije zone (minimaal 5 meter vanaf het talud van de dijk).

De uitgevoerde aanpassingen die recent in januari 2016 zijn afgerond, hebben geen invloed op de voorzienige transformatieopgave van het havengebied. Het havengebied ligt volledig buitendijks. De ontwikkeling zorgt voor enkele noodzakelijke aanpassingen aan de zeedijk. Hiervoor vindt nauwe afstemming plaats met het Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat. Uitgangspunt daarbij is dat het huidige veiligheidsniveau gehandhaafd blijft. De doorkruising van de zeedijk ter hoogte van De Grote Kade en Weegbrugweg komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een dijkovergang die de huidige Promenade ontsluit en waardoor een verbinding wordt gemaakt met het havengebied.

Ter hoogte van de Middenhavendam wordt een brug aangebracht naar de zeedijk. Deze brug is bedoeld voor langzaam verkeer en is de ontsluiting voor de bewoners/ recreanten van de Middenhavendam. Deze ontsluitingsbrug zal constructief geen gevolgen hebben voor de waterkerende functie van de dijk. De exacte uitwerking hiervan zal in nauwe samenwerking met het Waterschap en Rijkswaterstaat worden ingevuld. Mogelijk wordt er nog grond opgebracht tegen de zeedijk/ keerwand aan de zijde van het havengebied. Dit is een niet-vaststaand voorstel uit het Masterplan. Indien er bezwaren uit onderhouds- of veiligheidsoogpunt zijn om deze invulling te realiseren, zal hiervan worden afgezien.

Dat houdt in dat het Basisalternatief altijd kan voldoen aan de eisen van de beheerder van de waterkering. Het effect is neutraal (0).

Nautische veiligheid

Het voornemen is beoordeeld en getoetst aan de criteria van het toetsingskader (zie bijlage 8).

Tabel 11.1 Overzicht criteria en score huidige en toekomstige situatie

Criteria				
1. Afstand vaargeul	2. Complexiteit situatie	3. Stroming	4. Breedte vaargeul	5. Kosten
1	2	5	1	0

Criteria	Score 2010	Score 2020
Afstand tot de vaargeul (Songa) 1,25 mijl	1	1
Weinig tot matig complexe situatie	2	3
Stroming havenmond zeer sterk 130 – 146 cm/sec	5	5
Breedte van de hoofdvaargeul 850 – 900m	1	1
Geen extra investeringen nodig	0	0
Totaalscore (exclusief kosten)	9	10

Het voornemen om de jachthaven in Breskens uit te breiden scoort hiermee 10 punten in totaal. TERP concludeert in 2010 dat de voorgenomen uitbreiding van de jachthaven van 580 ligplaatsen naar 1100 ligplaatsen een risicovoller uitvaarpercentage gaat opleveren waardoor de complexiteit van het in- en uitvaren met één punt stijgt. In de situatie van het bestemmingsplan is sprake van een toename van maximaal 100 ligplaatsen. De te toetsen omvang van de jachthaven inclusief nieuwe ligplaatsen komt daarmee op 680 ligplaatsen te liggen en niet op de eerder getoetste 1.100 ligplaatsen. De complexiteit van de uitvaarbewegingen wordt gelijk gesteld met de bevindingen in 2010. Dit resulteert in 10 punten waardoor jachthaven Breskens tot categorie 2a wordt ingedeeld. Dat houdt in dat de beoogde uitbreiding van de jachthaven voldoet aan de eisen van de vaarwegbeheerder. Het effect is neutraal (0).

Deze klasse heeft wel tot gevolg dat beperkte mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om een acceptabel nautisch veiligheidsniveau te waarborgen/bereiken (zie paragraaf 11.5).

Overige wateraspecten

Wateroverlast vanuit oppervlaktewater

Zoals is toegelicht in hoofdstuk 4 is bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing expliciet rekening gehouden met de omstandigheid dat het hier een buitendijks gebied betreft. Dat is de reden dat de appartementen worden gebouwd vanaf het niveau van 8,80 meter +NAP. Dit niveau is in overleg met het Waterschap Scheldestromen bepaald en voldoet aan de nieuwe eisen ter voorkoming van hoogwater. Ook de daaronder gelegen commerciële ruimten en parkeergelegenheden worden voorzien van een dorpel (op circa 4,0 meter +NAP) om te voorkomen dat bij een vaker voorkomende hoge waterstand (boven 3,50 meter +NAP, oftewel het huidige maaiveld niveau van de kaden) deze ruimten onder water lopen.

Ten gevolge van de ontwikkeling van het Basisalternatief is sprake van een toename van de oppervlakteverharding. Deze oppervlakteverharding dient normaliter gecompenseerd te worden in de vorm van open water. Het plangebied is echter in zijn geheel buitendijks gelegen, waardoor hemelwater direct afgevoerd kan worden op het oppervlaktewater van de haven van Breskens. Het treffen van maatregelen wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Ten aanzien van dit aspect scoort het Basisalternatief neutraal (0).

Grondwaterkwaliteit en verdroging

In het Basisalternatief zijn geen handelingen voorzien die van invloed kunnen zijn op het grondwater. Het Basisalternatief heeft geen gevolgen voor wat betreft het aspect grondwater. Ten aanzien van dit aspect scoort het Basisalternatief neutraal (score '0').

Hemel- en afvalwater

De nieuwe bebouwing wordt voorzien van een gescheiden riolering zodat (indien aanwezig) het afvalwater en het hemelwater gescheiden afgevoerd kan worden op de bestaande gescheiden riolering. Ten aanzien van dit aspect scoort het Basisalternatief neutraal (score '0').

Volksgezondheid

Ten gevolge van de ontwikkeling van het Basisalternatief zal het aantal personen ter plaatse dat in aanraking komt met open water met een stijl talud enigszins toenemen. Het beoogde eindbeeld met betrekking tot de beeldkwaliteit verzet zich echter tegen het aanbrengen van valbeveiliging in de vorm van hekwerken. In de huidige situatie is dat overigens ook niet het geval. Vanwege de beperkte toename van het aantal personen, wordt het effect op de volksgezondheid als licht negatief (-) beoordeeld.

Bodemdaling

Het plangebied is weinig zettingsgevoelig. Hier hoeft dan ook geen rekening mee gehouden te worden bij de bouwwerkzaamheden (score '0').

Kwaliteit grond- en oppervlaktewater

Bij zowel de bouw, als het gebruik van de bebouwing worden zoveel mogelijk duurzame materialen gebruikt. De bedrijfslocatie zullen moeten voldoen aan de (milieu)vergunningseisen, zodat vervuiling wordt voorkomen. De ontwikkeling van het Basisalternatief heeft dan ook geen (negatief) effect (0) op de kwaliteit van het grond- of oppervlaktewater.

Natte natuur

Binnen het plangebied is geen natte natuur gelegen die kan worden beïnvloed door de ontwikkeling, zie ook hoofdstuk 8 (ecologie). Ten aanzien van dit aspect scoort het Basisalternatief neutraal (0).

11.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg**Dijkveiligheid**

In het Basisalternatief is een aantal aanpassingen aan het bestaande dijklichaam voorzien. Het creëren van de dijkovergang ter hoogte van de promenade het havengebied in voegt materiaal toe aan het dijklichaam. Over de dijk heen wordt een weg aangelegd waarvoor mogelijk een asfaltverharding wordt toegepast. Voorafgaand aan het maken van de keuze dient in overleg met Rijkswaterstaat en het Waterschap Scheldestromen te worden afgestemd of het dijklichaam kan worden belast met een dergelijke wegverharding en welke mogelijke aanpassingen het aanleggen van een weg vraagt. Het milieueffect van deze aanpassing is verder neutraal (0).

Het sluiten van de doorkruising van de zeedijk ter hoogte van De Grote Kade en Weegbrugweg vraagt een constructieve verbinding tussen de bestaande waterkering en het aan te brengen materiaal. Deze aanpassing zal in nauwe samenwerking tussen waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat plaatsvinden.

De bestaande bedrijfsgebouwen aan de voet van de Middenhavendam worden in zijn geheel vernieuwd. In de periode dat deze bouwwerkzaamheden plaatsvinden heeft het de voorkeur om de scheepsherstelbedrijven gebruik te laten maken van andere bestaande bebouwingen op de Midden- of Westhavendam. Mocht dat technisch niet mogelijk zijn dan is het een alternatief om schepen op scheepsstoelen (ook scheepsbokken genoemd) met een loader naar de bedrijfsvestigingen op bedrijventerrein Delta-

hoek te verplaatsen. Dit scenario (gebruik maken van Deltahoek) vraagt een intensiever gebruik van bijzonder transport van het havengebied naar Deltahoek over de bestaande dijkovergang naar de Scheldekade. Deze transportbewegingen vinden in de referentiesituatie overigens ook al plaats. De intensiteit hiervan zal in dit geval echter toenemen, maar gelet op de huidige transporten van zand en bouw materiaal over de dijk zal dit geen bezwaren geven. Dijkveiligheid is voor dit scenario daarom geen maatgevend toetsingskader waar negatieve effecten optreden.

11.5. Aanvullende maatregelen

Nautische veiligheid

De volgende maatregelen worden voorgesteld om de nautische veiligheidssituatie na uitbreiding van de jachthaven met maximaal 100 ligplaatsen te waarborgen.

- De watersporters informatie te verschaffen over veilig varen op de Westerschelde in verband met de drukke beroepsvaart, het gebruik van de vaargeulen en het vermijden van ondiepten. Aanbevolen wordt om deze informatie te zijner tijd voor de nieuwe ligplaatshouders en passanten dan ook ter beschikking te stellen.
- Opstellen van een havenreglement, waarin regels zijn opgenomen over in- en uitvaren van het havengebied, om passanten en ligplaatshouders te informeren.
- Stimuleren en informeren over gebruik van de AISB-transponders in recreatieschepen waardoor deze schepen zichtbaar zijn voor de beroepsvaart.
- Aanbieden van gratis WIFI in de jachthaven zodat actuele weer- en verkeersomstandigheden altijd raadpleegbaar zijn voor uitvaren van het havengebied.
- Registratie van bijna-ongevallen door de jachthaven.

11.6. Samenvatting en waardering effecten

thema/deel-thema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief
water	wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	0	0
	grondwaterkwantiteit en verdroging	0	0
	hemel- en afvalwater (inclusief water op straat en wateroverlast)	0	0
	volksgezondheid (water gerelateerd)	0	-
	bodemdaling	0	0
	oppervlaktewaterkwaliteit	0	0
	grondwaterkwaliteit	0	0
dijkveiligheid	permanente effecten	0	0
	tijdelijke effecten	0	0
nautische veiligheid		0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

12.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

12.1.1. Toetsingskader

Landschap

Voor de bepaling van het effect van de voorgenomen nieuwbouw en de uitbreiding van jachthaven op het landschap zijn geen wettelijk vastgestelde methodieken, toetsingscriteria en normen voor handen. Het bepalen van de effecten en vooral het beoordelen daarvan is deels subjectief. Voor de bepaling van de landschappelijke effecten zijn de volgende deelaspecten van belang:

- openheid en zichtbaarheid vanuit de Westerschelde;
- openheid en zichtbaarheid vanuit de omliggende polders;
- landschappelijke structuur en stedenbouwkundige context;
- zichtlijnen en uitzicht;
- bezonning / schaduw hinder;
- kernkwaliteiten van het Nationaal landschap West Zeeuws-Vlaanderen.

Openheid en zichtbaarheid vanuit de Westerschelde

Het weidse karakter en de ongerepteheid van de Westerschelde zijn in het kader van de aanwijzing tot Natura 2000-gebied niet specifiek benoemd als te beschermen kwaliteit. Het zijn overduidelijk wel kenmerken van de enige ongerepte zee-arm in de Nederlandse delta.

Het effect op de aantasting van de openheid in de Westerschelde wordt beoordeeld op grond van de mate van zichtbaarheid van de bebouwing.

Openheid en zichtbaarheid vanuit de omliggende polders

De openheid van de polders in de omgeving is in het geldende bestemmingsplan Buitengebied Sluis gedeeltelijk als landschappelijke kwaliteit benoemd en in de planregeling beschermd. In de effectbeoordeling wordt echter geen verschil gemaakt in polder met of zonder aangewezen landschappelijke waarden, omdat de beleving voor een individuele passant door het gebied gelijk is.

Het effect op de aantasting van de openheid wordt beoordeeld op grond van de mate van zichtbaarheid van de bebouwing.

Landschappelijke hoofdstructuur en stedenbouwkundig context

Het plangebied ligt buitendijks en is een 'man made' landschap. De vorm is bepaald door de functie en de ligging op deze plek in de Westerschelde. Beoordeeld wordt in hoeverre de locatie en het patroon van de bebouwing de identiteit van Breskens en de haven versterken, of dat een nieuwe identiteit wordt toegevoegd. Dit aan de hand van de onderwerpen: macro schaal, patroonkenmerken, wandvorming en samenhang met het dorp.

Zichtlijnen

Van de bestaande gebouwen heeft een aantal woningen zicht op zee, omdat deze hoger dan de zeedijk zijn. Het betreft een beperkt aantal locaties, onder andere de appartementencomplexen Remise en het Wapen van Breskens. Deze appartementencomplex zijn hoger dan de overige bebouwing rondom de haven en hebben duidelijk zicht over het havengebied. Beoordeeld wordt of zichtlijnen over het water vanuit deze appartementen behouden blijven.

Bezonning / schaduwhinder

Hoogbouw kan leiden tot schaduwhinder in de omgeving dan wel dat de bezonning in de directe omgeving wordt verminderd. Om dat inzichtelijk te maken is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 9 bij dit MER). In deze studie is de zonnestand op de maatgevende dagen (21 maart, 21 juni, 23 september en 22 december) op de meest maatgevende tijdstippen (09:00 uur, 12:00 uur, 15:00 uur, 17:30 uur en 22:00 uur op 21 juni) in de nieuwe situatie visueel weergegeven.

Kernkwaliteiten van het Nationaal landschap West Zeeuws-Vlaanderen

West Zeeuws-Vlaanderen is een onderdeel van het Nationale Landschap Zuidwest Zeeland. Afgezien van een smalle kuststrook (strand, duinenrij, binnenduintrand) en een kleinschalig zandgebied langs de Belgische grens bestaat dit deelgebied vooral uit een open polderlandschap, dat in stappen is ingedijkt. De indicatoren voor kernkwaliteiten die mede sturend zijn voor de gebiedsontwikkeling in West Zeeuws-Vlaanderen zijn:

- Historische landschapselementen: geulen en dijken en verdedigingswerken van de Staats-Spaanse Linies;
- Schaalcontrast tussen open polderland, kuststrook en kleinschalig dekzandlandschap.

In het plangebied komen geen kernkwaliteiten van het nationaal landschap voor. Dit aspect leidt dan ook niet tot nadere toetsingscriteria.

Cultuurhistorie

Verandering in kwaliteiten met mogelijke gevolgen voor historische-geografische patronen, elementen en ensembles met oog op de voorgenomen transformatieopgave van Breskens worden in dit hoofdstuk onderbouwd. Hierbij wordt ook de aanwijzing vanuit de gemeentelijke Erfgoedvisie als aandachtsgebied voor de wederopbouwperiode betrokken.

Een overzicht van de te beoordeling aspecten en toetsingscriteria is opgenomen in tabel 12.1.

Tabel 12.1 Overzicht te beoordelen aspecten en toetsingscriteria

Thema/deel-thema	Effectbeoordeling	
Landschap	Openheid en zichtbaarheid	kwantitatief en kwalitatief
	Relatie man made landschap macro schaal	kwalitatief
	Relatie man made landschap patroonkenmerken	kwalitatief
	Stedenbouwkundige context: wandvorming en samengang dorp	kwalitatief
	zichtlijnen	kwalitatief
	bezonning / schaduwhinder	kwantitatief
Cultuurhistorie	Verstoring van cultuurhistorische waarden	kwalitatief

12.1.2. Onderzoeksmethodiek**Landschap***Openheid en zichtbaarheid vanuit de Westerschelde en de omliggende polders*

Het bepalen van de mate van zichtbaarheid is uitgangspunt voor het bepalen van de effecten van de bebouwing op de aspecten: weidse karakter Westerschelde en openheid polders.

Het effect op de openheid wordt bepaald door de toename van het oppervlak waarvandaan de bebouwing dominant of duidelijk waarneembaar zijn. De gehanteerde zones zijn:

- 0 tot 5 keer nokhoogte: de directe omgeving, bebouwingen zijn hier dominant in beeld;
- 5 tot 25 keer de nokhoogte: de overgangszone, bebouwingen zijn duidelijk waarneembaar;
- 25 tot 100 keer nokhoogte: op afstand, bebouwingen zijn waarneembaar aan de horizon.

Deze zonering is gebaseerd op een bij Rho adviseurs al meerdere jaren in gebruik zijnde methodiek voor het beschrijven van de visuele effecten van windturbineparken in de zuidwestelijke delta.

De zichtbaarheid van de voorgenomen hoogbouw wordt beoordeeld tot een afstand van 25 keer de maximale nokhoogte. Tot deze afstand is het landschappelijke effect van de hoogbouw duidelijk waarneembaar. Bij de beoordeling van de mate van zichtbaarheid wordt in deze studie gesteld dat de voorgenomen hoogbouw een aantasting van het nu nog open landschap vormt. Hoe groter de zichtbaarheid van het de hoogbouw, des te negatiever de beoordeling: een positieve score is daarom op dit punt niet mogelijk.

Voor de beoordeling van de mate van aantasting van de openheid is geen standaard beschikbaar. Op grond van een deskundigheidsoordeel wordt de volgende schaal gehanteerd, dit in analogie met de beoordeling van het effect van windturbines op het landschap.

- Indien de procentuele toename van het oppervlak waar een effect waarneembaar is, minder dan 10% is ten opzichte van de referentiesituatie dan wordt dat gewaardeerd als geen effect (0).
- Indien de toename procentueel tussen de 10 en 50 % ten opzichte van de referentiesituatie is dan wordt dit negatief beoordeeld.
- Indien de toename 50 – 100 % is ten opzichte van de referentiesituatie, dan wordt dat gewaardeerd als sterk negatief (--).
- Indien de toename procentueel 100 % of meer is ten opzichte van de referentiesituatie, dan wordt het effect als zeer sterk negatief (---) beoordeeld.

Tabel 12.2 Overzicht van waardering zichtbaarheid vanuit de Westerschelde en de polders

toename ten opzichte van oppervlakte referentiesituatie	waardering
minder dan 10%	0
toename 10 – 50 %	-
toename 50 -100 %	--
verdubbeling van de oppervlakte of meer (>100%)	---

0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

Landschappelijke hoofdstructuur en stedenbouwkundig context

Een bebouwingspatroon dat aansluit op lijnen (patronen) van de landschappelijke hoofdstructuur wordt als positief beoordeeld. Des te belangrijker de structuurlijn waarop wordt aangesloten, des te positiever de beoordeling. Bebouwingspatronen die hiervan afwijken, worden als negatief beoordeeld. Hierbij gelden de volgende beoordelingsaspecten:

- relatie man-made landschap macroschaal (structuur);
- relatie man-made landschap patroon.

Tabel 12.3 Beoordeling relatie man-made landschap macroschaal en patroon

aspect	effectbeoordeling	waardering
zeer sterke koppeling	nieuwe landschappelijke laag sterk eigen beeldmerk	+++
sterke koppeling	nieuwe landschappelijke laag eigen beeldmerk	++
enige relatie	nieuwe landschappelijke laag	+
geen / nauwelijks relatie	deels minder herkenbaar bebouwingspatroon	0
lichte afwijking	negatieve interferentie	-
sterke afwijking	sterk negatieve interferentie	--
totaal geen relatie	zeer sterk negatieve interferentie	---

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

De beoordeling vindt plaats op basis van topografische kaarten van het landschap en luchtfoto's.

Relatie met het dorp en wandvorming

Een bebouwingspatroon dat aansluit op de bestaande bebouwing van het dorp Breskens wordt als positief beoordeeld. Des te meer wordt aangesloten op de bestaande bebouwingscontour van het dorp Breskens, des te positiever de beoordeling. Wanneer een nieuwe bebouwingslijn ontstaat die een afsluitende werking heeft, wordt dat gezien als wandvorming en negatief beoordeeld. Hoe sterker de afsluitende werking die optreedt, hoe negatiever de score.

Tabel 12.4 Beoordeling relatie met het dorp en wandvorming

aspect	effectbeoordeling	waardering
zeer sterke relatie met het dorp	de bebouwing heeft een zeer versterkende werking van Breskens	+++
sterke relatie met het dorp	de bebouwing versterkt de bestaande uitstraling van Breskens	++
enige relatie met het dorp	de bebouwing beïnvloedt enigszins de bestaande uitstraling van Breskens	+
geen / nauwelijks relatie	de bebouwing heeft geen effect op bestaande uitstraling van Breskens	0
lichte afwijking	de bebouwing zorgt voor enige wandvorming	-
sterke afwijking	de bebouwing zorgt voor een duidelijke wandvorming	--
totaal geen relatie	de bebouwing zorgt voor een zodanige wandvorming dat de bestaande uitstraling van Breskens onherkenbaar wordt gewijzigd	---

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

Zichtlijnen

De verandering in het beeld, het gewijzigde uitzicht op de Westerschelde wordt aangetast door hoog opgaande bebouwing. De waardering is afhankelijk van het aandeel dat de nieuwe bebouwing in het zichtveld inneemt, ten opzichte van de huidige situatie.

Tabel 12.5 Beoordeling zichtlijnen

aantasting zichtveld	waardering
geen	0
0 tot 10%	-
10 tot 30	--
meer dan 30%	---

0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

De beoordeling vindt plaats op basis van het 3D-model dat is gemaakt van de voorgenomen nieuwe bebouwing, vanuit de gezichtspunten die relevant zijn voor de bestaande appartementencomplexen langs het havengebied.

Bezonning / schaduwhinder

In de studie is de zonnestand op de maatgevende dagen (21 maart, 21 juni, 23 september en 22 december) op de meest maatgevende tijdstippen (09:00 uur, 12:00 uur, 15:00 uur, 17:30 uur en 22:00 uur op 21 juni) in de nieuwe situatie visueel weergegeven. Indien schaduwhinder bij de bestaande gebouwen in de directe omgeving optreedt, wordt het effect gerelateerd aan de procentuele toename van het aantal uren dat er schaduwhinder optreedt bij één woning.

Tabel 12.6 Zonopkomst en –ondergang en het percentage van één uur ten opzichte van het maximaal aantal zonuren (bron KNMI)

	opkomst	ondergang	zonuren maximaal	% van 1 uur t.o.v. maximaal minuten
21 maart	6.41	18.54	12.13 uur = 733 min	8
21 juni	5.20	22.04	16.44 uur = 1.004 min	6
23 september	7.27	19.37	12.10 uur = 730 min	8
22 december	8.46	16.31	8.15 uur = 495 min	12

Tabel 12.7 Beoordeling schaduwhinder

aantasting schaduwhinder	waardering
geen	0
0 tot 10%	-
10 tot 30	--
meer dan 30%	---

0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

Cultuurhistorie

De effecten op de bestaande cultuurhistorische waarden in het havengebied worden kwalitatief beoordeeld en beschreven. Gezien de afwezigheid van historische gebouwen wordt geen nadere onderverdeling van de waardering aangegeven.

12.1.3. Tijdelijke effecten

Tijdelijke landschappelijke effecten hebben te maken met de uitvoering van de werkzaamheden en de fasering. Deze effecten worden kwalitatief beoordeeld en beschreven.

12.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Huidige situatie

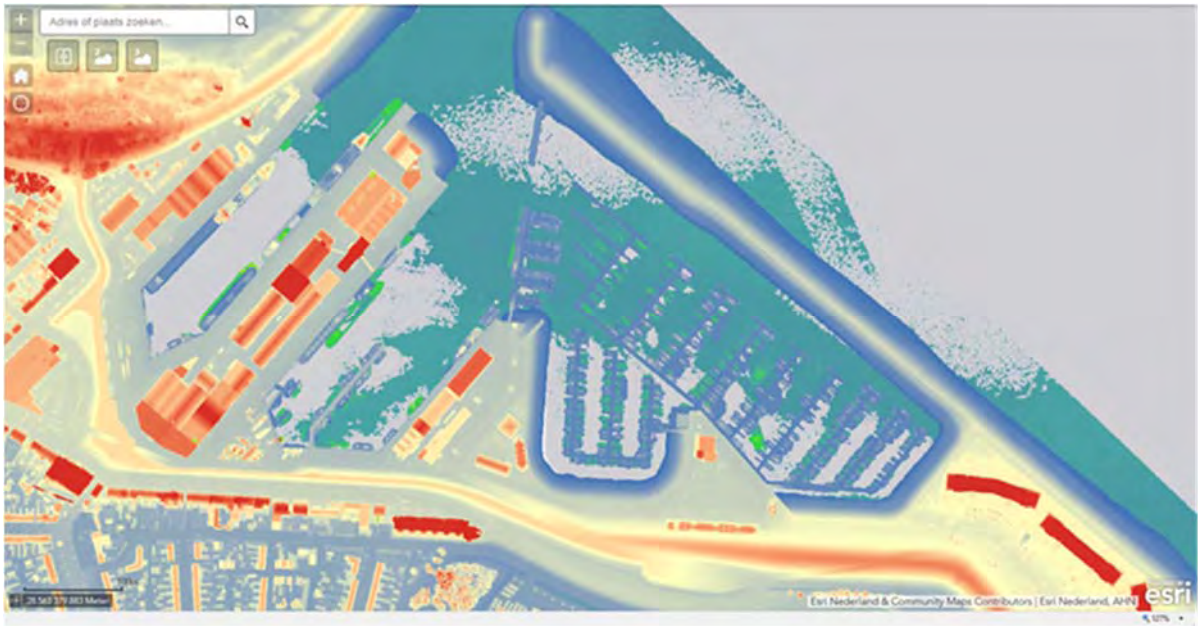
De huidige bebouwing op de kaden betreft een gevarieerde bedrijfsbebouwing. Het geheel is erg stenig en de gebouwen hebben over het algemeen geen hoogwaardige uitstraling of identiteit.



Figuur 12.1 Beeld van de huidige situatie (bron: Google maps)



Figuur 12.2 Beeld van de huidige bebouwing en haven (bron: Masterplan)



Figuur 12.3 Beeld van de hoogte van de huidige bebouwing en haven (bron: AHN) Maximum hoogte is 33 meter (graansilo)



Figuur 12.4 Beeld van de huidige haven die als stenig wordt beoordeeld. (bron: Masterplan)



Figuur 12.5 Hoogbouw buitendijks: Port Scaldis, gezien vanuit de lucht. (bron: Masterplan)

In de huidige situatie is hoogbouw aanwezig, zowel in het plangebied als aan de oostzijde van de dorpskern van Breskens (Port Scaldis, hoogte circa 31 m). Met name daar zijn een aantal hoge flats dominant in beeld die buitendijks zijn gesitueerd. In het plangebied zelf is de voormalige graansilo het hoogste gebouw (hoogte 33 m), welke met een kunstwerk (Brood en vis, zie figuur 4.9) prominent in beeld is. Veel bedrijfsgebouwen hebben een hoogte van 12 tot 14 m. In de dorpskern zijn twee hogere gebouwen aanwezig: de Remise (16 tot 22 m) en Het Wapen van Breskens (16 m).

Cultuurhistorie

Vanwege de omvangrijke oorlogshandelingen die in het najaar van 1944 in en rondom Breskens hebben plaatsgevonden, zijn weinig cultuurhistorisch waardevolle objecten van voor die periode in het plangebied bewaard gebleven. De omvang van de verwoesting door het oorlogsgeweld wordt het best geïllustreerd door de luchtfoto uit 1947 (figuur 12.6) waarop de start van de wederopbouw is te zien. Nagenoeg alle gebouwen in het havengebied dateren van na 1945.



Figuur 12.6 Luchtfoto van het dorp Breskens uit 1947 (bron: website <http://www.opbresjes.nl/wp-content/uploads/2015/07/oudefoto.jpg>, geraadpleegd 30 mei 2016)

In het plangebied bevinden zich nog enkele objecten die voor wat betreft het aspect cultuurhistorie relevant zijn.

- Een gedeelte van de steiger ten oosten van de Middenhavendam (duidelijk te zien op figuur 12.6).
- Een loods aan de Middenhavendam, thans in gebruik bij BYS (meest zuidoostelijke gebouw op de Middenhavendam op figuur 12.6).
- De voormalige graansilo met het kunstwerk Brood en vis (zie figuur 4.9).

Geen van de genoemde objecten kennen momenteel een beschermde status als (gemeentelijk) monument of is anderszins beschermd.

Zoals hiervoor aangegeven, dateert de bestaande bebouwing in het westelijke havengebied nagenoeg geheel uit de wederopbouwperiode (1945-1960). In het gemeentelijk beleid is de periode van wederopbouw specifiek benoemd. De wederopbouwperiode 1945-1965 is bijzonder uniek door innovatieve en ongekende ontwerpen. Gesteld kan worden dat de gebouwen in de haven en de structuur van de haven dergelijke kwaliteiten niet hebben. Het oostelijke gedeelte, de bestaande jachthaven en Port Scaldis, dateert uit 1974 respectievelijk 1995 (Port Scaldis). De wederopbouwperiode is in de gemeentelijke Erfgoedvisie (2014) aangewezen als een prioritair aandachtsgebied voor het aanwijzen van gemeentelijke monumenten. Mede vanwege de slechte staat van de gebouwen in het havengebied, heeft het gemeentebestuur tot op heden geen van de bestaande gebouwen aangewezen als gemeentelijk monument. Vanuit de gedachte van het Masterplan (om te komen tot een integrale transformatie van het gebied), en de geringe kwaliteiten van de gebouwen en het bebouwingspatroon is het ook niet meer voor de hand liggend dat het gemeentebestuur dit nog op korte termijn zal doen.

Autonome ontwikkelingen

Binnen het havengebied

In het havengebied zijn geen relevante nieuwe ontwikkelingen voorzien in de autonome situatie: het uitgangspunt is immers stagnatie. Het huidige havengebied wordt gekenmerkt doordat het als een zelfstandig gebied met maar weinig samenhang met het dorp Breskens functioneert. Dit komt ook door de zeedijk die het havengebied duidelijk afscheidt van het Spuiplein. Op het aspect 'samenhang met het dorp' scoort de huidige situatie daarom licht negatief (-).

In de directe omgeving van het havengebied

De autonome ontwikkelingen betreft de realisatie van een appartementencomplex aan de Scheldekade en de transformatie van het gebied 'de oesterputten' (op de hoek van de Duinstraat en Promenade) met in totaal 60 appartementen. De bouwhoogte van deze ontwikkelingen is beperkt en heeft geen invloed op de landschappelijke uitstraling van het havengebied en de beleving vanuit het dorp.

12.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief**12.3.1. Landschap****Openheid en zichtbaarheid vanuit de Westerschelde en de omliggende polders**

De mate van zichtbaarheid van de hoogbouw vanaf de grote wateren en daarmee de mate van beïnvloeding van de openheid, wordt bepaald door de oppervlaktes van de zones waar de bebouwing duidelijk waarneembaar is (het gebied van 5 tot 25 keer de nokhoogte, zie figuur 12.7).

Binnen een zone tot 25 keer de nokhoogte (de graansilo) bevindt zich in de huidige situatie een gebied van 4,3 km². In de toekomstige situatie ligt, als gevolg van de nieuwe en hogere bebouwing, een gebied van 7,7 km² binnen deze zone, zie ook figuur 12.7.

Dit is een toename van 79%. Hiermee is duidelijk sprake van een grote verandering in het landschapsbeeld. Van een haven met één enkel hoogbouwwerk (de graansilo) naar een gebied met hoogbouw. De aantasting van de openheid wordt dan ook als negatief (--) beoordeeld.

Herkenbaarheid landschappelijke hoofdstructuur*Relatie man-made karakter van het landschap (macroschaal)*

De locatie is geen willekeurige plek langs de Westerschelde, maar het betreft de haven van Breskens: een duidelijk herkenbare plek. In de nieuwe situatie is sprake van een 'sterke koppeling' met het landschap van de haven. Dit wordt vooral veroorzaakt door de bebouwing. Het vergroten van de jachthaven is daaraan verder ondergeschikt. Dit wordt als positief (++) beoordeeld.

Relatie met het man-made karakter van het landschap (patroonherkenning/identiteit bebouwing)

Het patroon van de bebouwing is gekoppeld aan de twee havendammen. De bebouwing voegt zich dus in het bestaande patroon. Het hoogte-accent op de kop is een duidelijke landmark, zowel voor de ingang van de havens als voor de markering van Breskens aan de Schelde. Het invullen van de vrijkomende haven als jachthaven is een logische aansluiting op de bestaande jachthaven. Dit wordt als positief (++) beoordeeld.

Wandvorming en binding met het dorp

Voor de beoordeling van het effect van de bebouwing op het landschapsbeeld zijn visualisaties gemaakt vanaf acht locaties, waarvan één vanaf Vlissingen, zie figuur 12.8. In een afzonderlijke bijlage zijn deze visualisaties op groot formaat opgenomen, zie bijlage 14.

Kijkend in oostelijke richting ter hoogte van het veerplein vormt de nieuwe bebouwing een duidelijke wand die het silhouet van de bestaande bebouwing van Breskens afschermt (zie figuur 12.9-12.10). Dit ondanks dat de gebouwen los van elkaar staan. Dit is het gevolg van de verspringing van de gebouwen en het feit dat in drie rijen wordt gebouwd. Dit is ook het geval vanuit Vlissingen, zie figuur 12.13. Dit wordt als negatief (--) beoordeeld.



Figuur 12.7 Zichtbaarheid van de huidige en toekomstige bebouwing met zones van 5 keer (rode contour) en 25 keer (blauwe contour) de nokhoogte

De schaal en maatvoering van de bestaande bebouwing in Breskens is kleinschalig met een geringe hoogte. Gesloten straatwanden komen in het centrumgebied veelvuldig voor. De huidige buitendijkse bebouwing, inclusief Port Scaldis is grootschalig en deels ook hoog.

De bebouwing in het dorp heeft overwegend een rood dak. De kleurstelling van het plangebied is zwarte of witte steen met grijze daken. De architectuur van de nieuwbouw: eenvoudig appartementen complex met een schuin dak er op. In vormgeving wijkt het niet veel af van een standaard gebouw.

Qua kleurgebruik van de muren en daken is sprake van een eigen identiteit die iets toevoegt aan de kern, zie figuur 12.12. Op het niveau van de jachthaven zorgt de bebouwing voor een duidelijke en aantrekkelijke begrenzing van de ruimte, zie figuur 12.11.

Dit wordt als positief (++) beoordeeld.

Zichtlijnen

Door de bebouwing verandert het karakter van het uitzicht van de appartementencomplexen de Remise en Het Wapen van Breskens. De lage havenbebouwing maakt plaats voor hoge woonbebouwing, die een deel van het uitzicht over de Schelde blokkeren (zie figuren 12.12 en 12.13).

De effecten uitgedrukt in graden van de zichthoek zijn als volgt:

- Het Wapen van Breskens: De oriëntatie van dit gebouw staat haaks op de nieuwbouw. Deze staat dus centraal in het beeld. De nieuwbouw omvat een zichtveld van 65 graden onderbroken door een zichtlijn over het water. Door de bebouwing op de voorgrond (Viscentrum en eerste woongebouw) worden de achterliggende hogere gebouwen grotendeels afgeschermd. Ten opzichte van de huidige situatie is dit een toename van 20%. Dit wordt als negatief beoordeeld (--).
- De Remise vanaf de tweede verdieping: 63 graden bebouwing. Het betreft hier het zicht in westelijke richting. De hoge gebouwen op de voorgrond ontnemen grotendeels het beeld op de nieuwbouw, zelfs vanaf de vierde verdieping. In de huidige situatie is er in westelijke richting een afscherming van 32 graden. Er is dus een toename van circa 100% dit wordt als sterk negatief beoordeeld (-.-.-).
- De zichtlijnen vanaf het havenplateau wijzigen nauwelijks. De oude loodsen (horizontaal) hebben deels plaatsgemaakt voor een meer verticaal georiënteerde bebouwing. Dit wordt als neutraal beoordeeld (waardering '0').

De totale beoordeling voor de zichtlijnen is negatief (--).

Schaduwghinder / bezonning

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de nieuwe hoogbouw geen schaduwghinder oplevert voor de bestaande bebouwing in de directe omgeving. Dit wordt als neutraal (0) beoordeeld.



Figuur 12.8 Overzicht van locaties van de acht visualisaties, waarvan één vanaf Vlissingen (Bron: ARCAS)



Figuur 12.9 Huidige en toekomstige situatie gezien vanaf de strekdam van het veer (Bron: ARCAS, zie ook bijlage 14 visualisaties landschapsbeeld)



Figuur 12.10 Huidig en toekomstig beeld gezien vanuit het oosten van de haven (Bron: ARCAS, zie ook bijlage 14 visualisaties landschapsbeeld)



Figuur 12.11 Animatie gezien vanuit het dorp: huidige en toekomstig beeld (Bron: ARCAS, zie ook bijlage 14 visualisaties landschapsbeeld)



Figuur 12.12 Zicht op de nieuwbouw vanuit Het Wapen van Breskens



Figuur 12.13 Zicht op de nieuwbouw vanuit De Remise

12.3.2. Cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich enkele objecten uit de wederopbouwperiode.

Gedeelte steiger Middenhavendam

In het Basisalternatief zal de bestaande steiger grotendeels worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwe ligplaatsen aan de overzijde van de Visserijhaven. Het is evenwel mogelijk om een deel van deze steiger te behouden (zie paragraaf 12.5). Omdat het geen aangewezen beschermd monumentaal object betreft, wordt dit als neutraal (0) beoordeeld.

Loods Middenhavendam

De betreffende loods aan de Middenhavendam wordt in het Basisalternatief gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Omdat het geen aangewezen beschermd gebouw betreft, wordt dit als neutraal (0) beoordeeld.

Voormalige graansilo

De voormalige graansilo met het kunstwerk Brood en vis wordt in het Basisalternatief eveneens gesloopt en vervangen door een nieuwe landmark(hoogbouw). Het is mogelijk om het kunstwerk voorafgaand aan de sloop te demonteren en eventueel te behouden of anderszins terug te laten komen in de nieuwbouw (zie paragraaf 12.5). Omdat het geen aangewezen beschermd monumentaal object betreft, wordt dit als neutraal (0) beoordeeld.

12.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg

De tijdelijke effecten tijdens de bouw zijn gering. Meest in het oog springend is de maatvoering van de kranen die tijdens de bouw boven de bouwwerken uitsteken en de bouwketen. Door de fasering van de werkzaamheden zullen sloop- en bouwwerkzaamheden verspreid over een langere tijd plaatsvinden. De tijdelijke effecten landschappelijke effecten die samenhangen met de bouwwerkzaamheden voor de hoogbouw leidt niet tot blijvende landschappelijke effecten en wordt als neutraal (0) beoordeeld.

12.5. Aanvullende maatregelen

Behoud (al dan niet gedeeltelijk) cultuurhistorisch waardevolle elementen

Het is mogelijk om een deel van de steiger te behouden en eventueel het kunstwerk Brood en vis voorafgaand aan de transformatie van het havengebied te behouden. Ook anderszins kan het kunstwerk terugkomen in de nieuwbouw.

Verdere uitwerking Masterplan in zelfstandig stedenbouwkundig plan

De uiteindelijke stedenbouwkundige uitstraling van het havengebied na de transformatie is een belangrijke randvoorwaarde voor de doelstelling van het project (het creëren van een aantrekkelijk gebied voor verblijfsrecreatie, wonen en de levendige jachthaven). Daarom wordt geadviseerd om de stedenbouwkundige randvoorwaarden die op hoofdlijnen zijn benoemd in het Masterplan, verder uit te werken. Het Masterplan moet gezien worden als een illustratie van de beoogde kwaliteit en is niet het definitieve ontwerp. Deze uitwerking in een beeldkwaliteitsplan zal als verdere leidraad dienen bij het opstellen van het bestemmingsplan en het verlenen van de omgevingsvergunningen voor het bouwen van de appartementencomplexen en de daaronder gelegen plint. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een nadere uitwerking van het Masterplan opgenomen.

12.6. Samenvatting en waardering effecten

thema/deel-thema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief
landschap	openheid en zichtbaarheid	0	--
	relatie man made landschap macro schaal	0	++
	relatie man made landschap patroonkenmerken	0	++
	stedenbouwkundige context: wandvorming	0	--
	stedenbouwkundige context: samenhang dorp	-	++
	zichtlijnen	0	--
	schaduwghinder / bezonning	0	0
cultuurhistorie	verstoring van cultuurhistorische waarden	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

13. Bodem, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE's)

199

13.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

13.1.1. Toetsingskader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) bevat regels die bedoeld zijn om bodemverontreiniging te voorkomen en bestaande verontreinigingen te saneren. In artikel 13 van de Wbb is de zorgplicht opgenomen. De zorgplicht geldt alleen voor 'nieuwe' gevallen van bodemverontreiniging, dit zijn gevallen die op of na 1 januari 1987 zijn ontstaan. Handelingen die onder de zorgplicht vallen zijn:

- het achterlaten van stoffen op of in de bodem;
- het beïnvloeden van de bodemstructuur of de –kwaliteit;
- het uitvoeren van werken;
- het transporteren;
- handelingen die het bovenstaande als nevengevolg hebben;
- handelingen die leiden tot erosie, verdichting of verzilting.

Voor de transformatieopgave van havengebied Breskens is de Wbb van belang bij grondroerende werkzaamheden waar zich bodemverontreinigingen bevinden. Verder dient bij werkzaamheden voorkomen te worden dat nieuwe verontreinigingen ontstaan.

Besluit bodemkwaliteit

Op 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit in werking getreden. In het besluit zijn regels met betrekking tot kwaliteitsborging in bodembeheer, bouwstoffen, grond en baggerspecie vastgelegd.

Voor de transformatieopgave van havengebied Breskens betekent dit dat indien grond vrijkomt en die grond elders wordt toegepast, deze in depot gebracht dient te worden en moet worden gekeurd zoals vastgelegd in het besluit bodemkwaliteit.

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Gemeentelijke Onderzoeksagenda Archeologie Sluis (GOAS)

De gemeente Sluis heeft eigen archeologiebeleid vastgesteld. Het archeologisch onderzoek moet voldoen aan de uitgangspunten uit de GOAS.

NGE (Niet gesprongen explosieven)

Breskens en West Zeeuws Vlaanderen in het algemeen is een gebied waar in de Tweede Wereldoorlog zware oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Gezien het gegeven dat in de Tweede Wereldoorlog zware oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden in dit gebied, mag de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (CE), of delen daarvan, niet worden uitgesloten.

13.1.2. Onderzoeksmethodiek**Bodem**

Het deelonderwerp bodem wordt getoetst op verstoring van de bodemopbouw en op het aspect milieu-hygiënische bodemkwaliteit. De voor het bodemonderzoek gehanteerde uitgangspunten en onderzoeksresultaten zijn verwoord in bijlage 10. De effectbeoordeling op beide onderwerpen vindt kwalitatief plaats.

Archeologie

Het deelonderwerp archeologie wordt getoetst op de mogelijke verstoring van archeologische waarden in de (water)bodem. De effectbeoordeling is kwalitatief.

NGE (Niet gesprongen explosieven)

Om een indruk te krijgen van de oorlogshandelingen binnen en rond het havengebied van Breskens is uit diverse bronnen een algemeen historisch overzicht samengesteld. De effectbeoordeling is kwalitatief.

Tabel 13.1 Overzicht toetsingscriteria

thema/deelthema	effectbeoordeling	
bodem	bodemkwaliteit	verandering van de bodemkwaliteit
	bodemopbouw	mate van verstoring
archeologie	verstoring van archeologische waarden	mate van verstoring
NGE	kans op aantreffen NGE	grootte van de kans

Voor de aspecten bodem en NGE is in de kwalitatieve effectbeoordeling een positieve score (+) mogelijk. Indien blijkt dat de kwaliteit van de bodem onverenigbaar is met de doelstelling die is voorzien voor het havengebied dan dient immers een bodemsanering plaats te vinden. Na het verwijderen van de verontreiniging is geen sprake meer van een verontreinigde situatie hetgeen als een positief effect wordt beschouwd ten opzichte van de referentiesituatie. Bij NGE geldt na verwijdering hetzelfde.

13.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen**13.2.1. Bodemkwaliteit**

Het in bijlage 10 bij dit MER gevoegde historisch bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725. De verzamelde informatie is vastgelegd per bron en weergegeven in de genoemde paragrafen van deze rapportage.

Als afbakening ten behoeve van het vooronderzoek, is gekozen voor het te onderzoeken havengebied evenals de aangrenzende percelen in de directe omgeving. Gekozen is voor een straal van 50 meter gerekend vanaf de grens van het plangebied. In de directe omgeving zijn namelijk geen activiteiten aanwezig waarvan op voorhand redelijkerwijs verwacht moet worden dat deze activiteiten een nadelige invloed zullen hebben op de bodemkwaliteit ter plaatse van het havengebied.

Huidig en historisch gebruik

Het havengebied in Breskens wordt hoofdzakelijk gebruikt als jacht- en visserijhaven. De huidige indeling van het Handelshaven is rond 1950 ontstaan, de huidige indeling van de jachthaven is in de jaren 1970 tot stand gekomen.

Momenteel vindt tevens op- en overslag van zand en grond plaats. In het verleden werden ook wel landbouwproducten op- en overgeslagen in de haven. Naast de hiervoor genoemde op- en overslagbedrijven zijn enkele horecabedrijven aanwezig. Het haventerrein heeft een oppervlakte van circa 165.000 m², waarvan circa 80.000 m² waterbodem en 85.000 m² landbodem betreft. De haven is direct gelegen aan de Westerschelde.

Op de locatie zijn bedrijven aanwezig die onderhoud plegen aan boten. Het is bekend dat in het verleden antifoulingbehandelingen aan schepen gepleegd zijn. De bodem is daarom verdacht op de aanwezigheid van Tributyltin (TBT). Daarnaast is het grondwater verdacht op organotin (zeven verschillende verbindingen). TBT zal, opgelost in water, stapsgewijs omgezet worden in dibutyltin, monobutyltin en uiteindelijk in het anorganisch tin. De snelheid van deze omzetting is afhankelijk van onder andere de hoeveelheid zonlicht en de temperatuur van het water. In water is de afbraaksnelheid relatief hoog. TBT is echter slecht tot matig oplosbaar in water en zal dan ook sterk hechten aan zwevende sedimentdeeltjes en algen. Door deze sorptie neemt de afbraaksnelheid van TBT sterk af. TBT kan daarom nog tientallen jaren in watersystemen aanwezig blijven. Nalevering vanuit het sediment zal jaren na het staken van het gebruik van TBT een belangrijke bron blijven.

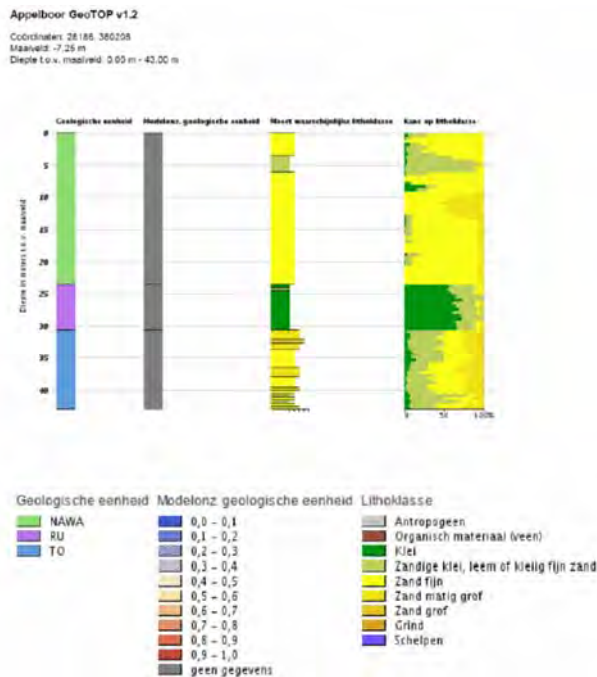
Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Sluis beschikt over een goedgekeurde bodemkwaliteitskaart. De locatie is gelegen in zone J: Breskens Havens (< max. Wonen). De bovengrond heeft een functie 'Wonen' en de ondergrond een functie 'Achtergrondwaarden'. Uit de gegevens blijkt dat de gehalten lood en zink boven de achtergrondwaarden kunnen worden aangetroffen, het gehalte PAK boven de klasse 'wonen' en het gehalte minerale olie boven de klasse 'Industrie'.

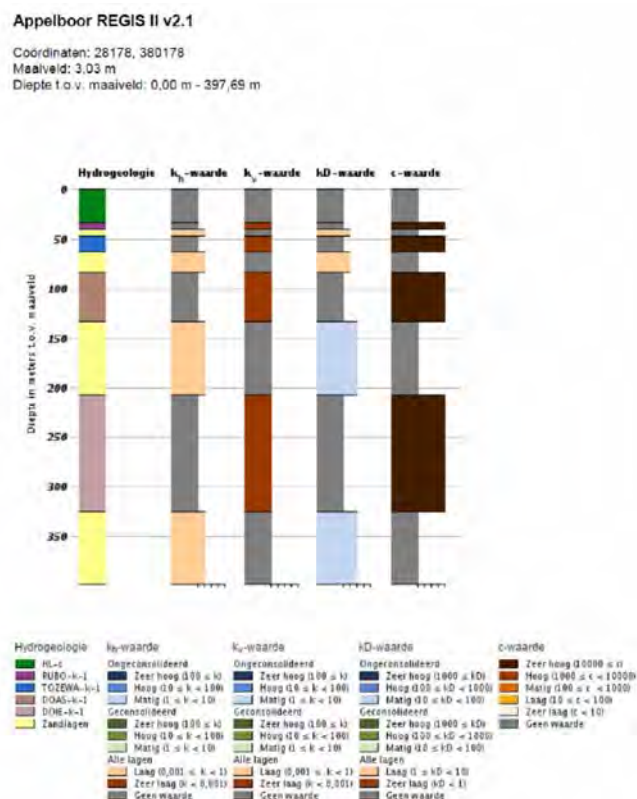
Voor wat betreft de autonome ontwikkelingen zijn geen veranderingen in gebruik van het plangebied voorzien. De bodemkwaliteit zal daarom gelijk blijven, er treedt geen effect (0) op.

13.2.2. Bodemopbouw

Het bijlagenrapport bevat een meer uitgebreide beschrijving van de bodemopbouw ter plaatse. In de navolgende afbeeldingen is de regionale bodemopbouw, dan wel geohydrologie weergegeven. De gegevens zijn afkomstig van Dinoloket.



Figuur 13.1 Bodemopbouw Havengebied te Breskens



Figuur 13.2 Geohydrologie Havengebied te Breskens

Voor wat betreft de autonome ontwikkelingen zijn geen veranderingen in gebruik van het plangebied voorzien. De bodemopbouw zal daarom gelijk blijven, er treedt geen effect (0) op.

13.2.3. Archeologie

In opdracht van de initiatiefnemer is een bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 11 van dit MER).

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied tot in de 20^e eeuw voor het grootste deel bestond uit water. Op het uiterste zuidoosten van het plangebied na, lag het plangebied buiten de dijk (waterkering) die is aangelegd ter bescherming tegen hoge waterstanden in de Westerschelde. Tot aan het begin van de 19^e eeuw bestond de haven uit een geul met enkele palen om schepen aan en af te meren. De geul werd door middel van spuigaten vrij van slib gehouden. In de 19^e eeuw is de haven aangelegd in de vorm van twee havenhoofden. Deze situatie is in de loop van de 20^e eeuw aangepast tot de huidige. Op basis van het bureauonderzoek kan worden gesteld dat het plangebied een zeer lage verwachting heeft voor archeologische resten. Bebouwingsresten van voor de 20^e eeuw komen hier niet voor. De haven is pas aangelegd in de 19^e eeuw en bestaat uit opgebrachte grond. De waterbodems zullen regelmatig zijn opgeschoond, eerst door middel van spuigaten en later door baggeren, waardoor daar ook geen archeologische resten worden verwacht.

Voor wat betreft de autonome ontwikkelingen zijn geen veranderingen in gebruik van het plangebied voorzien. Voor wat betreft het aspect archeologie zal daarom de situatie niet wijzigen, er treedt geen effect (0) op.

13.2.4. Niet-gesprongen explosieven (NGE's)

In opdracht van de initiatiefnemer is een bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 12 van dit MER). Met name het havengebied en de omgeving zijn doelwit geweest van beschietingen en zware bombardementen in de Tweede Wereldoorlog. Het bombardement op 11 september 1944 is daarvan het meest bekende. In de inventarisatie zijn opgaven gevonden van gevonden explosieven, zowel op deze locatie als in de omgeving van het plangebied. Op bestudeerde luchtfoto's zijn duidelijk zwaar beschadigde gebouwen en kraters van granaten en bommen waar te nemen.

Tijdens de uit te voeren grondwerkzaamheden is het niet denkbeeldig dat niet-gesprongen conventionele explosieven kunnen worden aangetroffen. Het ongewild in werking treden van zo'n explosief kan persoonlijk letsel en materiële schade veroorzaken voor betrokken werknemers en omgeving.

Tabel 13.2 Indicatie te verwachten NGE's binnen het plangebied

Soort explosief	Verwachte Verschijningsvorm	Verwachte hoeveelheid
Klein kaliber munitie	verschoten, achtergelaten gedumpt	tientallen
Hand en geweergrenaten	geworpen/verschoten	tientallen
Mortiermunitie	verschoten, achtergelaten gedumpt	tientallen
Geschutsmunitie	Verschoten, achtergelaten gedumpt	tientallen
Vliegtuigbommen t/m 1000 lbs	Afgeworpen	enkele

Gezien de opbouw van de bodem kunnen niet gesprongen explosieven, afhankelijk van kaliber en gewicht, aangetroffen worden in de bovenlaag en daaronder tot een diepte van circa 7 meter beneden maaiveld en tot circa 5 meter in de onderwaterbodem. Een meer exacte maximale diepte is aan te geven wanneer gesondeerd gaat worden in de haven.

Voor wat betreft de autonome ontwikkelingen zijn geen veranderingen in gebruik van het plangebied voorzien. Voor wat betreft het aspect NGE zal daarom de situatie niet wijzigen, er treedt geen effect (0) op.

13.3. Conclusies en waardering permanente effecten basialternatief

Bodemkwaliteit

De voorgenomen herontwikkeling van het havengebied zal ertoe leiden dat het aantal bodembedreigende activiteiten in het gebied afneemt. De resterende bedrijfsactiviteiten worden gehuisvest in gebouwen die voldoen aan de laatste stand der techniek, ook wat betreft het treffen van bodembeschermende maatregelen.

Hoewel grootschalige grondwerkzaamheden en grondverzet niet aan de orde zijn, kan het voorkomen dat op enkele locaties toch graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Overeenkomstig de conclusie en het advies uit het vooronderzoek, zal op die locaties nader bodemonderzoek moeten plaatsvinden. Indien daarbij een verontreiniging in de (water)bodem wordt aangetroffen die om milieu- of gezondheidsredenen niet in de bodem aanwezig mag blijven, moet deze worden gesaneerd. De kwaliteit van de bodem zal dan lokaal zelfs verbeteren. Om deze reden scoort het basialternatief licht positief (+).

Bodemopbouw

De transformatieopgave van het havengebied heeft geen substantieel effect op de bodemopbouw ter plaatse. De fundering van de betonconstructies waarop de appartementencomplexen gaan worden gerealiseerd, sluiten qua opbouw aan op de bestaande ondergrond. Er is nauwelijks grondverzet noodzakelijk. Om deze reden scoort het basialternatief neutraal (0).

Archeologie

Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied een zeer lage verwachting heeft op het voorkomen van archeologisch waardevolle resten. Bebouwingsresten van voor de 20^e eeuw komen hier niet voor. De haven is pas aangelegd in de 19^e eeuw en bestaat uit opgebrachte grond. Het uitvoeren van nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Er treden geen effecten (0) op. Worden desondanks bij graafwerkzaamheden archeologisch waardevolle resten tijdens de aanleg aangetroffen, dan dient hiervan conform de Erfgoedwet direct melding te worden gemaakt. Door middel van archeologische begeleiding bij de verdere werkzaamheden na een vondst, is eventuele versterking dan geheel te mitigeren.

Niet-gesprongen explosieve (NGE's)

Hoewel grootschalige grondwerkzaamheden en grondverzet niet aan de orde zijn, kan het voorkomen dat op enkele locaties toch graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Overeenkomstig de conclusie en het advies uit het vooronderzoek, zal op die locaties voor aanvang van de grondroerende werkzaamheden een risicoanalyse worden uitgevoerd. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt welke werkzaamheden specifiek een risico opleveren tijdens de realisatie van het project. Mocht een CE gevonden worden, dan zal deze worden geruimd. Hiermee wordt voor de toekomst een verder risico voorkomen. Om deze reden scoort het basialternatief licht positief (+) op dit onderdeel.

13.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg

De transformatieopgave van het havengebied Breskens bestrijkt een periode van 10 jaar. In het jaar 2027 is de volledige realisatie van de transformatieopgave voorzien.

Bodemopbouw en -kwaliteit

Bij elk te realiseren gebouw of bouwwerk (als onderdeel van de transformatieopgave) moet, in het geval van grondroerende werkzaamheden, vooraf verkennend bodemonderzoek en eventueel monitoring plaatsvinden.

Archeologie

Op gebied van archeologie zijn op voorhand geen (tijdelijke) effecten voorzien.

Niet-gesprongen explosieve (NGE's)

Voor wat het onderdeel NGE betreft moet in het geval grondroerende werkzaamheden gebeuren en vooraf verkennend onderzoek en bouwbegeleiding plaatsvinden. Wordt een groot CE gevonden, dan zal dat moeten worden geruimd. In het geval de ruiming niet ter plaatse kan gebeuren, zal dat elders op de daarvoor in de gemeente Sluis aangewezen ruimingslocatie moeten gebeuren. Bij een groot explosief (bijvoorbeeld een vliegtuigbom met een tonnage van 500 of meer), is het daarbij noodzakelijk om een groot gebied in Breskens af te zetten. Dit tijdelijk effect wordt als licht negatief (-) beoordeeld.

13.5. Aanvullende maatregelen**Verontreinigd grondwater**

In het geval bij een mogelijk verontreinigde bodemlocatie wordt gegraven, dient het bemalen grondwater te worden bemonsterd en geanalyseerd. Verontreinigd bemalingswater kan namelijk niet zonder meer worden geloosd, er dient te worden voldaan aan het Besluit lozen buiten inrichtingen.

Ten aanzien van het verplaatsen van eventueel aanwezige (grondwater)verontreinigingen dient te worden nagegaan of binnen het invloedsgebied van de bemaling eventuele grondwaterverontreinigingen bekend zijn in het watervoerend pakket en waar deze zich bevinden. Ten gevolge van de bemaling wordt de grondwaterstand verlaagd, hierdoor worden ook de grondwaterstanden in de omgeving beïnvloedt. Aangezien het hier stedelijk gebied betreft zijn de effecten van een minimale verlaging van grondwaterstand in vergelijking met de effecten van neerslag en verdamping, verwaarloosbaar. Uit het bodemonderzoek moet blijken of de effecten van bemaling effect heeft op de verspreiding van eventuele verontreinigingen. Dit vindt voorafgaand aan de bouw plaats.

13.6. Samenvatting en waardering effecten

thema/deel-thema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief	tijdelijke effecten
bodem	bodemopbouw	0	0	0
	bodemkwaliteit	0	+	0
archeologie	verstoren archeologische waarden	0	0	0
NGE	Aanwezigheid NGE bij grondroerende handelingen	0	+	-

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

14.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

14.1.1. Toetsingskader

Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde¹¹⁾) en fijn stof (jaar- en dag-gemiddelde) van belang. Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Het NSL is goedgekeurd door de Europese Commissie waardoor Nederland uitstel heeft gekregen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 14.1 weergegeven. Andere stoffen uit de Wm hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 14.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	Uurgemiddelde concentratie	Max. 18 keer p.j. meer dan 200 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

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;
- 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;
- 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;
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht;
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven NSL.

11) Uit de statistische relatie tussen de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide blijkt dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide pas wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie boven 82 µg/m³. Dergelijke concentraties zijn niet te verwachten in en om het plangebied en uit onderstaande berekeningen blijkt dat de concentraties aanzienlijk lager zijn.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In dit Besluit is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorie betreft onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Op grond van de Wm is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijnstof buiten beschouwing worden gelaten (bijdrage zeezout). Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Sluis bedraagt deze aftrek 3 µg/m³ en 3 overschrijdingsdagen.

De Regeling omvat eveneens regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Gevolgen van luchtkwaliteit worden op maximaal 10 meter vanaf de wegrand berekend en beoordeeld. Hiervoor gelden enkele uitzonderingen:

- Geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft en waar geen bewoning is (toepasbaarheidsbeginsel).
- Geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de ARBO-regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Uitzondering: publiektoegankelijke plaatsen; deze worden wel beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingscriterium een rol). Toetsing vindt plaats vanaf de grens van de inrichting of bedrijfsterrein.
- Geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Geur

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

Beleid

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt in het bestemmingsplan gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB). Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de meest recente VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Deze Staat gaat uit van het aanhouden van richtafstanden tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies. Bij de richtafstanden wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder en gevaar. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied'; voor andere omgevingstypen (zoals gemengd gebied) kunnen kleinere richtafstanden worden gehanteerd.

14.1.2. Onderzoeksmethodiek

De verkeersaantrekkende werking van de beoogde ontwikkelingen heeft invloed op de luchtkwaliteit langs de ontsluitingswegen. De luchtkwaliteitsgevolgen vanwege de verkeersaantrekkende werking zijn kwantitatief in beeld gebracht.

Voor geur vindt de beoordeling kwalitatief plaats op basis van de methodiek van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'.

In tabel 14.2 zijn de criteria opgenomen waarop de aspecten luchtkwaliteit en geur worden beoordeeld.

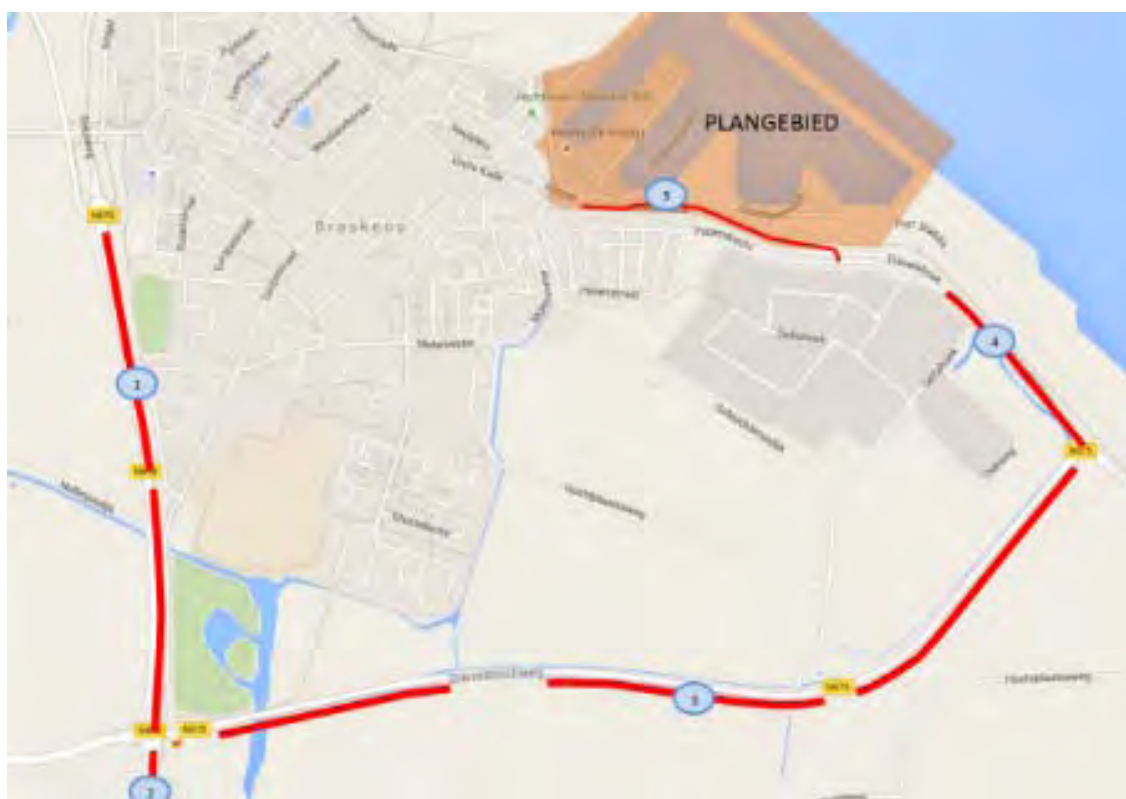
Tabel 14.2 Toetsingscriteria luchtkwaliteit en geur

thema/deelthema	effectbeoordeling	aanduiding werkwijze
luchtkwaliteit	effecten op concentratie NO ₂ en PM ₁₀ /PM _{2,5} vanwege toename wegverkeer	kwantitatief
geur	geurbelasting op omgeving	kwalitatief

14.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

14.2.1. Luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit in de huidige en in de referentiesituatie (2027) in beeld te brengen is gebruikge-
maakt van de monitoringstool NSL. In tabel 14.3 zijn de verkeerscijfers voor de huidige en de referentie-
situatie weergegeven voor de omliggende maatgevende wegen. Dit betreffen de N676-noord, de N676-
zuid, de N675-oost, de Duivelshoekseweg en de Keerdam, zie figuur 14.1.



Figuur 14.1 Betrokken wegen in het onderzoek luchtkwaliteit

Tabel 14.3 Verkeersgegevens referentiesituatie (AO)

wegvak		type-intensiteit	intensiteit huidige situatie 2016 (mvt/et-maal)	intensiteit referentiesituatie 2027 (mvt/et-maal)
1.	N676-noord	licht verkeer	3.185	3.577
		middelzwaar verkeer	304	341
		zwaar verkeer	161	181
		totaal	3.650	4.100
2.	N676-zuid	licht verkeer	5.759	6.413
		middelzwaar verkeer	550	612
		zwaar verkeer	292	325
		totaal	6.600	7.350
3.	N675-oost	licht verkeer	1.614	1.789
		middelzwaar verkeer	154	171
		zwaar verkeer	82	91
		totaal	1.850	2.050
4.	Duivelshoekseweg	licht verkeer	2.823	3.142
		middelzwaar verkeer	199	221
		zwaar verkeer	77	86
		totaal	3.100	3.450
5.	Keerdam	licht verkeer	935	1.122
		middelzwaar verkeer	50	56
		zwaar verkeer	15	16
		totaal	1.000	1.200

In tabel 14.4 en figuur 14.2 zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de huidige en referentiesituatie weergegeven. Te zien is dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zoals weergegeven in tabel 14.1.

Tabel 14.4 Maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen in de huidige en referentiesituatie

	2016	2027
PM ₁₀	19,5 µg/m ³	17,9 µg/m ³
PM _{2,5}	12,0 µg/m ³	10,5 µg/m ³
NO _x	17,2 µg/m ³	13,9 µg/m ³



Figuur 14.2 Concentraties fijnstof en stikstof in 2016 huidige situatie en 2027 referentiesituatie (NSL-rekentool)

14.2.2. Geur

De aanwezige bedrijven in het gebied beschikken over een actuele milieuvergunning, dan wel een melding in het kader van het Activiteitenbesluit. Hierbij houden ze in hun bedrijfsvoering rekening met woningen die in de omgeving aanwezig zijn. In het plangebied zijn op dit moment geen woningen aanwezig.

14.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief en variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

14.3.1. Luchtkwaliteit

Basisalternatief

Om de luchtkwaliteit van het basisalternatief (situatie in 2027) in beeld te brengen, is gebruikgemaakt van de monitoringstool NSL. In tabel 14.5 zijn de verkeerscijfers voor het basisalternatief weergegeven voor de omliggende maatgevende wegen. Dit betreffen de N676-noord, de N676-zuid, de N675-oost, de Duivelshoekseweg en de Keerdam.

Tabel 14.5 Verkeersgegevens Basisalternatief

wegvak		type-intensiteit	intensiteit basisalternatief 2027 (mvt/etmaal)
1.	N676-noord	licht verkeer	5.060
		middelzwaar verkeer	483
		zwaar verkeer	256
		totaal	5.800
2.	N676-zuid	licht verkeer	9.641
		middelzwaar verkeer	920
		zwaar verkeer	488
		totaal	11.050
3.	N675 oost	licht verkeer	3.272
		middelzwaar verkeer	312
		zwaar verkeer	166
		totaal	3.750
4.	Duivelshoekseweg	licht verkeer	5.237
		middelzwaar verkeer	369
		zwaar verkeer	144
		totaal	5.750
5.	Keerdam	licht verkeer	3.411
		middelzwaar verkeer	185
		zwaar verkeer	53
		totaal	3.650

In de tabel 14.6 en figuur 14.3 zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen als gevolg van het Basisalternatief weergegeven. Te zien is dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zoals weergegeven in tabel 14.1.

Tabel 14.6 Maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen bij het Basisalternatief

	2027
PM ₁₀	17,9 µg/m ³
PM _{2,5}	10,5 µg/m ³
NO _x	14,0 µg/m ³



Figuur 14.3 Concentraties fijnstof en stikstof in 2027 Basialternatief (NSL-rekentool)

Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

In tabel 14.7 zijn de verkeerscijfers zoals deze in het hoofdstuk 9 verkeer zijn bepaald voor de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' weergegeven voor de omliggende maatgevende wegen. Dit betreffen de N676-noord, de N676-zuid, de N675-oost, de Duivelshoekseweg en de Keerdam.

Tabel 14.7 Verkeersgegevens Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

wegvak		type-intensiteit	Intensiteit basialterna- tief 2027 incl. Maatregelen (mvt/etmaal)
1	N676-noord	licht verkeer	4.057
		middelzwaar verkeer	387
		zwaar verkeer	206
		totaal	4.650
2	N676-zuid	licht verkeer	9.641
		middelzwaar verkeer	920
		zwaar verkeer	488
		totaal	11.050
3	N675 oost	licht verkeer	4.755
		middelzwaar verkeer	454
		zwaar verkeer	241
		totaal	5.450
4	Duivelhoekseweg	licht verkeer	6.785
		middelzwaar verkeer	478
		zwaar verkeer	186
		totaal	7.450
5	Keerdam	licht verkeer	5.000
		middelzwaar verkeer	272
		zwaar verkeer	78
		totaal	5.350

In de tabel 14.8 en figuur 14.4 zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg', zoals berekend met de NSL-monitoringstool, weergegeven. Te zien is dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zoals weergegeven in tabel 14.1.

Tabel 14.8 Maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen bij de Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' (berekend met de NSL-monitoringstool)

	2027	
PM ₁₀	18,0 µg/m ³	
PM _{2,5}	10,5 µg/m ³	
NO _x	14,3 µg/m ³	



Figuur 14.4 Concentraties fijnstof en stikstof in 2027 Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' (NSL-rekentool)

14.3.2. Geur

De transformatieopgave voor het havengebied Breskens voorziet in de continuering van de bestaande scheepsherstelbedrijven. Aan de voet van de Middenhavendam is de huidige ruimte in gebruik door een scheepsherstel/verkoopbedrijf. De ruimte aan de voet van de Middenhavendam is voldoende voor scheepsherstelbedrijven de ruimte te bieden om de bedrijfsactiviteiten uit te voeren.

Deze bedrijven voeren onderhouds- en herstelwerkzaamheden uit aan recreatiejachten en kleine schepen. De werkzaamheden variëren van houtbewerking tot metaalbewerking en het kleinschalig verwerken van polyester. Deze activiteiten passen in het nautische karakter dat wordt nagestreefd bij de transformatie-opgave van havengebied Breskens.

De bedrijvigheid valt onder milieucategorie 3.1 volgens 'bedrijven en milieuzonering'. De maatgevende richtafstand geldt voor geur en geluid en bedraagt in een gemengd gebied 50 m. De afstand tussen de geplande bedrijven en woningen bedraagt circa 10 m. Voor het aspect geluid wordt naar paragraaf 10.3.2 verwezen.

Het aspect geur is maatgevend vanwege de verwerking van polyester. Behoudens kleine noodreparaties maken de scheepsherstelbedrijven gebruik van een aparte ruimte (binnen het ruimtebeslag aan de voet van de Middenhavendam) waarin polyester wordt verwerkt. Het verwerken van polyester is mogelijk met het respecteren van de richtafstand van 50 m. De scheepsherstelbedrijven dienen een doelmatige aparte ruimte met afzuig- en filtersysteem dat voldoet aan de beste beschikbare technieken te realiseren. Het emissiepunt van deze afzuiginstallatie dient minimaal in het midden van het geprojecteerde ruimtebeslag op de voet van de Middenhavendam te liggen. Hiermee dient bij de omgevingsvergunning

rekening te worden gehouden. De afstand tot de eerste appartementencomplexen op de Middenhavendam bedraagt dan 60 meter en de afstand tot de bestaande woningen aan de Scheldekade bedraagt dan 110 meter. De activiteit polyester verwerken is daarmee qua richtafstand voor geur inpasbaar in het havengebied.

De polyester wordt in de nieuwe situatie conform de stand der techniek (beste beschikbare technieken, bbt genoemd) verwerkt. Dit betekent dat de ruimte waarin polyester wordt verwerkt bij gebruik actief wordt afgezogen door een luchtbehandelingssysteem met filter. De omgevingsvergunning dient te voorzien in passende voorschriften waarin dit wordt meegenomen. Dit filtersysteem draagt eraan bij dat ter hoogte van gevoelige functies, zoals woningen, geen geurhinder optreedt. Er zijn verschillende filtersystemen beschikbaar. Deze filters variëren van waterfilters (geur wordt gebonden aan water) tot filters op basis van actief kool (adsorptie van geur door het actieve kool) tot varianten met combinaties hiervan.

Doordat geurbelasting bij woningen wordt voorkomen is het effect neutraal (0). Borging van de uitvoerbaarheid van de locatie van de emissiepunten en toepassing van deze filters kan worden gerealiseerd door het opstellen van een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit op het moment dat er sprake is van vestiging van deze bedrijven.

14.3.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief en Variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'

Luchtkwaliteit

Voor zowel het Basisalternatief als de variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' geldt dat in de toekomstige situatie ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen uit de Wlk. Ten opzichte van de referentiesituatie (2027 zonder transformatie van de haven) blijven de concentraties nagenoeg gelijk. Tussen de twee scenario's is geen verschil. Dit effect wordt voor beide scenario's daarom als neutraal (0) beoordeeld.

Geur

In de nieuwe situatie zal gebruik worden gemaakt van de best beschikbare technieken, waardoor geurbelasting bij de woningen die op 35 meter afstand zijn gepland niet optreedt. Dit effect wordt als neutraal (0) beoordeeld. De variant 'benutten rondweg Sterreboschweg' is voor het aspect geur niet relevant.

14.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg

Zoals uit paragraaf 9.4.1 blijkt, is de verkeersgeneratie tijdens de bouwfase veel kleiner dan het verkeerseffect van de eindsituatie. Zoals uit paragraaf 14.3 blijkt, wordt voor de eindsituatie voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Tijdens de aanlegfase zullen de tijdelijke effecten geringer zijn dan in de eindfase. Een effect op de luchtkwaliteit zal niet optreden. Voor het aspect geur geldt dat de bedrijven zullen moeten worden verplaatst voordat de woningen kunnen worden gerealiseerd. Bij het ontwerpbestemmingsplan wordt bekeken of een aanvullende regeling nodig is. De bestaande bedrijven zullen dan ook niet tot een geurbelasting op de nieuwe woningen leiden. Op de nieuwe locatie zullen de bedrijven als gevolg van technische maatregelen niet leiden tot een geurbelasting op de woningen.

14.5. Aanvullende maatregelen

Voor de vestiging van de scheepsherstelbedrijven dient in een maatwerkvoorschrift onder het Activiteitenbesluit te worden vastgelegd dat een luchtbehandelingssysteem met filter moet worden toegepast.

Het treffen van maatregelen is voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit niet aan de orde.

14.6. Samenvatting en waardering effecten

	AO		basisalternatief		variant 'benutten rondweg Sterreboschweg'	
	2016	2027	2027	score	2027	score
PM ₁₀	19,5 µg/m ³	17,9 µg/m ³	17,9 µg/m ³	0	18,0 µg/m ³	0
PM _{2,5}	12,0 µg/m ³	10,5 µg/m ³	10,5 µg/m ³	0	10,5 µg/m ³	0
NO _x	17,2 µg/m ³	13,9 µg/m ³	14,0 µg/m ³	0	14,3 µg/m ³	0
Geur	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

15.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

15.1.1. Toetsingskader

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van een kans 10^{-6} per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR, wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht voor het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 zijn de Wet Basisnet (Wbn) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. De Wbn en het Bevt vormen het toetsingskader voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of het water. De Wbn vormt de wettelijke grondslag voor het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (kortweg het Basisnet genoemd).

Het Basisnet beoogt voor de lange termijn duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van een kans van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van een kans van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de contour van het PR met kans 10^{-6} per jaar waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn in plaats van PR-contouren, vaste veiligheidsafstanden opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden (PAG) benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze PAG. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

15.1.2. Onderzoeksmethodiek

De toename van het aantal personen binnen het plangebied heeft invloed op de externe veiligheid ten gevolge van de omliggende bedrijven en transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Deze gevolgen zijn kwalitatief in beeld gebracht.

In tabel 15.1 zijn de criteria opgenomen waarop het aspect externe veiligheid wordt beoordeeld. Per risicobron wordt inzicht gegeven in de gevolgen van het voornemen voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Tabel 15.1 Toetsingscriteria voor externe veiligheid

thema/deelthema	effectbeoordeling	aanduiding werkwijze
externe veiligheid	beschrijving effecten op PR en GR als gevolg van relevante risicobronnen	kwalitatief

15.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

In de directe omgeving van het Havengebied van Breskens ligt een aantal risicobronnen, te weten risicovolle inrichtingen en van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Deze paragraaf geeft voor alle relevante risicobronnen een beschrijving van de risicosituatie in de referentiesituatie. Door de Anteagroup is een beoordeling gegeven op de effecten op het groepsrisico als gevolg van de ontwikkelingen binnen het Havengebied. Deze beoordeling is opgenomen in bijlage 13 bij dit MER.

Inrichtingen

In (de nabijheid van) het plangebied zijn enkele risicovolle inrichtingen gelegen. Geen van deze inrichtingen is een inrichting die binnen de werkingssfeer van het Bevi valt.

In het plangebied betreft dit de inrichting FIWADO. Dit bedrijf heeft een brandstofponton voor in de haven voor het bunkeren van binnenvaartschepen op de Westerschelde. Het reservoir van het brandstofponton heeft een grootte van maximaal 380 m³. Omdat het Bevi niet van toepassing is, geldt geen PR-contour noch kan het GR worden bepaald. De activiteiten die plaatsvinden op het brandstofponton zijn de verkoop van brandstoffen (diesel) aan de beroepsscheepsvaart. Uit de door Anteagroup opgestelde beoordeling blijkt dat de maatgevende risicocontour is gelegen op maximaal 30 meter afstand van het ponton.

In de jachthaven is ook een brandstofponton aanwezig. Het reservoir van dit brandstofponton heeft een grootte van maximaal 15 m³ voor benzine en maximaal 10 m³ voor diesel en wordt gebruikt om recreatievaartuigen van brandstof te voorzien. Omdat het Bevi ook op dit ponton niet van toepassing is, geldt geen PR-contour noch kan het GR worden bepaald. Uit de door Anteagroup opgestelde beoordeling blijkt dat de maatgevende risicocontour is gelegen op maximaal 30 meter afstand van het ponton.

In de kern Breskens, buiten het plangebied, is V.O.F. van de Voorde aanwezig. Hier vindt opslag en verkoop van consumentenvuurwerk plaats tot maximaal 10.000 kg. Op grond van het Vuurwerkbesluit gelden voor deze inrichting geen veiligheidsafstanden die tot buiten de grenzen van de inrichting reiken.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

Ten noorden van het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de Westerschelde. De Westerschelde wordt conform de Regeling Basisnet aangeduid als een rode vaarweg. Bij 'rode' vaarwegen is in de regeling gekozen voor vastgestelde risicocontouren die vrijwel overeenkomen met de rand van de vaarweg. Wanneer wordt gekeken in de actualisatiestudie voor de Westerschelde uit 2011 van Det Norske Veritas, waarin de risico's van het transport gevaarlijke stoffen over de Westerschelde zijn beschouwd, dan blijkt hieruit ook dat de maatgevende contour voor het PR niet reikt tot over het plangebied.

Voor wat betreft het GR geldt dat het plangebied volledig is gelegen binnen het invloedsgebied van de Westerschelde. In de eerder genoemde actualisatiestudie uit 2011 blijkt echter dat het GR ter hoogte van Breskens niet is berekend. De reden hiervoor is dat de kern Breskens te ver weg ligt van de vaar-route op de Westerschelde. Breskens ligt buiten de contour van het PR met kans 10^{-8} per jaar. Het GR is in de huidige situatie dan ook velen malen lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

15.3. Conclusies en waardering permanente effecten Basisalternatief

Inrichtingen

Op de huidige locatie van beide brandstofpontons komen kades voor de aanleg van plezierjachten. In de toekomstige situatie zal het brandstofponton van FIWADO op een andere locatie komen te liggen. De afstand van dit ponton tot de wal bedraagt circa 15 meter en de afstand van de bebouwing tot de wal eveneens circa 15 m. De maatgevende risicocontour van het ponton zal ook in de nieuwe situatie van het Basisalternatief de bebouwing niet raken (dit is in de bestemmingsregels geborgd). Datzelfde geldt voor het brandstofponton dat wordt gebruikt voor de recreatievaartuigen en dat integraal deel uitmaakt (en blijft maken) van de jachthaven in de nieuwe situatie.

Relevant is hierbij dat de bij een incident vrijkomende brandstof zich eerst als een dunne laag over het water zal verspreiden waarna ontsteking kan plaatsvinden. Gezien de dunne laag brandstof is de brand-tijd hierbij kort.

Het Basisalternatief heeft op dit punt geen effect (0).

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

In het Basisalternatief zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten voorzien binnen de maatgevende contour van het PR ten gevolge van de het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Evenmin zijn binnen een afstand van 200 meter van de vaarroute (PAG) nieuwe objecten voorzien. Het Basisalternatief heeft geen effect (0).

Conform de actualisatiestudie en de beoordeling in het externe veiligheidsonderzoek, kan worden ge-steld dat de transformatie van de haven in Breskens ertoe leidt dat het GR zal toenemen maar dat deze toename redelijkerwijs geen invloed heeft op het GR als geheel ten gevolge van het transport van ge-vaarlijke stoffen over de Westerschelde. Het Basisalternatief heeft geen effect (0).

15.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg

Voor wat betreft het aspect externe veiligheid zijn tijdens de aanlegfase geen tijdelijke effecten te ver-wachten.

15.5. Aanvullende maatregelen

Waarborgen risicoafstanden brandstofpontons

In de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan zal gewaarborgd moeten worden dat de beide brandstofpontons ook in de toekomstige situatie voldoen aan de geldende risicoafstanden.

Verantwoorden GR

De beperkte toename van het GR moet in (de toelichting op) het bestemmingsplan worden verant-woord.

15.6. Samenvatting en waardering effecten

thema/deelthema	AO	basisalternatief
risicovolle inrichtingen	0	0
transport gevaarlijke stoffen over de Westerschelde	0	0

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief

16.1. Toetsingskader en onderzoeksmethodiek

16.1.1. Toetsingskader

Bouwbesluit en EPC

Voor alle gebouwen en bouwwerken in Nederland geldt het Bouwbesluit als het toetsingskader als het gaat om de energieprestaties van het betreffende bouwwerk. In het Bouwbesluit is een EPC (energieprestatiecoëfficiënt) voorgeschreven per gebruikstype van het beoogde bouwwerk. De EPC is uitgedrukt in een grenswaarde en geeft de mate van energiezuinigheid van een gebouw aan. De bij een bepaalde gebruiksfunctie gerealiseerde EPC is de uitkomst van een berekening, waarin voor de specifieke gebruiksfunctie verschillende kengetallen en een speciaal voor die gebruiksfunctie vastgesteld toelaatbaar energiegebruik een rol spelen. De uitkomst waardeert de belangrijkste energetische eigenschappen van een gebruiksfunctie, met inbegrip van de daarin aanwezige gebouwinstallaties. Deze bepalingsmethode geeft veel ontwerpvrijheid en een prikkel tot het geïntegreerd ontwerpen van casco en installaties en het bedenken van energiezuinige gebouwconcepten.

Voor woonfuncties geldt op grond van art. 5.1 van het Bouwbesluit een EPC van 0,4. Voor (recreatieve) verblijfsfuncties (logiesfunctie) geldt een EPC van 1,4.

16.1.2. Onderzoeksmethodiek

In dit MER worden de mogelijkheden voor het verbeteren van de duurzaamheid kwalitatief beschreven.

Tabel 16.1 Toetsingscriteria voor duurzaamheid

thema/deelthema	effectbeoordeling	aanduiding werkwijze
duurzaamheid en energie	mogelijkheden duurzaam bouwen en energiebesparing	kwalitatief / kwantitatief
	duurzaam ruimtegebruik	kwalitatief
	klimaatbestendigheid	kwalitatief

16.2. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Duurzaamheid en energiebesparing

In de huidige situatie voldoen de bestaande gebouwen in het plangebied niet aan de EPC-normen uit het Bouwbesluit. De kwaliteit van de bestaande gebouwen is matig tot slecht. Nergens in het plangebied wordt momenteel gebruik gemaakt van de mogelijkheden voor het zelf opwekken van duurzame energie.

Vanwege het gekozen uitgangspunt dat geen sprake zal zijn van groei in het gebied (stagnatie, zie paragraaf 4.6), is het niet de verwachting dat in de autonome situatie veel geïnvesteerd zal worden in het verbeteren van de EPC van de bestaande gebouwen in het plangebied. Dat geldt evenmin voor het toepassen van mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie.

In de autonome situatie wordt het deelaspect duurzaamheid en energiebesparing dan ook als licht negatief (-) beoordeeld.

Duurzaam ruimtegebruik

Op dit moment is geen sprake van een duurzaam ruimtegebruik. Dit zal in de toekomst ook niet gaan plaatsvinden. Dit wordt als neutraal (0) beoordeeld.

Klimaatbestendigheid

Aangezien wordt uitgegaan van een 'stand still' zal het havengebied niet klimaatbestendig worden gemaakt. De kans op overstromingen neemt daardoor toe. De autonome situatie wordt voor het deelaspect klimaatbestendigheid als licht negatief (-) beoordeeld.

16.3. Conclusies en waardering permanente effecten alternatieven

Duurzaam bouwen en energiebesparing

In het Basisalternatief is reeds rekening gehouden met algemene duurzaamheidsuitgangspunten voor de nieuwe gebouwen. Zo heeft de ontwikkelende partij aangegeven dat voor alle appartementsgebouwen de EPC-norm voor woonfuncties in plaats van logiesfuncties wordt gehanteerd. Oftewel het toepassen van een EPC van 0,4 in plaats van 1,4. Ook de nieuwe bedrijven en de te verplaatsen bestaande bedrijven (BYS en Meeusen) worden in nieuwe gebouwen gehuisvest die aan de laatste stand der techniek op het gebied van energiepresentaties en duurzaamheid zullen voldoen.

Voor jachthavens geldt dat ze al lange tijd aan strenge eisen voor gebruik van anti-foulings, afvallozing e.d. moeten voldoen.

Het Basisalternatief wordt voor het aspect duurzaamheid en energie dan ook als positief (++) beoordeeld.

Duurzaam ruimtegebruik

In het Basisalternatief worden de parkeervoorzieningen in de plint gerealiseerd. Dit levert een aanzienlijke ruimtebesparing op. Het effect wordt als positief (++) beoordeeld.

Klimaatbestendigheid

Zoals is toegelicht in hoofdstuk 4 is bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing expliciet rekening gehouden met de omstandigheid dat het hier een buitendijks gebied betreft. Dat is de reden dat de appartementen worden gebouwd vanaf het niveau van 8,80 meter +NAP. Dit niveau is in overleg met het Waterschap Scheldestromen bepaald en voldoet aan de nieuwe eisen ter voorkoming van hoogwater. Ook de daaronder gelegen commerciële ruimten en parkeergelegenheden worden voorzien van een dorpel (op circa 4,0 meter +NAP) om te voorkomen dat bij een vaker voorkomende hoge waterstand (boven 3,50 meter +NAP, oftewel het huidige maaiveld niveau van de kaden) deze ruimten onder water lopen. Dit klimaatbestendige ontwerp wordt als positief (++) beoordeeld.

16.4. Tijdelijke effecten tijdens de aanleg

Tijdelijke effecten op het gebied van duurzaamheid zijn niet aan de orde.

16.5. Aanvullende maatregelen

Voor het aspect duurzaamheid en energie worden geen aanvullende maatregelen bovenop de verbeteringen die al in het Basisalternatief zijn opgenomen, voorgesteld.

16.6. Samenvatting en waardering effecten

thema/deelthema	effectbeoordeling	AO	basisalternatief
duurzaamheid en energie	mogelijkheden duurzaam bouwen en energiebesparing	-	++
	duurzaam ruimtegebruik	0	++
	klimaatbestendigheid	-	++

+++ = sterk positief, ++ = positief, + = licht positief, 0 = geen effect, - = licht negatief, -- = negatief, --- = sterk negatief



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlagen

De bijlagen bij deze milieueffectrapportage zijn opgenomen in een afzonderlijk bijlagenboek.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE