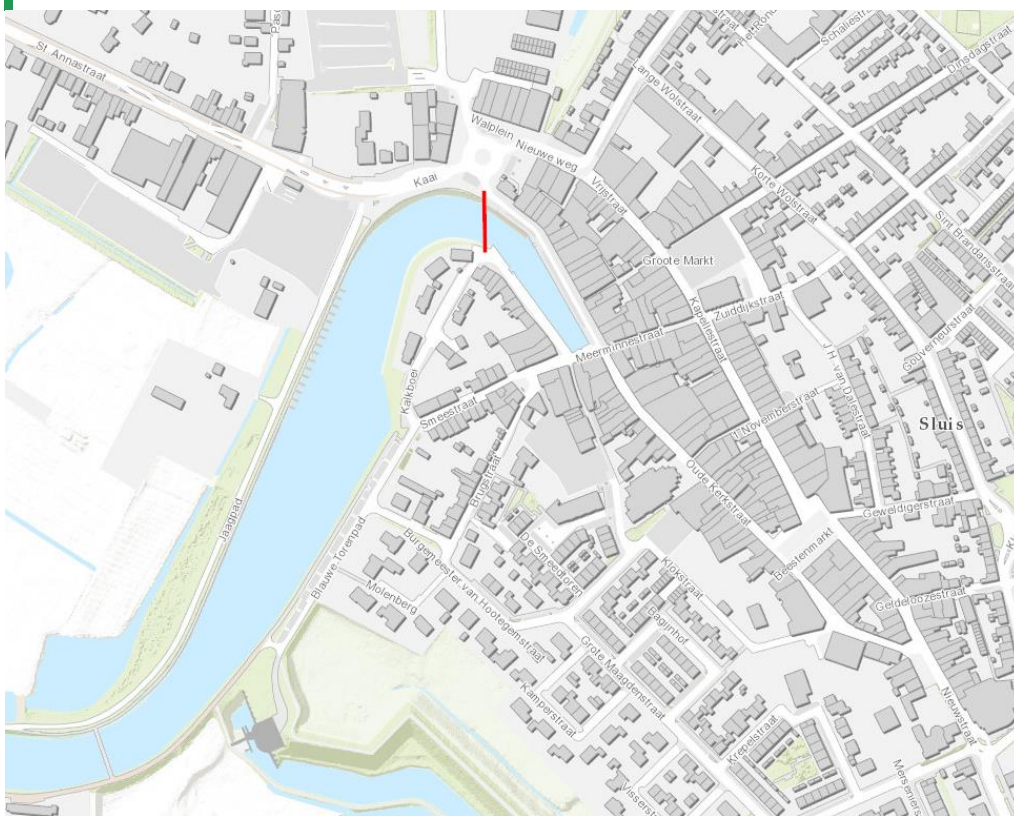


Brug over de Damsche Vaart

Ruimtelijke onderbouwing voor de bouw van een nieuwe brug voor voetgangers over de Damsche Vaart ter hoogte van de Kaai



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Brug over de Damsche Vaart

Ruimtelijke onderbouwing voor de bouw van een nieuwe brug
voor voetgangers over de Damsche Vaart ter hoogte van de Kaai

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481

Projectnummer: wil/R201744/1702f
IDN: NL.IMRO.1714.ogbrugsluis-ON01
Status: ontwerp
Datum: 10-12-2019

Auteur: J. Wildschut

Geaccordeerd: J. Faneyt

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Het projectgebied	4
2. Beleidskader	5
2.1. Algemeen	5
2.2. Rijksbeleid	5
2.3. Provinciaal Beleid Afweging Provinciaal ruimtelijk beleid	6
2.4. Gemeentelijk Beleid	7
3. Ecologie	9
3.1. Juridisch kader	9
3.2. Gebiedsbescherming - natuurgebieden	9
3.3. Soortbescherming - ecologie	9
4. Verkeer	10
5. Cultuurhistorie	10
6. Milieuaspecten	11
6.1. Bodem	11
6.2. Geluid	11
6.3. Luchtkwaliteit	11
6.4. Externe veiligheid	11
7. Watertoets	12
8. Uitvoerbaarheid	12
8.1. Economische uitvoerbaarheid	12
8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	12
9. Conclusie	12

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Sluis heeft het plan om een voetgangersbrug te maken over de Damsche Vaart ter hoogte van de Kaai.

De bestemming die geldt voor het water van de Damsche Vaart verbiedt evenwel de bouw van een brug. Aangezien de brug wel past in het beleid van de gemeente voor het centrum van Sluis, wordt de betreffende vergunning verleend in afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Ingevolge artikel 2.12, lid 1 a ten 3^e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan worden afgeweken van een bestemmingsplan indien hiervoor een goede ruimtelijke onderbouwing bestaat. Hierin beoogt onderhavig document te voorzien.

1.2. Het projectgebied

Het bouwplan betreft het plaatsen van een voetgangersbrug over de Damsche Vaart, ter hoogte van de Kaai 31 (zuidzijde) en 32 (noordzijde). De brug zal worden uitgevoerd als een stalen vakwerkbrug in één, iets gebogen, overspanning. De brug zal aan beide zijden schuin aanlanden.



Figuur 1: impressie van de nieuwe brug

De Damsche Vaart, een restant van de scheepvaartverbinding naar Damme, vormt evenals de vestingwallen een beeldbepalend en structurerend element in Sluis. Het water dringt aan de westzijde het centrumgebied van Sluis binnen en verankert daarmee het stadje als het ware aan het buitengebied. De Damsche Vaart draagt in sterke mate bij aan het waardevolle karakter van Sluis.

Het doel van de nieuwe brug is om weerszijden van de Kaai beter met elkaar in verbinding te brengen. Op deze manier wordt de horecastructuur aan beide zijden van de Kaai versterkt. Bovendien ontstaat een nieuw recreatief element dat bijdraagt aan de beleefbaarheid van de Damsche Vaart in Sluis.

De uitvoering van de stalen vakwerkbrug sluit aan bij de (historische) kademuur met de ijzeren omheining. De brug sluit aan beide zijden aan op voetpaden. Door te kiezen voor een open vakwerkconstructie doet de nieuwe brug niet wezenlijk af aan het vrije zicht over het water. De realisatie van de brug is daarom ruimtelijk aanvaardbaar.



Figuur 3 Bron: google maps

2. Beleidskader

2.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid. Het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur ruimte (AMvB Ruimte) wordt in de eerste alinea beschreven. Voor het provinciaal beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van de provinciale structuurvisie.

2.2. Rijksbeleid

2.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld.

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel AMvB Ruimte of Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

2.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en sinds die tijd enkele malen herzien. In de geconsolideerde versie van het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijkswaarsewegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Natuurnetwerk Nederland;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- n. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Het plan voor de nieuwe voetgangersbrug raakt niet aan de ruimtelijke belangen welke in het Barro zijn benoemd.

2.2.3. Besluit ruimtelijke ordening

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)¹. Zo dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden onderbouwd. Indien het een ontwikkeling betreft buiten het bestaand stedelijk gebied dient te worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Een ontwikkeling als de onderhavige betreft geen stedelijke ontwikkeling in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening. Desalniettemin bestaat er behoefte aan de nieuwe verbinding over de Damsche Vaart, zoals ook in onderhavige onderbouwing aan de orde komt.

2.3. Provinciaal Beleid Afweging Provinciaal ruimtelijk beleid

2.3.1. Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 28 september 2012 heeft het college van Provinciale Staten van de provincie Zeeland het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 vastgesteld. Nadien is het omgevingsplan herzien op 11 maart 2016 en 7 juli 2017. In het Omgevingsplan geeft de provincie de ruimtelijke visie op Zeeland weer en

¹ Artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening

geeft aan waar de komende jaren door de provincie op wordt ingezet. Kort samengevat: veel ruimte voor economische ontwikkeling, een gezonde en veilige woonomgeving en goede kwaliteit van bodem, water, natuur en landschap.

Blijkens het omgevingsplan is het primair de taak van de gemeenten om te zorgen voor een adequaat niveau van lokale voorzieningen. De nieuwe brug past in de gemeentelijke taakstelling.

2.3.2. Verordening Ruimte Provincie Zeeland

Op 28 september 2012 is eveneens de provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld en laatstelijk herzien op 7 juli 2017.

Voor de nieuwe brug is artikel 2.1 van de Verordening relevant, op grond waarvan voor onder meer nieuwe stedelijke voorzieningen aannemelijk moet worden gemaakt dat het plan voorziet in een aantoonbare regionale behoefte. Dat is in de onderhavige situatie het geval. Er is immers behoefte aan deze nieuwe oeververbinding voor voetgangers over de Damsche Vaart. De nieuwe brug betekent ook een kortere route door de stad voor voetgangers. Op dit punt wordt ook verwezen naar paragraaf 2.4.2.

Voor wat betreft de bescherming van cultuurhistorische elementen conform artikel 2.17 van de Verordening is van belang te vermelden dat de Damsche Vaart niet is vermeld als van cultuurhistorische waarde op kaart 11 bij de provinciale Verordening.

Dit laat onverlet dat de Damsche Vaart vanuit gemeentelijk oogpunt wel van karakteristieke en beeldbepalende waarde wordt geacht.

2.4. Gemeentelijk Beleid

2.4.1. Bestemmingsplan Kom Sluis

Van toepassing is het bestemmingsplan "Kom Sluis", vastgesteld door de gemeenteraad van Sluis op 27 november 2008. Op het betreffende bouwplan zijn de bestemmingen "Verkeers- en verblijfsdoeleinden (V), waar het de brughoofden betreft en Water (W) waar het de brug zelf betreft.



De bouw van een brug is in strijd met de waterbestemming.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt kort stil gestaan bij de parkeerdruk en de bereikbaarheid van het centrum van Sluis. De nieuwe oeververbinding zal bijdragen aan kortere looproutes voor winkelend publiek dat Sluis met de auto aandoet. De nieuwe oeververbinding draagt bij aan kortere looproutes waardoor niet is uitgesloten dat er een betere spreiding (benutting) van bestaande parkeervoorzieningen zal ontstaan.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ook de Damsche Vaart benoemd als beeldbepalend en structurerend element voor Sluis. Onderhavige brug zal dit karakteristieke element niet wezenlijk aantasten, maar juist beter beleefbaar maken. Voorkomen moet worden dat het water, hoe beeldbepalend ook, enkel als barrière in het centrumgebied aanwezig is.

2.4.2. Structuurvisie 'Goed leven'

In de structuurvisie van 27 oktober 2011 wordt de nieuwe brug vermeld als concrete mogelijkheid om de ruimtelijke winkelstructuur te verbeteren en een nieuwe recreatieve route door de stad te maken.

2.4.3. Horecabeleid Sluis

In het horecabeleid van de gemeente Sluis van 27 februari 2014 worden meerdere redenen genoemd om een brug over de Damsche Vaart te realiseren:

- 1) een nieuwe verbinding zal bijdragen aan het versterken van de horecastructuur welke zich aan beide zijden van de Damsche Vaart aan de Kaai bevindt.

- 2) Een nieuwe verbinding draagt bij aan het streven om een sterk en kwalitatief hoogwaardig toeristisch koopcentrum van Sluis te maken, vooral ook voor kooptoeeristen.
- 3) Het vormt een extra recreatieve route door de stad.

3. Ecologie

3.1. Juridisch kader

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

De Wet natuurbescherming betreft onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura-2000 gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten en dieren.

3.2. Gebiedsbescherming - natuurgebieden

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen aangewezen Vogel- en Habitatrichtlijngebieden of Natura2000 gebieden. Het meest nabij gelegen beschermde Natura2000 gebied is de 'Zwin en Kievittepolder'. In de directe omgeving van het plangebied zijn binnen een straal van 250 meter geen bestaande natuurgebieden (NNN/EHS) aanwezig.

De bouw van de brug zelf zal gepaard gaan met stikstofemissie. Op dit vlak heeft stikstofdepositieonderzoek plaatsgevonden². Uit het onderzoek blijkt dat de bouw van de brug niet gepaard gaat met een relevante stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuurgebieden.

De brug zelf betreft een voetgangersbrug, waardoor geen rekening behoeft te worden gehouden met stikstofemissies van het verkeer over de brug.

Gelet hierop staat het aspect stikstofdepositie niet in de weg aan de realisatie van het plan.

3.3. Soortbescherming - ecologie

Voor wat betreft mogelijk op de locatie zelf aanwezige beschermde dieren en planten geldt het volgende.

De locatie is gelegen in stedelijk gebied. Het plangebied betreft gronden welke zich nauwelijks lenen als vestigingsgebied voor beschermde soorten. Het aanwezige water en de daarin voorkomende organismen zal enkel zeer beperkt tijdens de bouw van de brug worden verstoord. Deze verstoring is evenwel vergelijkbaar met het bestaande gebruik van de Damsche Vaart door de recreatief verkeer (waterfietsen). De nieuwe brug kan kortom als ecologisch verwaarloosbaar worden beschouwd.

² Adromi B.V., *Brug over de Damsche Vaart, stikstofdepositieonderzoek*, tt/R201744/1901a, 10 december 2019, bijlage 3

4. Verkeer

De nieuwe brug zal een korte route door de stad mogelijk maken voor voetgangers. Het doel van de nieuwe brug is om weerszijden van de Kaai beter met elkaar in verbinding te brengen. Door de realisatie van de brug ontstaat geen toename van het aantal loopbewegingen, de looproute wordt enkel verkort.

Met een beloopbare breedte van circa 2 meter is de brug breed genoeg om tegenliggers elkaar lopend te laten passeren. Verder zal de brug niet fietsend kunnen worden op- of afgereden, maar zullen fietsers moeten afstappen. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid.

De vrije ruimte onder de brug bedraagt circa 2,10 meter. Dat is voldoende voor het recreatief verkeer (waterfietsen, schaatsers) dat gebruikmaakt van dit gedeelte van de Damsche Vaart.

5. Cultuurhistorie

De Damsche Vaart vormde ooit het economische hart van Sluis. Dat is thans niet meer het geval. Langs de Damsche Vaart zijn geen pakhuizen meer aanwezig en net zoals in veel andere steden in Nederland zijn er bomen geplant op de overslagkaden en zijn de taluds langs de Damsche Vaart ook begroeid.

De Damsche Vaart inclusief de later toegevoegde vegetatie vormt een karakteristiek en beeldbepalend element voor de stad. Echter waar Sluis van oorsprong via het water werd ontsloten naar de rest van de wereld, vormt de Damsche Vaart nu ook een barrière door de stad die met name merkbaar is voor het voetverkeer.

Door een brug kunnen de loopafstanden in de stad worden verkort, zonder dat hierdoor de beeldbepalende en karakteristieke waarde van de Damsche Vaart wezenlijk wordt aangetast. Door de kiezen voor een open vakwerkconstructie doet de nieuwe brug niet wezenlijk af aan het vrije zicht over het water.

De brug draagt ook bij aan de beleefbaarheid van het water omdat vanaf de brug ook uitzicht op de Damsche Vaart ontstaat dat tot nu toe alleen voorbehouden is aan varenden.

Wel is de locatie van de nieuwe brug aangewezen als potentieel gemeentelijk monument. Op grond van artikel 4 jo. artikel 10 van de Erfgoedverordening gemeente Sluis 2016 is sprake van voorbescherming, zodat vergunning op basis van de erfgoedverordening vereist is.

De nieuwe brug is zodanig gesitueerd dat de historische (monumentale) kademuur niet aangetast wordt. De brug bestaat uit één overspanning. De funderingen in het water zelf krijgen geen oppervlak groter dan 50 m².

Op dit vlak is advies uitgebracht door de monumentencommissie³. De monumentencommissie is akkoord met het ontwerp van de brug en staat ook positief tegenover het feit dat de historische kademuur niet zal worden aangetast.

Voor wat betreft het aspect archeologie heeft proefsleuvenonderzoek plaatsgevonden⁴. Daarbij is aan de zuidzijde van de Kaai een bakstenen fundering aangetroffen. Op basis van historische kaarten kan deze fundering in verband gebracht worden met de aanwezigheid van een waterpoort. De fundatie van de nieuwe brug wordt zodanig gesitueerd dat deze bakstenen fundering niet zal worden verstoord.

6. Milieuaspecten

6.1. Bodem

Het aspect bodem(verontreiniging) staat niet in de weg aan de uitvoering van onderhoudig bouwplan.

6.2. Geluid en lichthinder

De nieuwe brug zal uitsluitend worden gebruikt door voetgangers. Fietzers dienen af te stappen met lopend met de fiets in de hand van de brug gebruik te maken. In lijn daarmee zal de geluidbelasting voor de omgeving als gevolg van deze nieuwe verkeersverbinding verwaarloosbaar zijn.

Dit geldt ook voor lichthinder. De brug zal immers niet worden voorzien van verlichting aangezien de voorhanden staatverlichting reeds afdoende is voor de brug zelf.

Artikel 2.47 van de Algemene plaatselijke verordening Sluis biedt mogelijkheden om zo nodig op te treden tegen oneigenlijk gebruik van de brug.

6.3. Luchtkwaliteit

De nieuwe brug heeft geen negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de omgevingslucht. Evenmin verzet de kwaliteit van de bestaande omgevingslucht zich tegen onderhoudige ontwikkeling.

6.4. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het 'Besluit externe veiligheid transportroutes', vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De locatie is niet gelegen binnen de invloedssfeer van objecten waarvoor een extern veiligheidsrisico geldt.

³ Monumentencommissie gemeente Sluis, advies d.d. 15 maart 2019, kenmerk SLU18-0023 2, bijlage 1

⁴ Rapportage proefsleuvenonderzoek 16 mei 2017, bijlage 2.

7. Watertoets

Sinds 1 november 2003 is de zogenaamde Watertoets verplicht. Dat wil zeggen dat in elk ruimtelijk plan gemotiveerd moet worden aangegeven hoe met het water in het gebied wordt omgegaan en wat de ruimtelijke veranderingen voor het water betekenen.

De Damsche Vaart vervult enkel een rol voor het waterkwantiteitsbeheer. De nieuwe brug zal het waterbergend vermogen van de Damsche Vaart niet aantasten.

Bij de bouw van de brug wordt gebruik gemaakt van niet uitlogende materialen die geen nadelige gevolgen zullen hebben voor de oppervlaktewaterkwaliteit.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 is voorzien in voldoende doorvaarthoogte onder de brug. Voor het water van de Damsche Vaart geldt een vast peil.

De kades langs de Damsche Vaart zijn niet opgenomen in de legger van het Waterschap en hebben geen functie als primaire of secundaire waterkering.

Gelet hierop is geen sprake van beperkingen op het vlak van wateraspecten.

8. Uitvoerbaarheid

8.1. Economische uitvoerbaarheid

Het plan zal door de gemeente Sluis worden uitgevoerd. De financiering komt voor een groot deel voor rekening van de gemeente Sluis (opgenomen in de begroting), het overige deel wordt gefinancierd op basis van particuliere participatie. Deze particuliere middelen staan ter beschikking op grond van een overeenkomst die is gesloten tussen de gemeente en de betrokken partijen.

Hiermee is het plan economisch uitvoerbaar.

8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerpvergunning heeft van <datum> tot <datum> ter inzage gelegen. Er zijn <aantal> zienswijzen ingediend.

<PM>

9. Conclusie

Het planvoornemen zal gezien het bovenstaande niet leiden tot overwegende planologische bezwaren. De bouw van de nieuwe brug voor voetgangers vormt, alle belangen en omstandigheden in ogenschouw nemend, een positieve ontwikkeling voor de stad Sluis.

Bijlagen

Bijlage 1 – Advies monumentencommissie

Bijlage 2 – Rapportage proefsleuvenonderzoek archeologie

Bijlage 3 – Stikstofdepositieonderzoek