

# Dokkershaven en Edisongebied e.o.

## Startnotitie milieu- en natuurbeoordeling

22 augustus 2006



Opdrachtgever : Gemeente Vlissingen  
Opgesteld door : Adviesbureau Willie Fikken | [www.willie-fikken.nl](http://www.willie-fikken.nl)  
Projectnummer : 2006.10  
Versie : Definitief  
Datum : 22 augustus 2006

## INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
1.1	Twee plannen, drie verplichtingen.....	4
1.2	Plan- en studiegebied .....	5
1.3	Beleidskader .....	5
1.4	Probleem- en doelstelling.....	7
1.5	Doel van de startnotitie.....	8
2	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING.....	9
2.1	Beschrijving van het plangebied .....	9
2.1.1	Dokkershaven .....	9
2.1.2	Edisongebied.....	10
2.2	Autonome ontwikkelingen .....	12
3	ALTERNATIEVEN .....	14
3.1	Afbakening .....	14
3.2	Nulalternatief .....	14
3.3	Basisalternatief .....	14
3.4	Meest Milieuvriendelijk Alternatief.....	16
3.5	Voorkeursalternatief.....	17
4	TE ONDERZOEKEN MILIEUGEVOLGEN .....	18
4.1	Milieuthema's.....	18
4.2	Aanzet tot een toetsingskader .....	19
5	INSPRAAK EN BESLUITVORMING .....	21
	Referenties .....	22

# 1 INLEIDING

## 1.1 Twee plannen, drie verplichtingen

De gemeente Vlissingen heeft het voornemen het voormalige KSG-terrein te transformeren tot een volwaardig nieuw stadsdeel. Het KSG-terrein is het gebied direct naast het historische centrum van Vlissingen waar de Koninklijke Schelde Groep tot in het recente verleden haar scheepsbouwactiviteiten uitoefende. De plannen bieden ruimte voor de functies wonen, werken, detailhandel, ligplaatsen voor de recreatievaart en recreatieve en culturele voorzieningen.

Ook voor het naastgelegen Edisongebied e.o. bestaan plannen. Feitelijk gaat hier om de herstructurering van een verouderd haven- en industriegebied. Voor dit gebied, globaal gelegen tussen het Kanaal door Walcheren en het NS-station, wordt voorzien in de realisatie van woningen, kantoren, scholen, kennisintensieve bedrijvigheid en ligplaatsen voor de recreatievaart.

In een apart notitie [Fikken, 2006] is gekeken naar de verplichtingen die de Wet milieubeheer en de Natuurbeschermingswet 1998 voor de plannen met zich meebrengen. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies:

- in beide plannen wordt de drempelwaarde voor de zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht t.a.v. het begrip stadsproject (aantal m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak) overschreden
- gelet op de samenhang van beide plannen, zowel geografisch als in de tijd, geldt voor de jachthavens tezamen dat sprake is van overschrijding van de drempelwaarde voor m.e.r.-plichtigheid
- voorsnog kan niet worden uitgesloten dat met name de recreatievaart, die het gevolg is van de realisatie van de jachthavens, (direct of indirect) significante gevolgen op de natuurwaarden van de Westerschelde en/of de Voordelta heeft

Dit houdt in dat voor beide plannen een milieueffectrapportage, een strategische milieubeoordeling en een passende beoordeling noodzakelijk is.

Het opstellen van een milieueffectrapport (MER) is verplicht op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Het m.e.r.-plichtige besluit is de vaststelling van de bestemmingsplannen voor de betreffende gebieden.

Een strategische milieubeoordeling is verplicht op grond van de Europese richtlijn 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' [EU, 2001]. Momenteel wordt gewerkt aan de implementatie van deze richtlijn in de Nederlandse wetgeving [VROM, 2004] en [VROM, 2005].

Een passende beoordeling moet worden gemaakt op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze verplichting geldt voor plannen die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen significante gevolgen kunnen hebben voor Vogel- en of Habitatrichtlijngebieden.

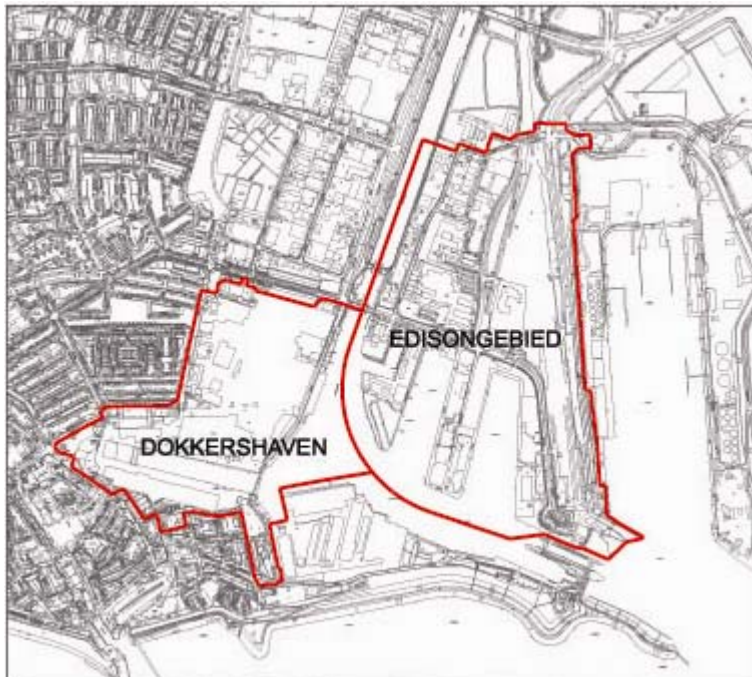
Na overleg met de provincie Zeeland is besloten om de drie verplichtingen te integreren. Dit betekent dat één rapport wordt opgesteld. Dit rapport doet tegelijkertijd dienst als MER en als SMB-rapport. De resultaten van de passende beoordeling worden hierin verwerkt. Ook procedureel gezien is sprake van integratie. Aangezien de m.e.r.-procedure de meest uitgebreide procedure is wordt hiermee ook voldaan aan de verplichtingen die de strategische milieubeoordeling met zich meebrengt.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Daar waar in het vervolg van deze notitie wordt gesproken over MER wordt tevens bedoeld op het milieurapport in het kader van de strategische milieubeoordeling.

## 1.2 Plan- en studiegebied

Figuur 1 geeft de ligging van het plangebied weer. Het plangebied is het gebied waarbinnen de in 1.1 beschreven ontwikkelingen worden voorzien.

*Figuur 1: Plangebied Dokkershaven en Edisongebied e.o.*



Het studiegebied voor de milieu- en natuurbeoordeling is het gebied waar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. De omvang van het studiegebied varieert; afhankelijk van de te onderzoeken milieu- en natuuraspecten kan het om een groter of een kleiner studiegebied dan de locatie als zodanig gaan. Voor de passende beoordeling betreft het bijvoorbeeld (een nog nader te bepalen deel van) de Westerschelde en de Voordelta.

## 1.3 Beleidskader

Het beleidskader voor de plannen wordt gevormd door de Nota Ruimte [VROM, 2006], het Integraal Omgevingsplan Zeeland [Zeeland, 2006], Ruimtelijk plan Stedelijk gebied Walcheren 2010 [IGS, 1999] en een aantal gemeentelijke nota's en plannen.

De Nota Ruimte bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland voor de komende decennia. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om 1) op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, 2) de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en 3) de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren. Meer specifiek richt het rijksbeleid zich op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden
- borging van veiligheid

In hoofdstuk 2, dat betrekking heeft op netwerken en steden, richt het nationaal ruimtelijk beleid zich in algemene zin op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. In paragraaf 2.3 'Steden, dorpen, bereikbaarheid' wordt dit algemene beleid uitgewerkt. De belangrijkste elementen uit dit beleid voor de steden betreft de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, de opvang van de natuurlijke bevolkingsaanwas, de beschikbaarheid van ruimte en de benutting van het bestaand bebouwd gebied. Ten aanzien van laatstgenoemd beleidsaspect staat aangegeven dat: 'de revitaliserings-, herstructurerings- en transformatieopgave in bestaand bebouwd gebied in beleid en uitvoering krachtig ter hand moet worden genomen, gelijktijdig en/of in samenhang met de mogelijke ontwikkeling van uitleglocaties' en 'het rijk stimuleert herstructurerings- en transformatie van zowel verouderde wijken als bedrijventerreinen in het algemeen'.

In het Integraal Omgevingsplan Zeeland is het tweesporenbeleid van enige jaren geleden voortgezet. Dit beleid staat voor concentratie, uitbouw en versterking van economische activiteiten in de havens en het stedennetwerk aan de ene kant en versterking van de groenblauwe oase aan de andere kant. In het plan is een aantal beleidsuitspraken opgenomen die relevant zijn voor het plan:

- het provinciaal bestuur dicht de Zeeuwse steden, waaronder Vlissingen, nadrukkelijk een taak toe als sociaal-culturele en economische motor van Zeeland. Vanuit die taak vervullen de steden een belangrijke rol voor de hele provincie; het provinciaal bestuur beoogt deze verzorgende functie te behouden en te versterken, waarbij de afzonderlijke kwaliteiten en identiteit van de steden het vertrekpunt vormen
- de Dokkershavens en het Edisongebied worden expliciet genoemd als gebieden, waarvoor - gerelateerd aan de Westerschelde - een uitzondering wordt gemaakt op de algemeen beoogde maximale bouwhoogte van 25 meter in de centra van de steden in Zeeland
- onder de noemer Regionale afspraken en accenten geeft de provincie expliciet aan, dat de transformatie van de voormalige terreinen van de Koninklijke Schelde Groep (naast de herontwikkeling van het Stationsgebied in Middelburg) één van de grote projecten binnen het stedennetwerk Zeeland betreft en dat deze transformatieprojecten prioriteit hebben binnen het provinciaal beleid voor de ontwikkeling van de Zeeuwse steden
- onder diezelfde noemer wordt aangegeven dat de Kenniswerf in het Edisongebied moet uitgroeien tot het kenniscentrum van Zeeland. Randvoorwaarde voor deze ontwikkeling vormt het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit en milieukwaliteit van het gebied
- op de in het omgevingsplan opgenomen recreatiekaart staat het gedeelte van de Westerschelde, grenzend aan Vlissingen, aangegeven als gebied, waarin vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn de minste belemmeringen bestaan voor uitbreiding van (langzame) watersport. Dit neemt niet weg dat concrete initiatieven getoetst moeten worden op hun effecten op de natuurwaarden (Habitattoets). Bij nieuwe ontwikkelingen gelden de volgende aandachtspunten en voorwaarden:
  - uitbreiding van ligplaatsen is mogelijk bij het vervallen van de bestaande functie van een haven
  - bij nieuwe jachthavens wordt gestreefd naar productdifferentiatie
  - algemeen geldend is, dat bij nieuwe ontwikkelingsruimte tevens een investering in de omgevingskwaliteit wordt verwacht
  - bij ontwikkelingen moet worden voldaan aan voorwaarden, die gelden vanuit veiligheid en milieu
  - ingezet wordt op hoge kwaliteit bij realiseren van nieuwe ontwikkelingen.

In het Ruimtelijk plan Stedelijk gebied Walcheren 2010 is het plangebied voor Dokkershavens aangegeven als een nieuw te ontwikkelen (woning)bouwlocatie in de periode tot 2010. In hoofdstuk 5 is een aantal majeure projecten benoemd, waaronder de ontwikkeling van het terrein van de Koninklijke Schelde Groep. Belangrijke kansen, die voor dit gebied in het structuurplan zijn aangegeven betreffen de mogelijkheid van een tweede binnenstadsontsluiting (gerealiseerd in



2005), woningbouw in zowel de permanente als recreatieve sfeer, recreatieve functies, een maritiem centrum, kantoren en voorzieningen voor het stadsgewest. Het deel van het Edisongebied ten zuiden van de Prins Hendrikweg heeft op de plankaart een aanduiding gekregen als studiegebied voor 'dynamisch wonen'. Voor het overige wordt in het plan uitgegaan van herstructurering van het Edisongebied. Een ontwikkeling in de richting van een toeristisch-recreatieve bestemming wordt als één van de mogelijkheden gezien. Daarbij wordt gesteld dat in ieder geval een koppeling met het terrein van de Schelde (Dokkershaven) gelegd moet worden.

Met de Structuurvisie detailhandel Vlissingen [Vlissingen, 2005-1] is beoogd een antwoord te formuleren op de vraag welke strategische keuzen gemaakt moeten worden om de winkel- en centrumfuncties van Vlissingen te kunnen versterken. Belangrijkste aanbeveling in deze visie, in relatie tot dit plan, betreft de strategische versterking van de Kleine Markt e.o. richting zuidzijde Dokkershaven met o.a. een grootschalig winkelaanbod, grootschalige detailhandel en parkeergelegenheid, zodat een carrévormig winkelcircuit ontstaat met de Walstraat.

Uit het onderzoek voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan [Vlissingen, 2005-2] naar nut en noodzaak van een tweede binnenstadsontsluiting is gebleken, dat deze een oplossing biedt voor het bereikbaarheidsprobleem van de binnenstad. Met een tweede ontsluiting wordt een forse reductie van de verkeerstoename op de Paul Krugerstraat en de route Koudekerkseweg-Spuikomweg-Spuistraat bereikt, omdat het gemotoriseerde verkeer met de bestemming centrum zal kiezen voor deze (definitieve) oostelijke ontsluitingsweg in het gebied Dokkershaven. De oostelijke ontsluitingsweg voor de binnenstad binnen dit plangebied maakt dus onderdeel uit van de toekomstige wegenstructuur van Vlissingen en vormt een hard uitgangspunt voor de ontwikkeling van het plangebied.

'Vlissingen wil op het gebied van wonen een stad zijn, waar sprake is van een aantrekkelijke woonomgeving voor alle inwoners': dat is in één zin de geformuleerde visie in de Woonvisie 2005-2010 [Vlissingen, 2005-3]. Om deze visie te bereiken zijn de volgende vier opgaven geformuleerd:

- richten op behoud en werven van inwoners
- richten op alle doelgroepen
- aandacht voor de stedelijke woonkwaliteit
- specifieke aandacht voor de stimulering van de doorstroming.

## 1.4 Probleem- en doelstelling

Met het hiervoor geschetste beleidskader als achtergrond kan de probleemstelling voor de twee gebieden als volgt worden samengevat:

### *Dokkershaven*

Hoe kan het voormalige terrein van de Koninklijke Schelde Groep worden getransformeerd tot een volwaardig nieuw stadsdeel met een mix van functies, waaronder wonen, winkelen, kleinschalige werkgelegenheid, cultuur en een divers aanbod van sport- en recreatiemogelijkheden?

### *Edisongebied*

Hoe kan de gewenste herstructurering van een verouderd haven- en industriegebied naar een modern woon-, werk-, studeer- en recreatiegebied gestalte krijgen?

Doelstelling van beide plannen is te komen tot een duurzame herinrichting van beide gebieden.

## 1.5 Doel van de startnotitie

Met deze startnotitie maakt de gemeente Vlissingen kenbaar te starten met de m.e.r.- en s.m.b.-procedure voor de plannen voor Dokkershaven en het Edisongebied e.o..

De procedure als zodanig is bedoeld om de milieu- en natuureffecten als gevolg van de voorgestelde ingrepen vast te stellen en een duidelijke plaats in de besluitvorming te geven. Het doel van deze startnotitie is de scope van het MER, de SMB en de passende beoordeling vast te stellen. Met de startnotitie doet de initiatiefnemer voorstellen voor de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten, en de te onderzoeken milieuaspecten.



## 2 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

### 2.1 Beschrijving van het plangebied

#### 2.1.1 Dokkershaven

Het plangebied voor de Dokkershaven, het voormalige terrein van de Koninklijke Schelde Groep, is ca 31 hectare groot en ligt in feite in de binnenstad van Vlissingen. Het grenst aan het Kanaal door Walcheren en is via een sluizencomplex direct verbonden met de Westerschelde. Het oude dok van de Scheldewerf is gelegen in het hart van het plan. Rond dit dok is binnen het plangebied sprake van zowel oude, niet meer als zodanig in bedrijf zijnde bedrijfspanden als betrekkelijk nieuwe bedrijfspanden. Een aantal terreinen ligt braak.

Rond het plangebied bevindt zich bebouwing uit verschillende tijdsperioden: aan de zuidzijde de 16<sup>e</sup> eeuwse bebouwing van de binnenstad en aan de westzijde de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuwse bebouwing in een ringvormig stelsel. Ten zuidoosten van het plangebied ligt het huidige terrein van de Koninklijke Schelde Groep.

*Figuur 2: Dokkershaven in haar omgeving (Bron: ontwerp-Masterplan Dokkershaven)*

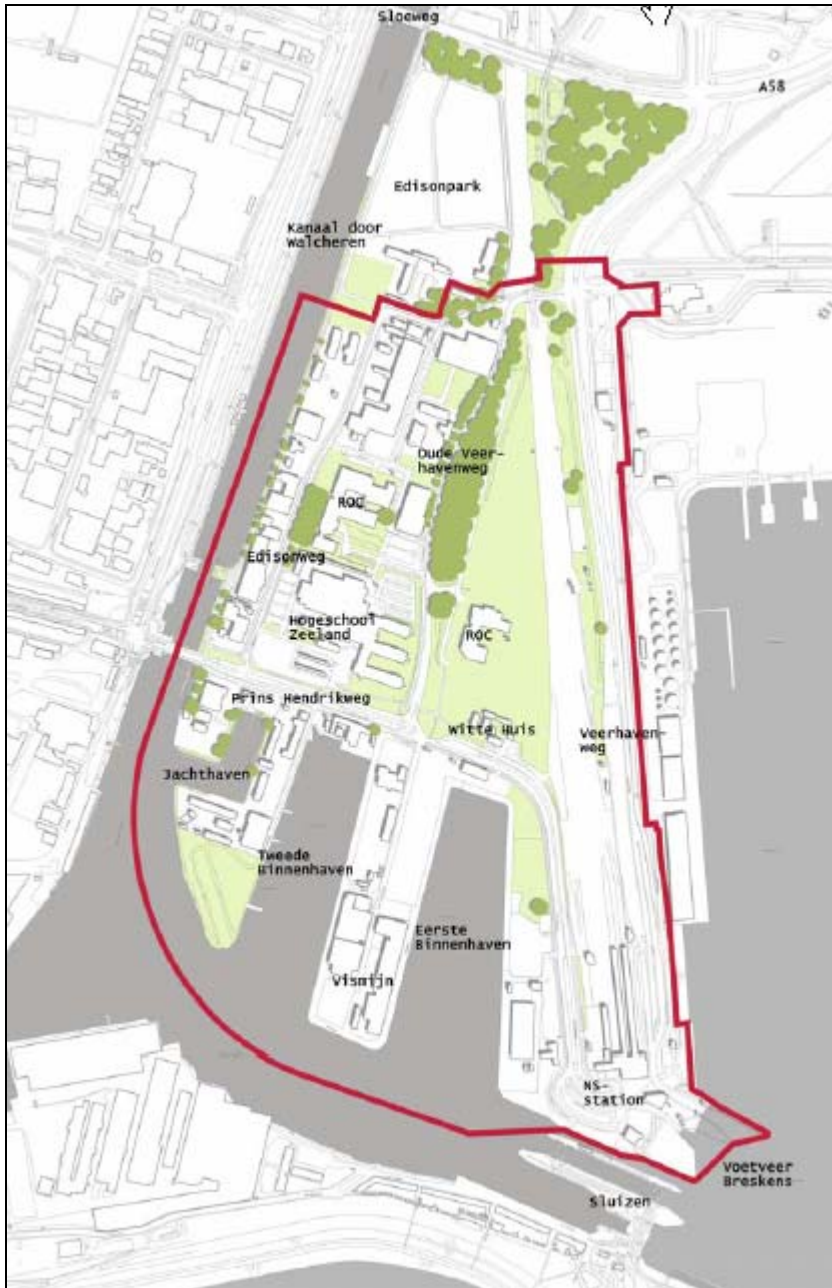


In het gebied is industrieel erfgoed aanwezig: oude fabriekshallen en andere cultuurhistorische elementen van de Scheldewerf. De monumentale timmerfabriek en de grote hallen van de machinefabriek zijn daar voorbeelden van.

### 2.1.2 Edisongebied

Het plangebied Edisongebied wordt begrensd door het Kanaal door Walcheren. Aan de westzijde, de voormalige PZEM-gebouwen aan de noordzijde, de Veerhavenweg aan de oostzijde en het kanaal en de sluizen aan de zuidzijde. De totale oppervlakte van het gebied bedraagt ca. 79 ha, waarvan ca. 12 ha water. De navolgende beschrijving van het plangebied is in grote lijnen overgenomen uit het Structuurplan Edisongebied (Vlissingen, 2006).

Figuur 3: Plangebied Edisongebied e.o.



Het plangebied neemt binnen Vlissingen een tweeslachtige positie in. Aan de ene kant ligt het gebied gevoelsmatig buiten de stad, afgescheiden van de rest van Vlissingen door het Kanaal door Walcheren. Aan de andere kant vormt het een belangrijk onderdeel van die stad, door de ligging nabij de A58 en de aanwezigheid van het station en de veerstoep. In feite vormt het Edisongebied de entree van Vlissingen vanaf de weg, het spoor en vanaf het water. Daarnaast liggen voor Vlissingen belangrijke functies als de Hogeschool Zeeland en het ROC Zeeland in het gebied.

Ondanks de duidelijke begrenzing is het plangebied op verschillende plaatsen verbonden met de omgeving. De belangrijkste verbinding met de stad wordt gevormd door de Prins Hendrikweg die

samen met de Paul Krugerstraat als lange stadstangent vanaf het stadhuis tot aan het station loopt. Vanaf dit station loopt er over de sluizen heen een langzaam verkeersroute richting de Westerschelde en langs de dijk richting het centrum. Gekoppeld aan het station ligt tevens het voet- en fietsveer naar Breskens. Tot het gereedkomen van de Westerscheldetunnel was hier een autoveer gevestigd. Via de Veerhavenweg werd deze belangrijke veerstoep rechtstreeks vanaf de A58 ontsloten. Vanaf dezelfde afslag wordt nu het plangebied en de stad Vlissingen ontsloten. Deze stadsontsluiting loopt via de Oude Veerhavenweg en Prins Hendrikweg.

De aanwezige infrastructuur verdeelt het gebied in een aantal zones. Ten zuiden van de Prins Hendrikweg, op de drie landtongen rond de Binnenhavens, concentreert zich de havengebonden bedrijvigheid. De bebouwing is hier veelal verouderd en het gebruik vrij extensief. Veel van de havengebonden functies zijn uit het gebied verdwenen met de ontwikkeling van de haven en industrie in Vlissingen-Oost. Opvallende functies rond de Binnenhavens zijn de jachthaven en de gemeentelijke vismijn.

De landtong bij de sluizen wordt hoofdzakelijk ingenomen door de infrastructuur rond het station; de sporen, de autowegen, de parkeerplaatsen, het busstation en de veerstoep. Ten oosten daarvan ligt de Buitenhaven, die in directe verbinding staat met de Westerschelde. Hier concentreert zich vooral de grootschaligere overslag, bedrijvigheid en industrie. Dit gedeelte valt buiten het plangebied, maar heeft vanwege de indirecte milieuzonering wel invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden in het plangebied.

In de strook tussen Kanaal en Oude Veerhavenweg (rond Edisonweg en Voltaweg) is vooral meer kleinschalige lokale bedrijvigheid te vinden. De functies in dit gebied zijn zeer divers en variëren van autobedrijven tot de stalling van voertuigen en de handel en vervaardiging van scheepsbenodigdheden. In enkele gevallen hebben bedrijven in de laatstgenoemde categorie activiteiten ontwikkeld die meeromvattend en technisch hoogwaardig zijn.

De bebouwing is, op enkele uitzonderingen na, relatief kleinschalig, afwisselend en over het algemeen verouderd. Een recente ontwikkeling in de buurt van deze zone is de realisatie van het bedrijventerrein Edisonpark, rond de gebouwen van de voormalige PZEM. In de gehandhaafde energiegebouwen en net ten noorden daarvan ligt de nadruk op de vestiging van kennisintensieve bedrijvigheid.

Centraal in het plangebied, tussen Prins Hendrikweg, Edisonweg en Oude Veerhavenweg, liggen de Hogeschool Zeeland en het ROC Zeeland. De bebouwing is hier meer recent en grootschaliger en de organisatie is in hoofdzaak naar binnen gericht. Het omliggende maaiveld bestaat hoofdzakelijk uit (snipper)groen en parkeerplaatsen. Aan de oostzijde van de Oude Veerhavenweg, in het voormalige hoofdkantoor van de PZC, bevindt zich thans een centrale kantoorfunctie van het ROC Zeeland. De hoofdentree van de Hogeschool Zeeland is gesitueerd aan de Prins Hendrikweg, de secundaire ingang aan een parkeerterrein langs de Oude Veerhavenweg. Hier is ook de entree van de ROC Zeeland te vinden.

Het gebied tussen Oude Veerhavenweg en het spoor ligt nu grotendeels leeg. Langs de Oude Veerhavenweg staat dichte begroeiing, daarachter liggen een aantal drassige grasvelden waar wat hobbyvee graast. Langs de Prins Hendrikweg staat het Witte Huis, een voormalig woonhuis waar recent Rijkswaterstaat in gevestigd was. Op het moment wordt gezocht naar een alternatieve functie voor dit rijksmonument.

## 2.2 Autonome ontwikkelingen

Het is moeilijk in te schatten wat er zou gebeuren wanneer de plannen, die de gemeente heeft met beide gebieden niet zouden bestaan. Het meest waarschijnlijke scenario is dat beide gebieden verder degraderen tot verouderde, ook voor bedrijven onaantrekkelijke bedrijventerreinen. Niet ondenkbaar is dat zich milieuhinderlijke bedrijven vestigen in beide gebieden. Voor beide gebieden

gelden immers bestemmingsplannen die de vestiging van nieuwe (milieuhinderlijke) bedrijven toestaan.

Van andere ontwikkelingen waarover al besluiten zijn genomen en die van invloed zijn op het plangebied is nauwelijks sprake. Genoemd kan worden het besluit van de gemeente Vlissingen om de binnenstad autoluw te maken (Ruimtelijke Onderbouwing Binnenstadsontsluiting). Dit heeft tot gevolg dat een extra verkeersstroom zal ontstaan vanaf de A58 via het plangebied richting de parkeergarage aan de rand van de binnenstad.

Een andere afspraak die recent is gemaakt tussen Zeeland Seaports en de gemeente Vlissingen betreft het efficiëntere gebruik van de Buitenhaven, gelegen ten oosten van het Edisongebied. Deze afspraak, die is vastgelegd in het Convenant Binnen- en Buitenhavens, heeft tot gevolg van de geluidbelasting vanwege de bedrijven in de Buitenhaven met 1 à 2 dB(A) zal toenemen. Dit leidt tot beperkingen voor de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in het Edisongebied.

Voor de Westerschelde, gelegen buiten het plangebied, maar wel binnen het studiegebied voor de passende beoordeling is de uitvoering van de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium 2010 van belang, met ondermeer de Derde Verdieping van de Westerschelde en de aanleg van nieuwe natuur. Ook het recente voornemen van Gedeputeerde Staten van Zeeland om in het najaar van 2006 een herziening van het Integraal Omgevingsplan voor de realisatie van de Westerschelde Containerterminal in procedure te brengen is van belang. Dit betreft de aanleg en in gebruikname van een 2000 meter lange containerkade ter hoogte van Vlissingen-Oost.

## 3 ALTERNATIEVEN

### 3.1 Afbakening

Gegeven de doelstelling van de plannen, het transformeren c.q. herstructureren van bestaand stedelijk gebied, zijn locatie-alternatieven niet aan de orde. Wel kan, binnen bepaalde marges, gevarieerd worden met de aard en omvang van het ruimtelijk programma in de betreffende (deel-) gebieden. Ook kan gevarieerd worden met de inrichting van de gebieden: welke functies/bestemmingen komen op welke plek? In 3.3 wordt een voorstel gedaan voor de wijze waarop in de milieu- en natuurbeoordeling met de variatiemogelijkheden wordt omgegaan.

### 3.2 Nulalternatief

Het Nulalternatief dient als referentie voor de beoordeling van de effecten. Het Nulalternatief is de situatie die ontstaat wanneer de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Dit betreft feitelijk de huidige situatie aangevuld met (effecten van) autonome ontwikkelingen tot 2020 in en om het plangebied. In 2.2 zijn de autonome ontwikkelingen beschreven.

### 3.3 Basisalternatief

In tabel 1 is het ruimtelijk programma voor zowel de Dokkershaven als het Edisongebied opgenomen.

*Tabel 1: Ruimtelijk programma (indicatief)*

Deelgebied	Wonen [Aantal woningen]	Overig* [Aantal m <sup>2</sup> bvo]	Aantal ligplaatsen jachthaven
Dokkershaven	1800	100.000	400
Edisongebied	250	425.000	400-500

\*) werken, detailhandel, scholen, recreatie, leisure, cultuur, voorzieningen

Dit ruimtelijk programma is het resultaat van een planvormingsproces waarin voor- en nadelen van verschillende opties voor de herstructurering van de gebieden zijn afgewogen. Deze afweging heeft voor de Dokkershaven plaatsgevonden in het kader van het masterplan (Vlissingen, 2005-4) en voor het Edisongebied in het kader van het structuurplan (Vlissingen, 2006).

Bij de voorbereiding van deze plannen is onder meer gekeken naar varianten met meer en minder woningen, met meer en minder ruimte voor werken, detailhandel, scholen enz. en met meer en minder ligplaatsen voor de recreatievaart. Ook de eventuele verplaatsing van het station is aan de orde geweest. Conclusie van de afwegingen is geweest dat het ruimtelijk programma zoals weergegeven in tabel 1 een goede basis is voor de duurzame herstructurering van beide gebieden. De figuren 4 en 5 geven een verbeelding van de programma's.

Ten aanzien van de verplaatsing van het station geldt het volgende:

Met de vaststellen van het structuurplan heeft de gemeente de ambitie uitgesproken om het nieuwe station op termijn een plek te geven langs de doorgetrokken Prins Hendrikweg (zie figuur 3). Het



ligt op deze locatie dicht bij de scholen en logischer in de stad en maakt het mogelijk via de Veerhavenweg en Prins Hendrikweg de stad in te komen.

Het succes van de herontwikkeling van het Edisongebied staat of valt echter niet met het verplaatsen van het station. Ook bij handhaven van het station op de huidige locatie kan zowel programmatisch als qua ontsluiting en bereikbaarheid sprake zijn van een succesvolle herontwikkeling.

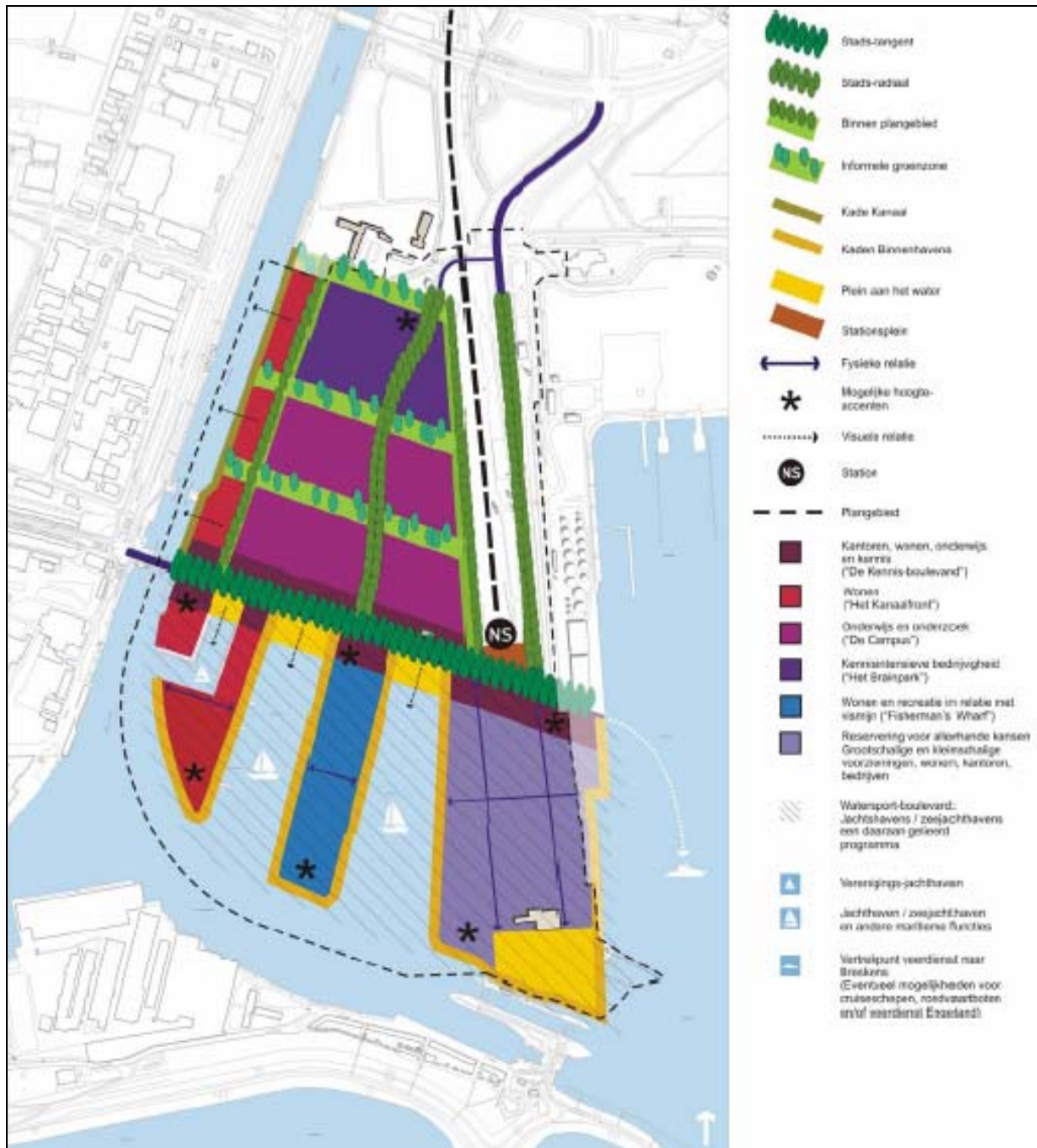
Aangezien de verplaatsing forse financiële consequenties heeft gaat de gemeente vooralsnog uit van handhaving van het station op de huidige locatie. Zodra de feitelijke ontwikkelingen in het Edisongebied en elders in de stad aanleiding geven om de keuze tussen wel of niet verplaatsen van het station definitief te maken, zal de gemeente daartoe overgaan. Naar verwachting zal dit niet binnen de planhorizon van het bestemmingsplan (10 jaar) plaatsvinden. Dit is de reden om in het MER geen alternatief met een verplaatst station op te nemen.

*Figuur 4: Uitsnede voorblad ontwerp-Masterplan Dokkershaven*





Figuur 5: Structuurplankaart Edisongebied e.o.



### 3.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In het MER moet een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden opgesteld. Dat is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel - voor zover dat niet mogelijk is - met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.

Doel van het MMA is tweeledig: 1) uitwerken van dit alternatief zet de initiatiefnemer aan tot het denken in meer milieuvriendelijke oplossingen 2) aandragen van oplossingen die met het voornemen en de andere alternatieven worden vergeleken. Middels dit laatste doel krijgt de initiatiefnemer een beeld van de doelmatigheid van de maatregelen die hij in gedachten heeft. Het MMA vormt daarmee een belangrijk referentiepunt in het vergelijkingskader van de alternatieven.

Het MMA wordt ontwikkeld op basis van de effectbeschrijving van het Nulalternatief en het Basisalternatief.

### 3.5 Voorkeursalternatief

In het MER zal ook het Voorkeursalternatief worden beschreven. Dit is het alternatief dat wordt opgenomen in de bestemmingsplannen (en/of de ruimtelijke onderbouwing voor art. 19 WRO procedures). Het Voorkeursalternatief zal naar verwachting een verfijning van het Basisalternatief zijn, met ondermeer input vanuit de effectbeschrijving van het MMA.

## 4 TE ONDERZOEKEN MILIEUGEVOLGEN

### 4.1 Milieuthema's

De aard van de voorgenomen activiteit, de daarvoor benodigde ingrepen en de omgeving waarin deze ingrepen plaats vinden zijn leidend voor de thema's die in het MER aan de orde komen. Voor Dokkershaven en Edisongebied e.o. zijn deze thema's (o.a. gebaseerd op reeds uitgevoerd onderzoek voor het ontwerp-Masterplan Dokkershaven [Vlissingen, 2005] en het Structuurplan Edisongebied [Vlissingen, 2006]):

1. verkeer
2. bodem
3. water
4. natuur
5. cultuurhistorie
6. archeologie
7. geluid
8. luchtkwaliteit
9. externe veiligheid

#### *Verkeer*

In het MER wordt de hoeveelheid verkeer die de plannen voor Dokkershaven en het Edisongebied genereren inzichtelijk gemaakt. Nagegaan wordt welke invloed hiervan uitgaat op de bereikbaarheid van het gebied zelf en op de bereikbaarheid van de omgeving van het gebied.

#### *Bodem*

In het plangebied voor beide plannen is op een aantal locaties, waaronder de bodem van de haven, sprake van bodemverontreiniging. De verontreinigde locaties worden in beeld gebracht en bij de planvorming betrokken. Daar waar mogelijk wordt licht verontreinigde grond hergebruikt in het plangebied.

#### *Water*

De plannen hebben gevolgen voor de waterhuishouding van het gebied. Voor het structuurplan voor het Edisongebied is reeds een watertoets uitgevoerd. Ook voor Dokkershaven wordt een watertoets uitgevoerd. De resultaten van de watertoetsen worden verwerkt in het MER.

#### *Natuur*

Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven wordt een zogenaamde passende beoordeling uitgevoerd gericht op de mogelijke gevolgen van het plan voor de natuurwaarden van de Westerschelde en de Voordelta. Daarnaast wordt een natuurtoets uitgevoerd gericht op de natuurwaarden in het plangebied zelf.

#### *Cultuurhistorie*

In het plangebied is sprake van diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen. In Dokkershaven gaat het ondermeer om industrieel erfgoed samenhangend met het verleden als scheepswerf. In het Edisongebied zijn o.a. het stationsgebouw en het zogenaamde Witte Huis relevant. In het MER worden de cultuurhistorische waarden in beeld gebracht.

#### *Archeologie*

Bij de voorbereiding van het structuurplan voor het Edisongebied en het masterplan voor Dokkershaven is archeologisch (voor-)onderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan worden overgenomen in het MER en daar waar nodig aangevuld.

### *Geluid*

Onderzoek vindt plaats naar de geluidbelastingen vanwege het verkeer op de belangrijkste wegen in en rond het plangebied. Daarbij worden zowel bestaande als nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in beschouwing genomen.

Ook wordt een toets uitgevoerd gericht op industrielawaai van omliggende bedrijven (o.a. Buitenhaven).

Railverkeerslawaai blijft in het MER buiten beschouwing. Bij de voorbereiding van het structuurplan voor het Edisongebied is vastgesteld dat alleen in het noordoostelijk deel van het plangebied sprake kan zijn van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Aangezien hier geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zijn voorzien levert dit geen knelpunten op.

### *Luchtkwaliteit*

De veranderingen in de luchtkwaliteit vanwege het wegverkeer zullen worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Daarbij gaat het om NO<sub>2</sub> en fijn stof. Zowel de jaargemiddelde concentraties als de dag- respectievelijk uurgemiddelde concentraties worden berekend.

### *Externe veiligheid*

Voor het plangebied is een aantal risicobronnen relevant, nl. het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde, een aardgasleiding, enkele LPG-stations, een bovengrondse propaantank voor de scheepswerf aan de Commandoweg en het bedrijf Petroplus (op- en overslag van gevaarlijke stoffen) aan de Buitenhaven. In het masterplan voor Dokkershaven en het structuurplan voor het Edisongebied is aan de meeste bronnen al de nodige aandacht besteed. Dit zal in het MER worden aangevuld.

Een specifiek punt betreft de veiligheidsconsequenties van de toename van de recreatievaart. Deze toename kan in principe gevolgen hebben voor zowel de nautische veiligheid als de externe veiligheid. Over de nautische aspecten heeft de gemeente Vlissingen inmiddels contact gezocht met Rijkswaterstaat, de beheerder van de Westerschelde incl. het scheepvaartverkeer. Dit valt buiten het kader van het MER.

Ten aanzien van de externe veiligheid wordt er van uitgegaan dat de recreatievaartuigen geen catastrofale schade kunnen aanrichten aan de gastankers op de Westerschelde. Van een toename van de externe veiligheidsrisico als gevolg van de toename van de recreatievaart zal dan ook geen sprake zijn.

## **4.2 Aanzet tot een toetsingskader**

Een aanzet voor een toetsingskader is opgenomen in tabel 2.

Tabel 2: Aanzet toetsingskader

Milieuthema	Indicatoren
Verkeer	Veranderingen in wegverkeersintensiteiten Bijdrage OV en langzaam verkeer aan mobiliteit
Bodem	Mate van aantasting of verbetering van de bodemkwaliteit Grondbalans
Water	Bijdrage aan oplossing tekort aan waterbergingscapaciteit Bijdrage aan verbetering van de waterkwaliteit
Natuur	Mate van aantasting danwel versterking van natuurwaarden (o.a. Vogel- en Habitatrictlijngebieden, flora en fauna)
Cultuurhistorie	Aantasting of versterking van cultuurhistorische waarden (structuren en zichtlijnen, elementen, zeldzaamheid)
Archeologie	Mate van aantasting van archeologische waarden
Geluid	Verandering van het aantal gehinderden
Lucht	Toetsing aan de normen voor NO <sub>2</sub> en fijn stof.
Externe veiligheid	Verandering van risico's langs routes gevaarlijke stoffen en in de nabijheid van bedrijven

## 5 INSPRAAK EN BESLUITVORMING

De milieu- en natuurbeoordeling dient ter onderbouwing van de vaststelling van het bestemmingsplan/vrijstellingsbesluit ex artikel 19 WRO. In de m.e.r.-procedure worden de volgende fasen onderscheiden.

### *Startnotitie en richtlijnen*

Met het uitbrengen van deze startnotitie maakt de gemeente Vlissingen het voornemen tot herstructurering van de Dokkershaven en het Edisongebied kenbaar. De startnotitie ligt gedurende 6 weken ter inzage voor inspraak. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. **Schriftelijke reacties kunnen binnen 6 weken nadat de startnotitie ter inzage is gelegd, worden gezonden aan de gemeenteraad van Vlissingen, p/a Postbus 3000, 4380 GV Vlissingen.**

Tegelijkertijd met de terinzagelegging wordt de startnotitie toegezonden aan de wettelijke adviseurs, te weten de Commissie voor de m.e.r., de VROM-Inspectie en de Regionale directie van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. Daarnaast zal de startnotitie worden toegezonden aan het ROB (Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek) en de waterbeheerders (dit laatste in het kader van de watertoets).

De Commissie voor de m.e.r. geeft haar advies in de vorm van een advies voor de richtlijnen waaraan het MER dient te voldoen.

Aan de hand van de inspraakreacties en de ingebrachte adviezen stelt het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Vlissingen) de richtlijnen vast.

### *Opstellen MER*

Het onderzoek dat in het kader van het MER door de initiatiefnemer wordt uitgevoerd, vindt plaats aan de hand van de richtlijnen. Zodra het MER gereed is, wordt het bij het bevoegd gezag ingediend.

### *Aanvaarding en inspraak*

Het bevoegd gezag beoordeelt vervolgens of het MER voldoet aan de vastgestelde richtlijnen. Dit mondt uit in de zogenoemde aanvaardbaarverklaring van het MER door het bevoegd gezag. Na aanvaarding van het MER start de inspraakprocedure, waarbij (voor-)ontwerp-bestemmingsplan en MER tegelijkertijd ter inzage worden gelegd en waarbij de wettelijke adviseurs om advies worden gevraagd.

### *Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage*

De Commissie voor de milieueffectrapportage zal het MER tenslotte als onafhankelijke partij toetsen, waarbij adviezen, de richtlijnen en de inspraakreacties worden betrokken. De Commissie zal toetsen of het MER de 'essentiële informatie bevat voor besluitvorming' over de herstructurering van beide gebieden.

## Referenties

EU, 2001	Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, Luxemburg, 27 juni 2001.
Fikken, 2006	SMB- en m.e.r.-plichtigheid Dokkershaven en Edisongebied e.o., Adviesbureau Willie Fikken, 15 mei 2006
IGS, 1999	Ruimtelijk plan Stedelijk gebied Walcheren 2010, Streekplanuitwerking vastgesteld door GS op 1 februari 2000, tevens Intergemeentelijk structuurplan vastgesteld door de gemeenteraad van Vlissingen op 9 september 1999 en door de gemeenteraad van Middelburg op 30 augustus 2000.
Vlissingen, 2005-1	Structuurvisie detailhandel Vlissingen, 6 april 2005
Vlissingen, 2005-2	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2004-2014, 31 maart 2005
Vlissingen, 2005-3	Woonvisie 2005-2010, 28 april 2005
Vlissingen, 2005-4	Ontwerp-Masterplan Vlissingen Dokkershaven, Gemeente Vlissingen, december 2005
Vlissingen, 2006	Structuurplan Edisongebied, Gemeente Vlissingen, 23 februari 2006
VROM, 2004	Ministerie van VROM, Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de uitvoering van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (PbEG L 197) (milieueffectrapportage plannen), 28 september 2004
VROM, 2005	Ministerie van VROM, Wetsvoorstel tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage 1994 (uitvoering richtlijnen nrs. 2001/42/EG en 2003/35/EG), 28 december 2005
VROM, 2006	Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling, Deel 4: tekst na parlementaire behandeling, Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006
Zeeland, 2006	Integraal Omgevingsplan Zeeland 2006-2012, Provinciale Staten van Zeeland, 30 juni 2006