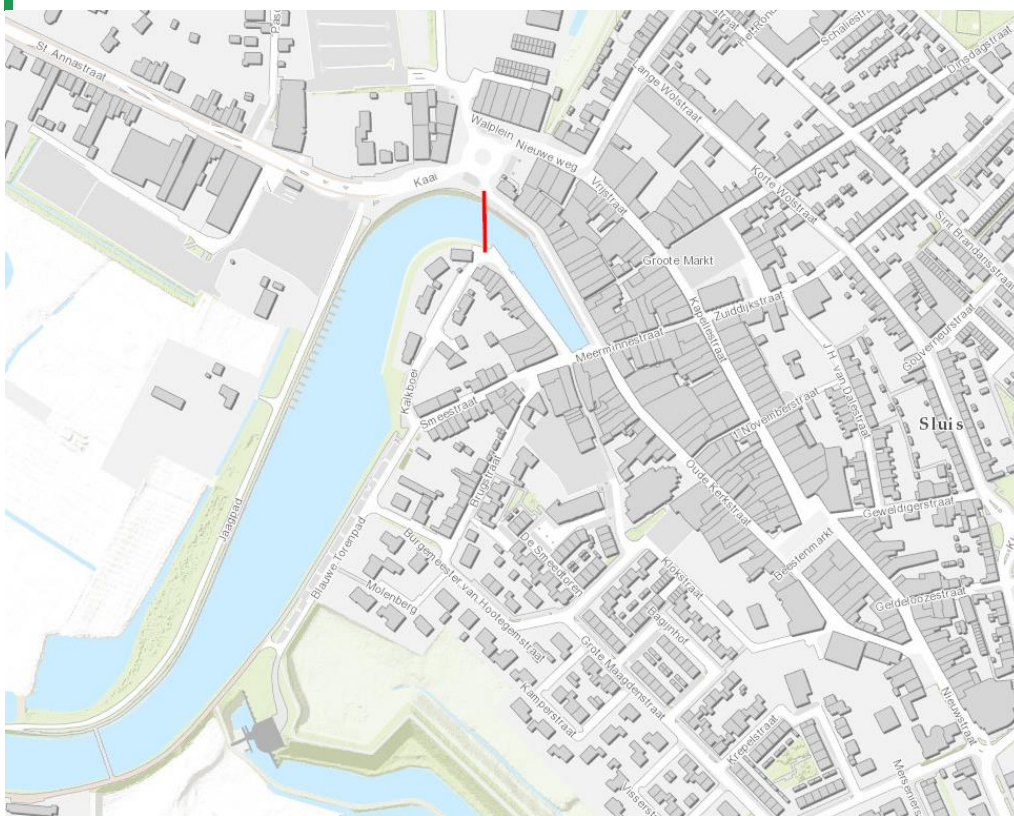


Brug over de Damsche Vaart

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/R201744/1702h
IDN: NL.IMRO.1714.ogbrugsluis-ON02
Status: ontwerp
Datum: 14-1-2021

Auteur: J. Wildschut

Geaccordeerd: J. Faneyt

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Het projectgebied	4
2. Beleidskader	6
2.1. Algemeen	6
2.2. Rijksbeleid	6
2.3. Provinciaal Beleid Afweging Provinciaal ruimtelijk beleid	7
2.4. Gemeentelijk Beleid	8
3. Ecologie	10
3.1. Juridisch kader	10
3.2. Gebiedsbescherming - natuurgebieden	10
3.3. Soortbescherming - ecologie	11
4. Verkeer	11
5. Cultuurhistorie	11
5.1. Gemeentelijk monument Damsche Vaart	11
5.2. Archeologie	12
6. Milieuaspecten	13
6.1. Bodem	13
6.2. Geluid en lichthinder	13
6.3. Luchtkwaliteit	13
6.4. Externe veiligheid	14
6.5. Overige invloed op de omgeving	14
7. Watertoets	14
8. Uitvoerbaarheid	17
8.1. Economische uitvoerbaarheid	17
8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
9. Conclusie	17
Bijlagen	18

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.

De vergunning heeft tevens betrekking op de een vergunning als bedoeld in artikel 2.2, lid 1 onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, te weten het wijzigen van een gemeentelijk monument (monument 26: Sluis, Kaai - Jaagpad (ONG Kanaal Brugge-Sluis tot aan landsgrens)).

Hiertoe is een advies aangevraagd bij de monumentencommissie welke op 15 maart 2019 een advies heeft uitgebracht. De monumentencommissie heeft positief geadviseerd over de beoogde realisatie van de voetgangersbrug op deze locatie, met dien verstande dat de pijlers niet hoger dienen te worden dan het wegdek. Bij het ontwerp van de voetgangersbrug is dit advies van de Monumentencommissie opgevolgd.

De stenen kade van de Kaai van Sluis is aangewezen als Rijksmonument (Rijksmonument 33888, 'kademuren'). De aanleg van de voetgangersbrug heeft geen nadelige effecten ten aanzien van dit Rijksmonument. Nu er geen nadelige effecten zijn voor het Rijksmonument is hiervoor geen omgevingsvergunning benodigd en dient hiervoor geen advies aangevraagd te worden bij de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

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 brug 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 en een zo groot mogelijke overspanning doet de nieuwe brug niet wezenlijk af aan het vrije zicht over het water. Voor een impressie wordt verwezen naar figuur 1 en naar figuur 2. De realisatie van de brug is om de aangegeven redenen ruimtelijk aanvaardbaar.



Figuur 2: zicht op Kaai met impressie van de nieuwe brug



Figuur 3: luchtfoto (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. Rijkswaardwegen;
- 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 2018

Het Omgevingsplan Zeeland 2018 bevat de hoofdlijnen van het provinciaal beleid voor de fysieke leefomgeving. Het omgevingsplan heeft betrekking op de onderwerpen economie, ruimte, mobiliteit,

¹ Artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening

natuur, cultuur, water en milieu. Het Omgevingsplan 2018 bevat slechts beperkt nieuw beleid ten opzichte van het Omgevingsplan 2012-2018.

Het Omgevingsplan Zeeland 2018 formuleert een concrete invulling voor vier grote strategische opgaven:

- duurzame en concurrerende economie,
- klimaatbestendige en -neutrale samenleving,
- waardevolle leefomgeving en
- toekomstbestendige bereikbare woon-, werk- en verblijfsomgeving

De verantwoordelijkheid voor het ruimtelijk beleid wordt primair bij de samenwerkende gemeenten gelegd. De provincie beperkt zich tot het bevorderen van de regionale samenwerking. De provinciale ruimtelijke belangen worden daarbij via de Omgevingsverordening geborgd.

Blijkens het omgevingsplan is het primair de taak van de gemeenten om te zorgen voor een adequaat niveau van lokale voorzieningen. Het plan voor de nieuwe brug past in het provinciale beleid voor wat betreft het verbeteren van de lokale economie en een toekomstbestendige leefomgeving.

2.3.2. Omgevingsverordening Zeeland 2018

Op 21 september 2017 is de provinciale Omgevingsverordening vastgesteld. De omgevingsverordening is laatstelijk herzien op 22 september 2020.

Voor de nieuwe brug zijn geen van de in de verordening opgenomen onderwerpen relevant.

Voor wat betreft de bescherming van cultuurhistorische elementen conform artikel 2.28 van de Verordening is van belang te vermelden dat de Damsche Vaart niet is vermeld als van cultuurhistorische waarde op kaart 12 bij de provinciale Omgevingsverordening.

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. Beheersverordening Kom Sluis

Op grond van de beheersverordening 'Kom Sluis', vastgesteld op 29 november 2018 is geldt de regeling uit 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.



Figuur 4: uitsnede verbeelding Beheersverordening Kom Sluis (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

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 'Krachtig Verbonden'

Op 17 december 2015 heeft de raad de structuurvisie 'Krachtig Verbonden 2016-2020' vastgesteld. Daarnaast is op 23 september 2020 het ontwerp van het visiedocument 'Krachtig Verbonden 2021' ter inzage gelegd.

In de structuurvisie wordt gewezen op de vergrijzing van de gemeente en de daarmee samenhangende druk op voorzieningen. Realisatie van een loopbrug draagt bij verkorting van looproutes door het centrum. Verder wordt blijkens de structuurvisie gestreefd naar het behoud en

de versterking van de ruimtelijke horeca- en winkelstructuur van Sluis. De nieuwe brug zal daarbij onderdeel vormen van een recreatieve wandelroute door Sluis.

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.

Vanuit deze beleidsvelden is er kortom goede aanleiding voor de realisatie van de nieuwe brug.

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.

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

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 recreatief verkeer (waterfietsen). De nieuwe brug kan kortom als ecologisch verwaarloosbaar worden beschouwd.

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, waardoor looproutes worden verkort voor voetgangers en voetgangersstromen beter worden gespreid. De nieuwe brug zelf zal geen verkeersaantrekkende werking hebben en geen toename van het aantal loopbewegingen veroorzaken, aangezien voetgangersverkeer in de huidige situatie de route via de Kaai om de Damsche Vaart heen zal afleggen. Enkel wordt hiermee een kortere looproute aangeboden. De Parmabrug vormt geen reëel alternatief voor voetgangerverkeer aangezien deze op circa 440 meter ligt van de voorgestelde locatie van de te realiseren voetgangersbrug.

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, schaatser) dat gebruikmaakt van dit gedeelte van de Damsche Vaart.

5. Cultuurhistorie

5.1. Gemeentelijk monument Damsche Vaart

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 de beide zijden van de Kaai van Sluis met elkaar in verbinding te brengen, worden loopafstanden verkort). Verder kan de brug bijdragen aan de versterking van de horecastructuur aan beide zijden van de Kaai. In het horecabeleid Sluis (zie ook paragraaf 2.4.3) is opgenomen dat de aanleg van een

voetgangersbrug op deze locatie eraan kan bijdragen dat de zuidzijde van de Kaai van Sluis zich leent als horecaconcentratiegebied en waardoor het 'rondje Sluis' wordt afgerond. Daarnaast worden de looproutes van en naar de zuidzijde van de Kaai van Sluis door de aanleg van de voetgangersbrug verkort.

Het belang van de versterking van de centrumfunctie van de kern Sluis weegt hierbij zwaarder dan de beperkte achteruitgang in zicht over de Damsche Vaart welke de nieuwe brug teweeg zal brengen. De beeldbepalende en karakteristieke waarde van de Damsche Vaart wordt niet wezenlijk aangetast. Door de kiezen voor een open vakwerkconstructie zal de invloed van de nieuwe brug op het vrije zicht over het water zo minimaal mogelijk worden gehouden.

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.

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.

5.2. Archeologie

Op grond van de geldende dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie-1A' is sprake van een bescherming van verwachte archeologische waarden. Vanaf werkzaamheden in de bodem over een oppervlak van meer dan 50m² waarbij het te verstoren oppervlakte meer dan 0,40 meter onder het maaiveld ligt dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

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, al bedraagt de verstoringsdiepte wel meer dan 0,40 meter onder maaiveld.

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.

Verwezen wordt naar de technische tekening van de nieuwe brug⁵ en naar de foto van de ingemeten situatie (piketten). De palen komen op 4,63 m en 7,00 m van de piketten.

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

⁴ Rapportage proefsleuvenonderzoek 16 mei 2017, bijlage 2.

⁵ Damsteegt, *Tekening steunpunten brug (aangepast)*, 16 oktober 2019, kenmerk AD16.1026, bijlage 4



Figuur 5: foto van de ingemeten situatie

6. Milieuaspecten

6.1. Bodem

Het aspect bodem(verontreiniging) staat niet in de weg aan de uitvoering van onderhavig 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 onderhavige 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.

6.5. Overige invloed op de omgeving

Voor het overige zal de nieuwe brug evenmin van invloed zijn voor de omgeving. Hierbij is relevant dat omliggende functies hetzij een centrumbestemming hebben, hetzij een horecabestemming.

Mede vanwege de omstandigheid dat de brug geen verkeersaantrekkende werking heeft, is geen sprake van relevante gevolgen voor omliggende panden.

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.

Het Waterschap Scheldestromen heeft een watertoetstabel opgesteld welke wordt gehanteerd in het kader van onderbouwing van de wateraspecten in een ruimtelijk plan. In het onderstaande is deze watertoetstabel nader ingevuld.

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking																						
Veiligheid waterkeringen Waarborgen van het veiligheidsniveau en rekening houden met de daarvoor benodigde ruimte.	<i>De nieuwe brug wordt niet gebouwd in een (beschermingszone voor een) waterkering.</i>																						
Voorkomen overlast door oppervlaktewater Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Waarborgen van voldoende bouwpeil om overstroming vanuit oppervlaktewater in maatgevende situaties te voorkomen. Rekening houden met de gevolgen van klimaatverandering en de kans op extreme weersituaties.	Vermeld de totale oppervlakken (in m²) van: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>huidige situatie</th><th>na realisatie</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>dakoppervlak</td><td>0 m²</td><td>0 m²</td><td>1</td></tr> <tr> <td>dichte bodemverharding</td><td>0 m²</td><td>100 m²</td><td>2</td></tr> <tr> <td>doorlatende bodemverharding</td><td>20 m²</td><td>0 m²</td><td>3</td></tr> <tr> <td>wateroppervlak</td><td>80 m²</td><td>0 m²</td><td>4</td></tr> </tbody> </table>				huidige situatie	na realisatie		dakoppervlak	0 m ²	0 m ²	1	dichte bodemverharding	0 m ²	100 m ²	2	doorlatende bodemverharding	20 m ²	0 m ²	3	wateroppervlak	80 m ²	0 m ²	4
	huidige situatie	na realisatie																					
dakoppervlak	0 m ²	0 m ²	1																				
dichte bodemverharding	0 m ²	100 m ²	2																				
doorlatende bodemverharding	20 m ²	0 m ²	3																				
wateroppervlak	80 m ²	0 m ²	4																				

	<i>Toelichting: de brug heeft een oppervlak van circa 100 m2, waarvan circa 80 m2 boven het oppervlaktewater van de haven wordt gerealiseerd en circa 20 m2 boven land.</i>
Thema en water(beheer)doelstelling	<i>De brug heeft geen gevolgen voor de waterbeheerdoelstellingen. De brug is van voldoende hoogte om onderhoud te plegen aan het oppervlaktewater en de bermen.</i>
Voorkomen overlast door hemel- en afvalwater Waarborgen optimale werking van de zuiveringen/ RWZI's en van de (gemeentelijke) rioleringen. Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken in verband met de reductie van hydraulische belasting van de RWZI, het transportsysteem en het beperken van overstorten.	<i>Hemelwater stroomt op natuurlijke wijze van de brug af naar het oppervlaktewater. Er zal geen sprake zijn van lozing van sanitair afvalwater en dergelijke.</i>
Grondwaterkwantiteit en verdroging Voorkomen en tegengaan van grondwateroverlast en -tekort. Rekening houdend met de gevolgen van klimaatverandering. Beschermen van infiltratiegebieden en –mogelijkheden.	<i>Er wordt geen grondwater onttrokken. De brug heeft geen invloed op aspecten van grondwateroverlast of verdroging.</i>
Grondwaterkwaliteit Behoud of realisatie van een goede grondwaterkwaliteit. Denk aan grondwaterbeschermingsgebieden.	<i>Er worden niet uitlogende materialen toegepast zodat de grondwaterkwaliteit en de oppervlaktewaterkwaliteit niet wordt aangetast door diffuse lozingen.</i>
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud of realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassing van de trits schoonhouden, scheiden, zuiveren.	<i>Er worden niet uitlogende materialen toegepast zodat de grondwaterkwaliteit en de oppervlaktewaterkwaliteit niet wordt aangetast door diffuse lozingen.</i>
Volksgezondheid Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	<i>De brug heeft geen invloed op verspreiding of beperking van watergerelateerde ziekten en plagen. De brug is zodanig ontworpen dat deze geen vestigingsplaatsen biedt aan soorten ten aanzien waarvan er een risico bestaat op zoönose.</i>
Bodemdaling Voorkomen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen in zettinggevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	<i>Het aspect bodemdaling speelt geen rol. Er is daarbij geen sprake van een grondslag die bijzonder gevoelig is voor bodemdaling.</i>
Natte natuur Ontwikkeling/bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	<i>Er is geen sprake van specifieke natuurwaarden. De aanlanding van de brug zal ten koste gaan van enig begroeid talud. Echter er is geen sprake van relevante aantasting van leefgebied, mede gelet op het feit dat de brug op korte afstand van de havenkade wordt</i>

	<i>gesitueerd.</i>
Onderhoud oppervlaktewater Oppervlaktewater moet adequaat onderhouden worden. Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken vrij van bebouwing en opgaande (hout)beplanting.	<i>De brug biedt voldoende ruimte vanaf waterpeil om onderhoud aan talud en aan het oppervlaktewater te laten plaatsvinden. De vrije doorvaarthoogte onder de brug bedraagt circa 2,10 meter.</i>

Andere belangen waterbeheer:

Relatie met eigendom waterbeheerder Ruimtelijke ontwikkelingen mogen de werking van objecten (terreinen, milieuzonering) van de waterbeheerder niet belemmeren.	<i>De brug wordt aangeland op gemeentelijk eigendom. De brug zelf bevindt zich boven het water van de haven van Sluis, kadastraal bekend als gemeente Sluis, sectie M, nummer 916. Dit water is eigendom van het Waterschap Scheldestromen.</i>
Wegen in beheer bij het waterschap (alleen invullen voor zover van toepassing) * in de bouwfase: Vinden er transporten (grond/bouwmaterialen) plaats over waterschapswegen? * na realisatie: verkeersaantrekkende werking Veroorzaakt uw plan structureel extra verkeer? * na realisatie: bereikbaarheid Omschrijf hoe motorvoertuigen, fietsers en voetgangers uw plan kunnen bereiken. Worden er hiervoor uitwegen gewijzigd of nieuw aangelegd? * na realisatie: parkeren Wordt er op uw eigen terrein geparkeerd? * na realisatie: (ver)bouwen Bent u voornemens om binnen 20 meter van een waterschapsweg een bouwwerk te (ver)bouwen? (zoals een woning of afscheiding (gefundeerd)).	<i>Nee, alle verkeer wordt via de aansluitende gemeentelijke wegen afgewikkeld.</i> <i>Nee, de brug biedt een extra route voor voetgangersverkeer, maar vormt geen zelfstandige bron van verkeersaantrekkende werking.</i> <i>De brug is vanaf de Kaai noordzijde / zuidzijde bereikbaar. Dit betreft gemeentelijke wegen.</i> <i>Er is geen sprake van uitwegen op waterschapswegen.</i> <i>Het aspect parkeren is niet van toepassing.</i> <i>Nee.</i>

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 eerder van 6 februari 2020 tot 18 maart 2020 ter inzage gelegen. Er zijn negen zienswijzen ingediend. In onderhavig ontwerp is rekening gehouden met deze zienswijzen. Verwezen wordt naar de notitie zienswijzen bij deze onderbouwing⁶.

De ontwerpvergunning heeft aansluitend van <datum> tot <datum> ter inzage gelegen
<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.

⁶ Bijlage 5

Bijlagen

Bijlage 1 – Advies monumentencommissie

Bijlage 2 – Rapportage proefsleuvenonderzoek archeologie

Bijlage 3 – Stikstofdepositieonderzoek

Bijlage 4 – Technische tekening steunpunten brug

Bijlage 5 – Notitie zienswijzen en ambtshalve aanpassingen