



Sluis

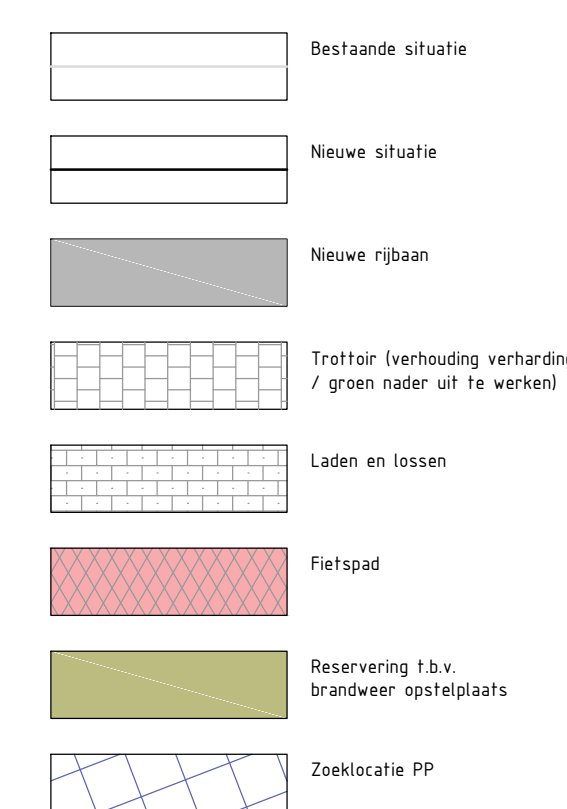
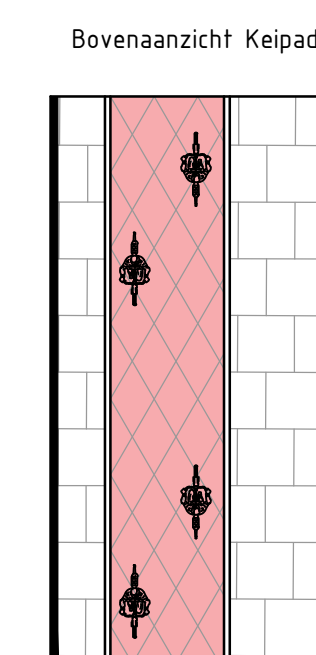
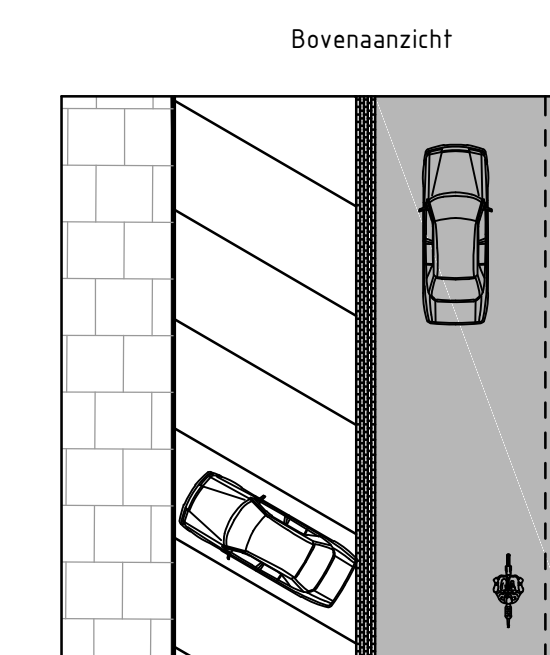
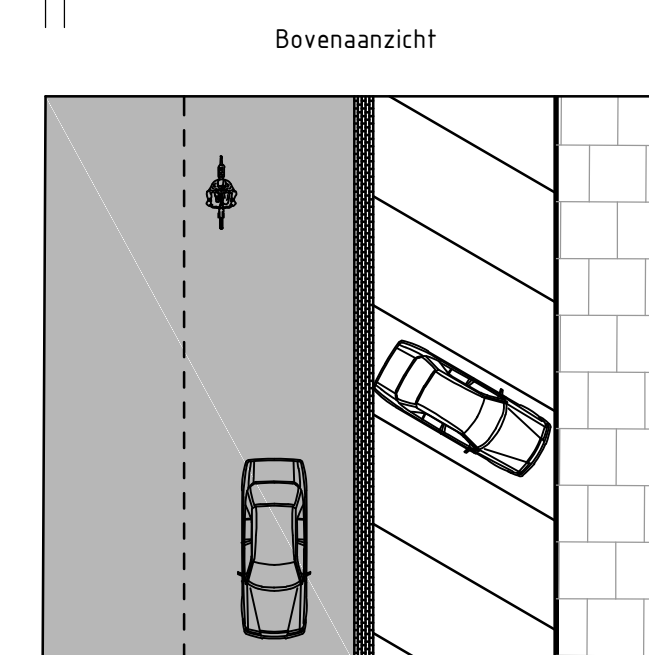
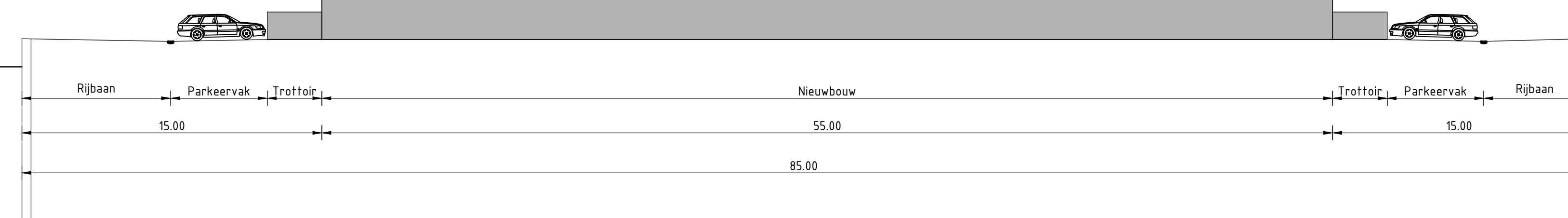
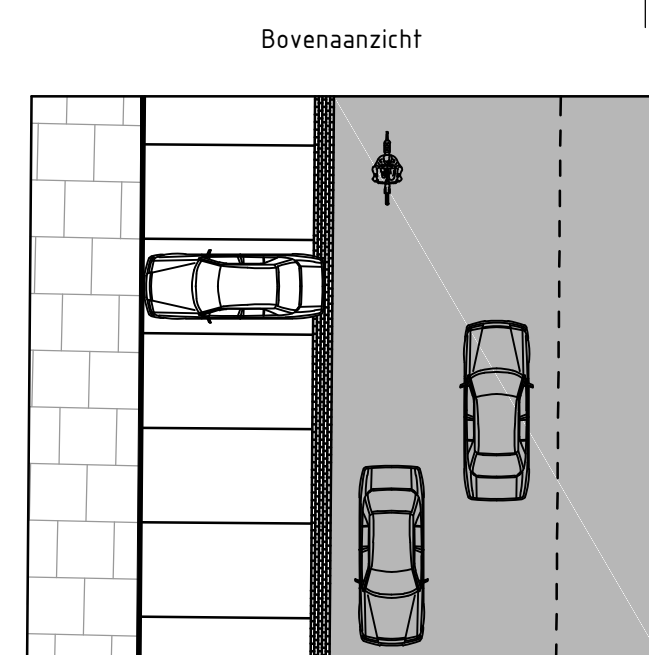
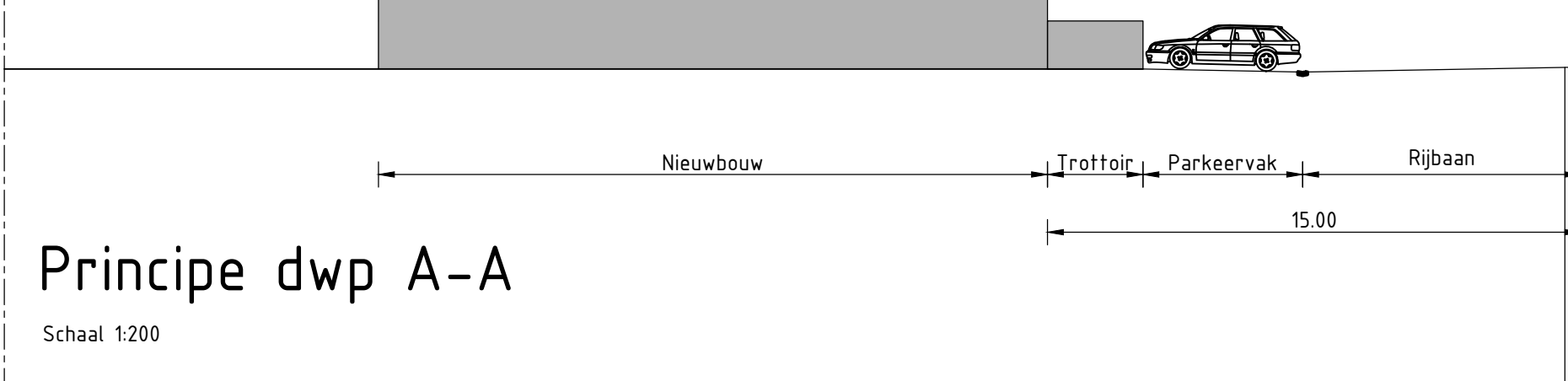
Havengebied Breskens
ontwerpbestemmingsplan
toelichting bijlage 4 bijlage 7 t/m 11



Rho

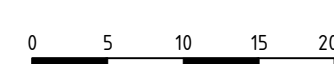
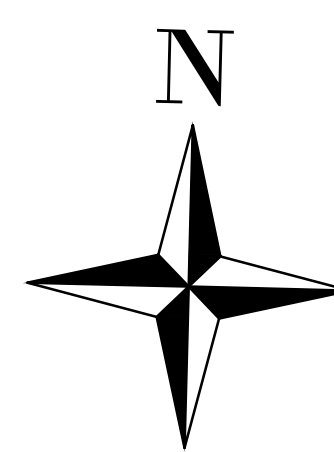
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlage 7 Inrichting openbare ruimte en parkeren blad 1



Aveco de Bondt is niet verantwoordelijk voor de maatvoering van de bouwblokken.

Deze tekening heeft de status 'concept', hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.



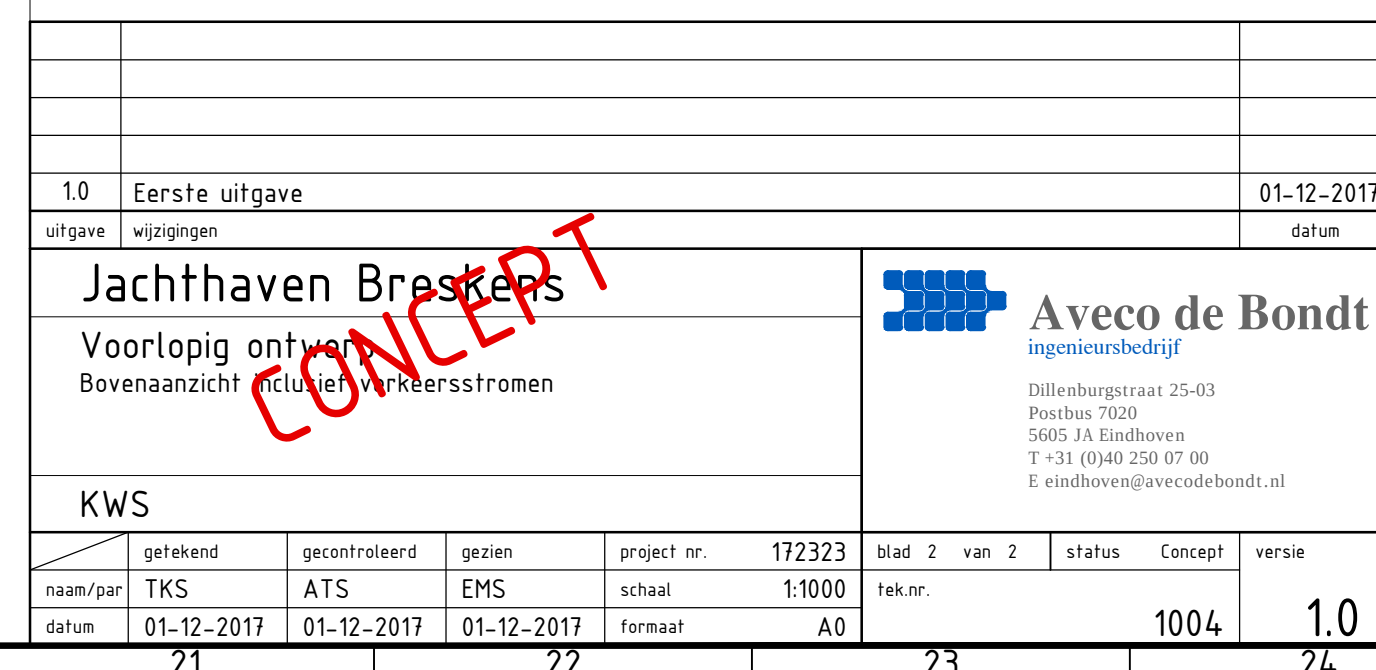
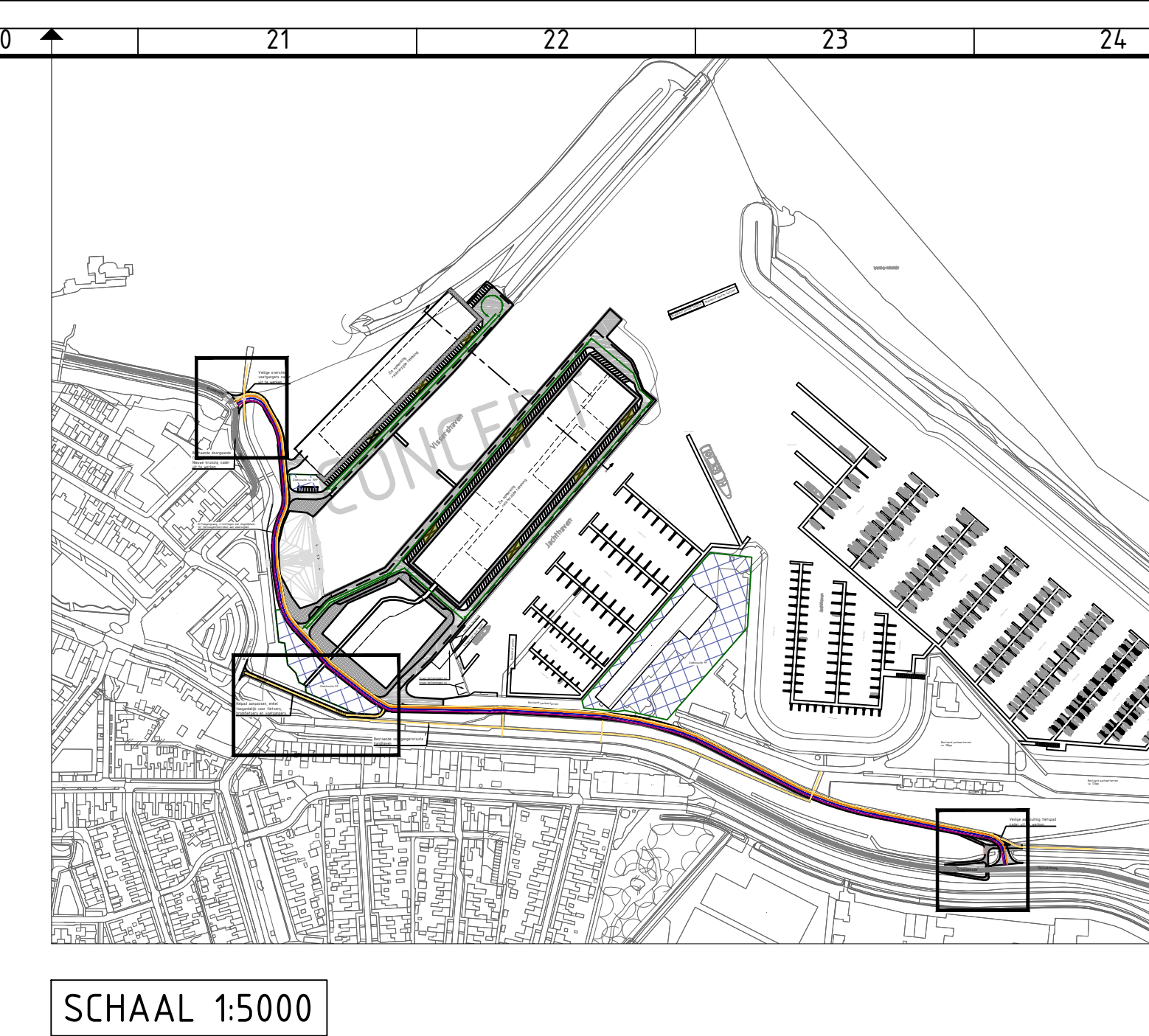
10		Eerste uitgave				01-12-2017	
uitgave		aantekening				datum	
Jachthaven Breda Voorlopig ontwerp Bovenaanzicht				 Aveco de Bondt Ingenieursbureau Dilleburgerstraat 25-63 3600 Breda 5061 JA Breda T +31 (0)41 220 07 00 E info@aveco-debondt.nl			
KWS getekend goedgekeurd gezien project nr.				172323 1:1000 tek. nr.			
naam/p/nr		TKS		ATS		EHS	
datum		01-12-2017		01-12-2017		01-12-2017	
		Firmaal		A.O.			
						1004	
						10	

Jachthaven Breskens
Voorlopig ontwerp
Bovenaanzicht 1: dwarsprofiel

 **Aveco de Bondt**
ingenieursbedrijf

Dillenburgerstraat 25-03
Postbus 7000
5605 JA Eindhoven
T +31 (0)40 250 07 00
E individueel@aveco-debondt.nl

Bijlage 8 Inrichting openbare ruimte verkeer en parkeren blad 2



Bijlage 9 Beeldkwaliteitsplan



HAVENGEBIED BRESKENS

Beeldkwaliteitsplan

NOVEMBER 2017



Inhoud

Introductie.	4.
Uitwerking masterplan.	6.
Analyse van de aanwezige stijlprincipes.	8.
Identiteit en diversiteit	12.
Specifieke plekken.	14.
Industriëel getint en toch residentiëel.	16.
Markente silhouetten.	18.
Hedendaagse openheid en horizontaliteit.	20.
Expressieve woonkwaliteit.	22.
Optimale beleving van de omgeving.	24.
Maritieme daktuinen.	26.
Natuurlijke diversiteit.	28.
Inrichting van de publiek ruimte.	30.
Implementatie van de architectonische keuzes.	32.



Introductie

In juni 2015 is het Masterplan Havengebied Breskens vastgesteld. Hierin zijn de ambities voor de ontwikkeling van het havengebied bepaald.

Het Masterplan heeft als onderlegger gediend in de verdere uitwerking richting voorontwerp bestemmingsplan.

In de verdere evolutie van het plan worden de beelden en massastudies vanuit het Masterplan verder vertaald in een gewenst beeld-kwaliteit.

In dit document nemen wij u mee in de vertaling van de ambities zoals genoemd in het Masterplan naar esthetische uitgangspunten. Door middel van referentiebeelden worden de architectuurstijl, materialisatie gepresenteerd die, in de verdere architectonische uitwerking van het plangebied, als leidraad dienen worden aangehouden.

Arcas Architecture & Urbanism

Uitreksel over het masterplan Havengebied Breskens uit het Raadsvoorstel 25 juni 2015

“Namens voornoemde betrokken partijen heeft bouwbedrijf Van der Poel BV zich samen met de gemeente opgeworpen tot het opstellen van een Masterplan. Dit masterplan, ook wel te zien als beeldkwaliteitsplan, vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied. Het havengebied heeft een kwaliteitsimpuls nodig en zal daarbij sterk veranderen qua functie naar een aantrekkelijk verblijfsgebied. De voornaamste ontwikkelingen hierbij zijn de realisatie van een viscentrum met daarin o.a. een visserij-experience, de uitbreiding van de jachthaven en herontwikkeling van de huidige bedrijfsbebouwing naar appartementsgebouwen met daaraan gekoppeld ruimte voor (jacht- en visserijhavengerelateerde) bedrijvigheid, detailhandel en horeca. Om deze beoogde doelstelling te realiseren is het van belang om ruimtelijke kaders te stellen waarbinnen de verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Deze ruimtelijke kaders hebben voornamelijk betrekking op de massa, het programma en de uitstraling van de bebouwing. Het mas-

terplan geeft weer wat de visie is op het gebied qua functie, invulling en ook sfeer wat vervolgens vertaald wordt in een integrale ontwerpgedachte. Uiteraard biedt dit voldoende flexibiliteit voor uitwerking van de losse ontwikkelingen maar tevens garandeert het een duidelijke samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen waardoor de totale havenontwikkeling versterkt wordt.

Qua architectuur en vormgeving is gekozen voor een mix van de typerende havenarchitectuur met zijn pakhuizen en daaraan gekoppeld een vakantiesfeer en een wat meer hedendaagse interpretatie. De sfeer van het gebied straalt een stoer, maritiem en industrieel karakter uit. Dit wordt zowel gehanteerd voor de bebouwing als voor de inrichting van de openbare ruimte. Qua kleurgebruik van de architectuur is voornamelijk gekozen voor de traditionele kleuren zwart, wit en grijs waarbij het viscentrum zich kenmerkt door eveneens het ruige, maritieme en industriële karakter maar door een ander kleurgebruik.”



Masterplan 2015



Uitwerking masterplan

Versie bestemmingsplan juni 2017



Na het Raadsbesluit van 25 juni 2015 is het plan verder uitgewerkt in overleg met de verschillende stakeholders. Ter plaatse van de scheepsherstelbedrijven aan de kop van de Middenhaven zijn de in het Masterplan voorziene appartementen verplaatst naar de overige appartementenblokken in het plangebied.

In het bedrijfsgebouw blijft ruimte voor de scheepsherstelbedrijven.

Overige aanpassingen hebben betrekking op de verdere inrichting van de jacht- en vissershaven. De in het masterplan voorgestelde parking in de duinen is niet meer voorzien.









Analyse van de aanwezige stijlprincipes

Er zijn duidelijk twee designfamilies aanwezig in het havengebied. De nijverheidsgebouwen met een industrieel karakter en de nautische designstijl van de boten. De stijlprincipes van beide designfamilies hebben verschillende kenmerken.

Kenmerken industriële familie

GESLOTEN - GERICHT NAAR BINNEN - VERTIKAAL - WERKEN

Kenmerken nautische familie

OPEN - GERICHT NAAR BUITEN - HORIZONTAAL - RECREATIEF





Identiteit en diversiteit

Om tot een architectuurbeeld te komen dat specifiek is voor het havengebied van Breskens wordt er gezocht naar een interessante mix van de twee belangrijke designprincipes. De nautische en de industriële kenmerken worden afgewisseld doorheen het gebied. Deze diversiteit is van toepassing zowel voor de drie havendammen als voor de gebouwen zelf. Deze afwisseling zal leiden tot hybride verschijningsvormen met een architectuur die enerzijds kiest voor één stijlprincipe maar ook tot architectuur die beide stijlprincipes in zich draagt.







Specifieke plekken

De Westhavendam

Door de ligging aan de duinen en het strand kiest de Westhavendam voor een duidelijk horizontaal karakter gestoeld op de nautische stijlprincipes. Deze stijl sluit perfect aan bij het verwachtingspatroon van badplaats- en strandarchitectuur.

De Middenhavendam

De Middenhavendam kiest voor een meer hybride verschijningsvorm. De mix van beide stijlprincipes is hier aangewezen omwille van het grotere aantal gebouwen, het torengedouw en de directe relatie met de jachthaven haven. Bovendien wordt er een reminiscente knipoog gemaakt naar de silo, een industrieel landmark voor de omgeving. De gebouwen zijn hier diverser qua vormtaal. Sommige gebouwen kiezen duidelijk voor één stijlprincipe, andere dragen zowel het nautische als het industriële karakter met zich mee.

De Kade

Ook de Kade kiest voor een meer hybride verschijningsvorm. De mix van beide stijlprincipes is hier aangewezen omwille van de centrale ligging in de jachthaven. Er staan slechts 2 gebouwen op de Kade. Er kan gekozen worden voor specifiek één stijlprincipe en/of de hybride vormgeving.

Industrieel getint en toch residentiëel

Hoe ontwikkel je een beeldkwaliteit voor residentiële architectuur met een industrieel karakter? Hoe ontwikkel je een look and feel wat beter past bij een Jachthaven dan een stadshaven? Hoe doe je dit zonder historiserend te werk te gaan? Het zijn essentiële vragen die we dienen op te lossen om tot een plaatsgebonden beeldkwaliteit komen voor het havengebied Breskens.

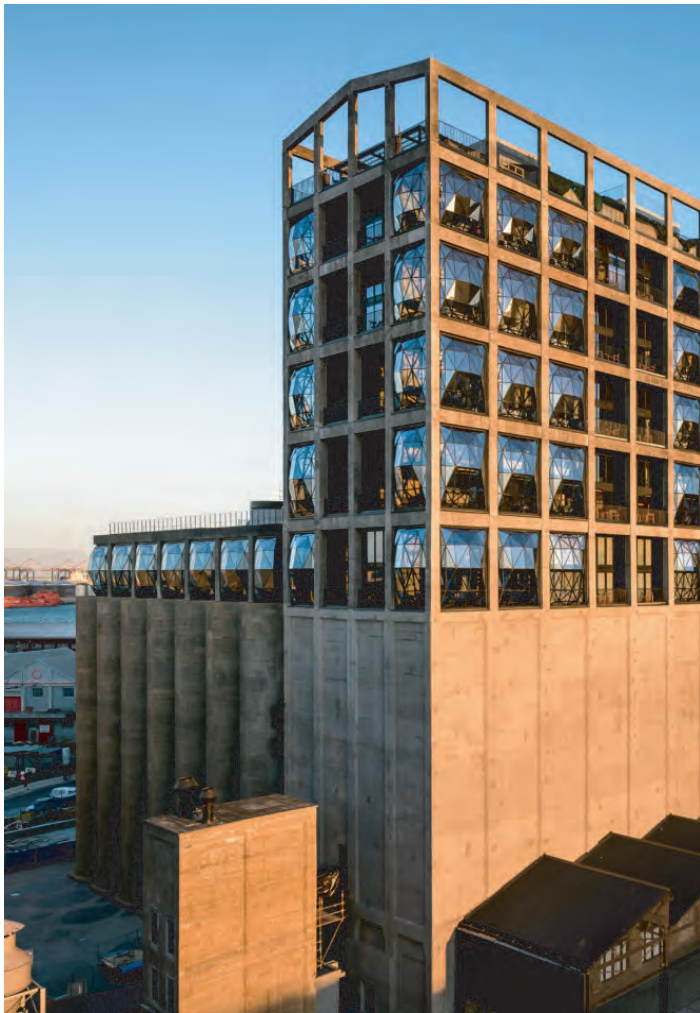
De op eerste gezicht tegenovergestelde kenmerken kunnen samengebracht worden tot een boeiend hedendaags geheel door abstractie te maken van een aantal archetypische kenmerken van wat we met industriële architectuur associëren.

Deze archetypische kenmerken zijn: geleding, materialisatie, silhouetten en gabarieten.

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan



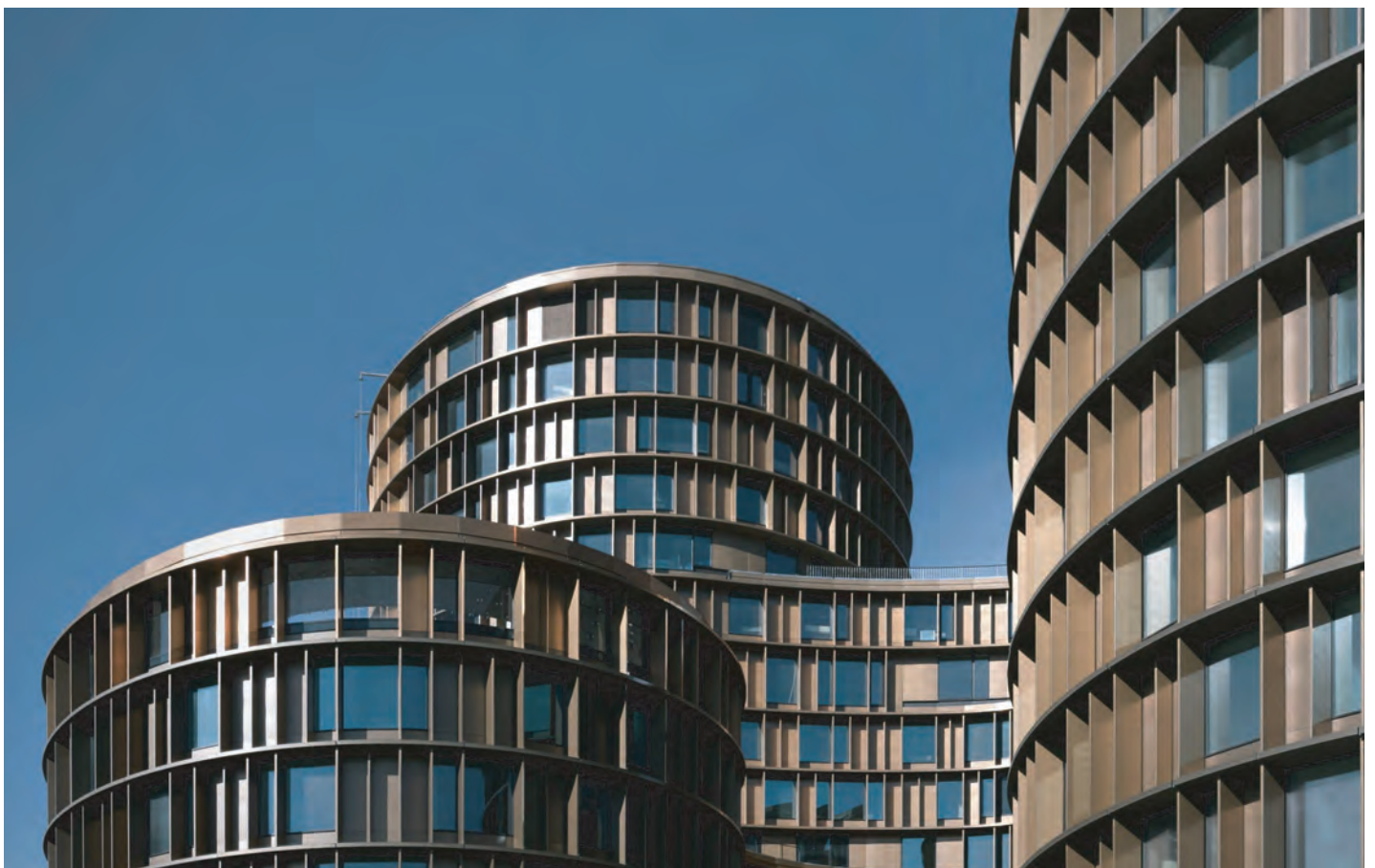




abstractie kapvorm silhouet



abstractie silos, afgeronde terrassen



abstractie verticale geleding en staal



abstractie kapvorm, verticale geleding, baksteenkleur

Markante silhouetten

Bij het ontwikkelen van de architectuur afgeleid uit de industriële stijlprincipes wordt er rekening gehouden met een aantal specifieke kenmerken: Verticale ritmiek en geleding, kleuren en materialen die refereren aan de staal- en baksteenarchitectuur & sterke silhouetten die refereren aan silo's en pakhuizen. Er dient uiteraard steeds rekening gehouden worden dat alles resulteert in residentiële architectuur. Voldoende terrassen en raampartijen zijn een noodzaak.

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan 2015.



abstractie materialisatie staal en baksteen

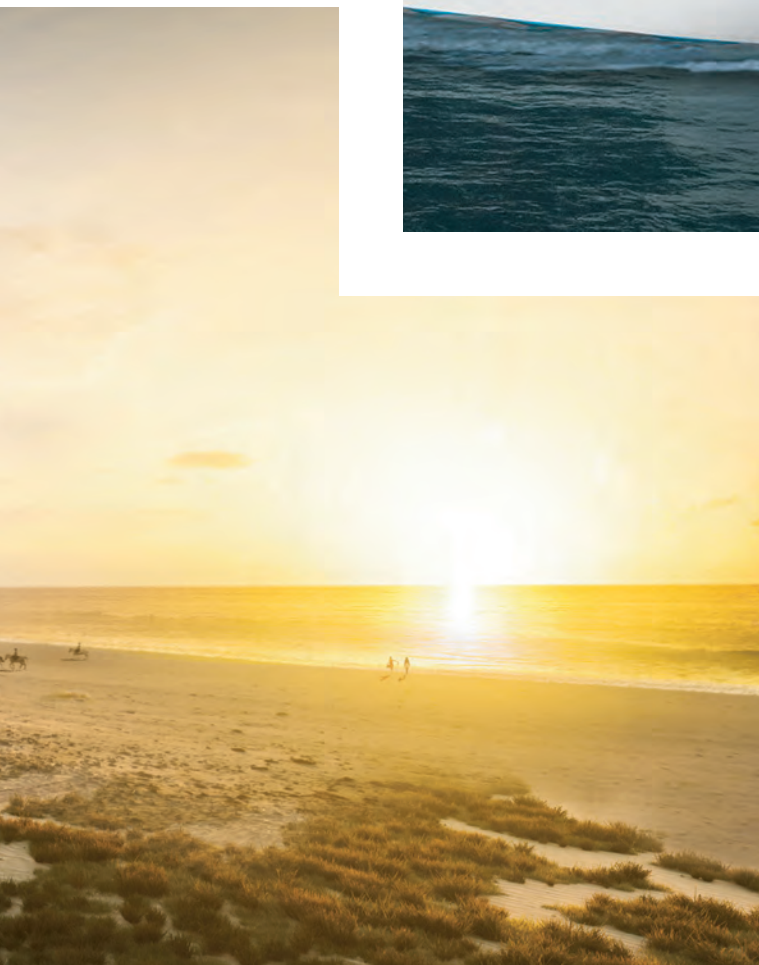
Open en horizontaal

De architectonische keuzes van het beeldkwaliteitsplan worden gemaakt om zo goed mogelijk bij te dragen aan de residentiële en recreatieve toekomst van het havengebied en deze te ondersteunen. Woonkwaliteit met een optimale beleving van de omgeving staat hierbij centraal.

De aanwezige designkenmerken van boten in de jachthaven worden het vertrekpunt voor de te ontwikkelen nautische architectuurtaal. De gebouwen krijgen hierdoor een horizontaal, hedendaags, open karakter. Ruime expressieve woonterrassen en veel glas worden de basiselementen van de architectuur in het havengebied.

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan 2015.







strakke horizontaliteit



specifieke afwisseling terrassen

spel van terrassen



horizontale streamliner architectuur

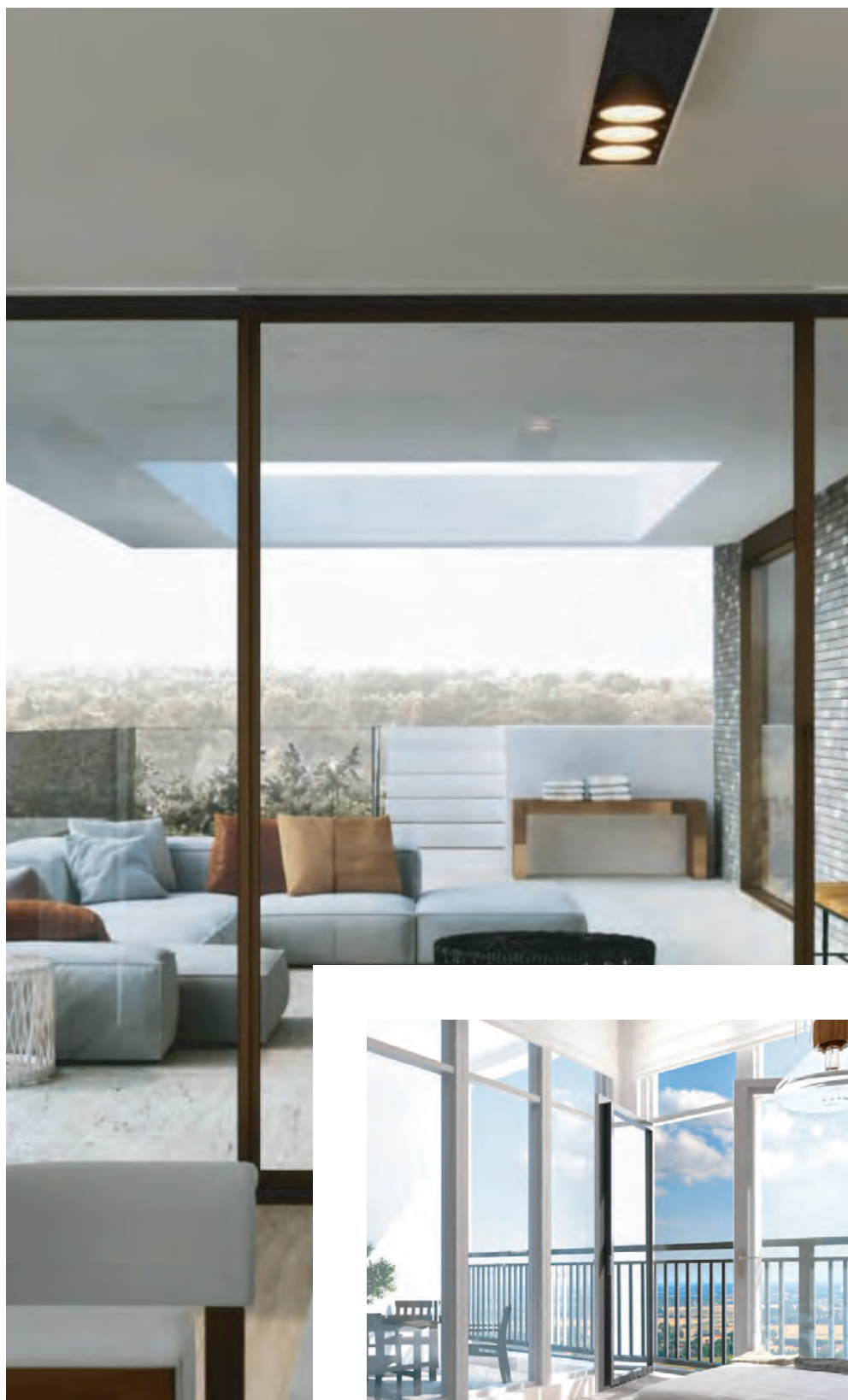


Expressieve woonkwaliteit

Bij de uitwerking van de architectuur afgeleid van de nautische stijlprincipes wordt voornamelijk ingezet op terrasarchitectuur. De gebouwen worden gekenmerkt door een spel van uitkragende horizontale terrassen en grote raampartijen geheel gericht op de beleving van de omgeving. De bovenste bouwlagen van de verschillende gebouwen kunnen ook verbijzonderingen krijgen. Dit kan door middel van architectonische vormgeving en/of kleuraccenten. De ruime woonterrassen creëren ook ruimte om groen in te brengen in het gevelbeeld. De materialisatie bestaat in hoofdzaak uit wit en donkergrijs architectonisch beton, vergrijsd hout en glazen puien.

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld







Optimale beleving van de omgeving

Opengewerkte hoeken versterken de slankheid en geven vanuit de appartementen ook overhoeks zicht op de haven, de duinen, het strand en de Westerschelde en het hinterland.

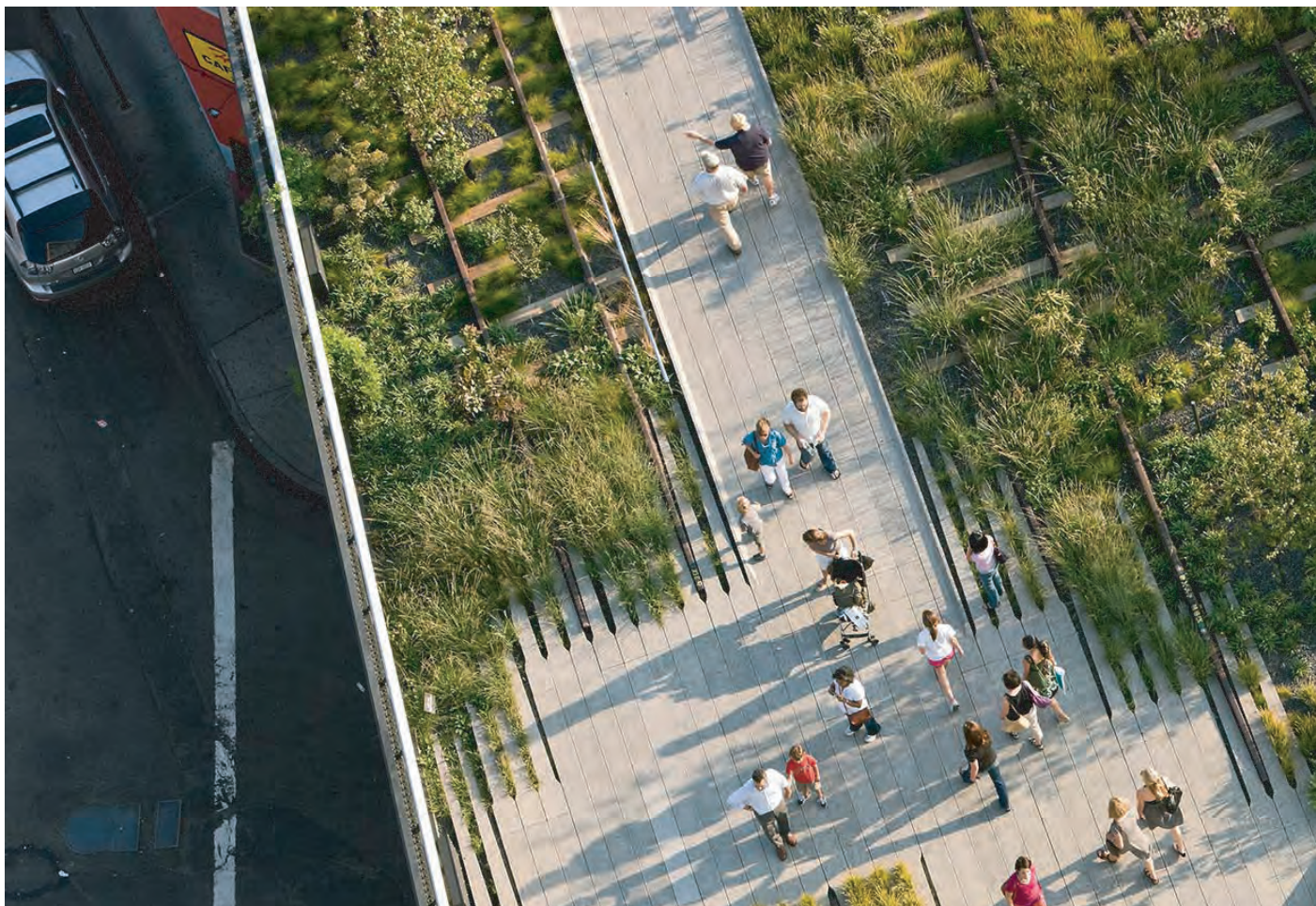
Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan 2015.

Maritieme daktuinen

Bovenop de sokkel bevindt zich een daktuin die toegang geeft tot de appartementen. De tuin is opgevat als een semi-publiek park voor de bewoners.

De aanplanting is natuurlijk en maritiem van karakter. De keuze van de aan te planten soorten moet zorgen voor een interessant geheel en dit doorheen alle seizoenen.

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan 2015..









Natuurlijke diversiteit

De beplanting dient te gedijen in de maritieme omgeving. De ambitie om de tuinen zo aan te leggen dat ze naadloos over gaan in de omgeving vraagt naar een voldoende grote diversiteit.

Voorbeelden: zijn Watermunt, Grote tijm, Duindoorn, Cranberries, Geel Walstro, Grote Ratelaar, Egelantier,

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan 2015..





Inrichting Publieke Ruimte

De aanleg en inrichting van de kades is zowel stoer als geraffineerd. Er wordt gezocht naar een balans tussen harde en zachte materialen. Dit zorgt voor afwisseling binnen de grote schaal van het havengebied en versterkt het verblijfskarakter.

Referenties van materialisatie zijn bijvoorbeeld: Natuursteen van kademuren en golfbrekers, Hout van steigers en staketsels. Ook strakkere elementen in beton kunnen voor mooie contrasten zorgen.

Op strategische plaatsen worden zones gedefinieerd en afbakend. Deze zones kunnen verschillende activiteiten ondersteunen. vb een Kleine overdekte vismarkt of een zone met zitbanken, een tribune,...

Het beeldkwaliteitsplan bouwt verder op het stoere en maritieme karakter vooropgesteld in het masterplan 2015.

Implementatie van de beeldkwaliteit

De volgende reeks beelden zijn het resultaat van een eerste studie van de appartementengebouwen op de Westhavendam.

De bouwvolumes van het bestemmingsplan worden exact gevolgd. De architectuur is open, horizontaal en hedendaags. De hoeken zijn opengewerkt en er is een expressief spel van ruime woonterrassen. De gebruikte materialen zijn: Natuursteen, hout, architectonisch beton.









De gebouwen op de Westhavendam lopen op van naar zee toe. De appartementen hebben een groen voet; een tuin die op natuurlijke wijze overloopt in de duinen.







ARCAS
ARCHITECTURE & URBANISM

Bijlage 10

Theoretisch windhinderonderzoek

**Havengebied Breskens;
theoretisch windhinderonderzoek**

Datum 28 november 2017
Referentie 03688-23443-01

Referentie 03688-23443-01
Rapporttitel Havengebied Breskens;
theoretisch windhinderonderzoek

Datum 28 november 2017

Opdrachtgever Aannemersbedrijf Van der Poel bv
Postbus 116
4530 AC TERNEUZEN
Contactpersoon De heer D. van Driessche

Behandeld door Mevrouw ir. A. Doudart de la Grée
Mevrouw ir. L. Apon
DPA Cauberg-Huygen B.V.
Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM
Telefoon 020-6967181
Fax 020-6634962

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Beoordelingssystematiek en beslismodel	5
2.1	Beslismodel: Noodzakelijkheid van windonderzoek	5
2.2	Beoordelingscriteria: Windhinder en windgevaar	6
2.3	Windstatistiek	7
3	Situatie omschrijving	8
3.1	Ligging in Breskens	8
3.2	Beschrijving plangebied	9
3.3	Gebruiksfunctie in en rondom het plan	10
4	Windhinder rondom hogere gebouwen (theorie)	11
5	Beoordeling windklimaat	12
5.1	Fase 1	12
5.2	Fase 2	13
5.3	Fase 3	14
5.4	Fase 4	15
5.5	Fase 5	16
5.6	Windgevaar in het plan	17
6	Samenvatting en conclusie	18

1 Inleiding

In opdracht van 'Aannemersbedrijf Van der Poel bv' is een theoretisch onderzoek uitgevoerd naar het te verwachten windklimaat op looppniveau in het plangebied 'Havengebied Breskens'.

Het plangebied 'Havengebied Breskens' ligt in de haven aan de noordoostzijde van Breskens. De ontwikkelingen in het Havengebied betreffen de transformatie van het bestaande havengebied tot een aantrekkelijk gebied voor wonen en verblijfsrecreatie met behoud van de bestaande visserij activiteiten. De ontwikkeling is onder te verdelen in vijf plandelen, waarbij nieuwe bebouwing gerealiseerd zal worden (zie ook figuur 1.1)



Plandeel	Functies	Bouwhoogte (t.o.v. kade)
Fase 1:	Viscentrum	12,5 m
Fase 2:	Appartementen met parkeergarage en commerciële ruimtes in de onderste bouwlagen	27 tot 39 m
Fase 3:	Appartementen met parkeergarage en commerciële ruimtes in de onderste bouwlagen	6 tot 24 m
Fase 4:	Bedrijfsgebouw	12 m
Fase 5:	Appartementen met parkeergarage en commerciële ruimtes in de onderste bouwlagen	24 tot 69 m

Figuur 1.1: Impressie plangebied

In het kader van de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is een eerste theoretische analyse van het windklimaat uitgevoerd.

Middels het voorliggende theoretische onderzoek wordt een indicatieve prognose gegeven van het te verwachten windklimaat op loopniveau in de openbare ruimte. Bij deze beoordeling is gebruik gemaakt van binnen het bureau aanwezige expertise en kentallen uit de literatuur. Echter, omdat het windklimaat door vele factoren beïnvloed wordt, geeft een theoretische benadering niet een even nauwkeurig beeld als een CFD- of windtunnelonderzoek conform de NEN 8100.

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van onderstaande relevante tekeningen en informatie:

- Diverse planomschrijvingen en overzichten verstrekt door Aannemersbedrijf Van der Poel bv, door ons ontvangen op d.d. 31 oktober 2017 en 9 november 2017;
- Windstatistiek ter plaatse van het plangebied (ontleend aan de software van NPR6097);
- Satelliet- en luchtfoto's van GoogleMaps (www.maps.google.nl) voor gegevens betreffende de stedenbouwkundige situatie.

2 Beoordelingssystematiek en beslismodel

Voor de beoordeling van het windklimaat is de norm NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' ontwikkeld. In de norm wordt onder andere aangegeven in welke situaties windonderzoek noodzakelijk is. Daarnaast geeft de norm criteria (richtlijnen) voor de beoordeling van het windklimaat.

De NEN 8100 is een privaatrechtelijke norm. Daarmee is de norm enkel van toepassing wanneer partijen dit zijn overeengekomen of wanneer toepassing van deze norm is vereist door het bevoegde gezag. Maar ook wanneer er feitelijk geen eisen aan het windklimaat gesteld worden, maar wel belang gehecht wordt aan een goed windklimaat wordt geadviseerd de richtlijnen uit de NEN 8100 te volgen.

2.1 Beslismodel: Noodzakelijkheid van windonderzoek

In de norm NEN 8100 is een beslismodel opgezet (zie onderstaande tabel) om de noodzaak van toetsing van een bouwplan in te schatten. Uit dit beslismodel volgt dat de noodzaak van toetsing bepaald wordt door de ligging van het bouwplan (beschut of onbeschut) en de hoogte van het bouwplan.

Tabel 2.1: Beslismodel NEN 8100

Ligging	Bouwhoogten [m]	Noodzaak van toetsing
Beschut	≤ 15	Voor beschut liggende gebouwen tot een hoogte van 15 m is geen nader onderzoek noodzakelijk;
Beschut	15 tot 30	Voor beschut liggende gebouwen met een hoogte van 15 tot 30 meter en voor onbeschut liggende gebouwen tot een hoogte van 30 m is de hulp van een windhinderdeskundige noodzakelijk om te beoordelen of er wel of niet CFD- of windtunnelonderzoek noodzakelijk is;
Onbeschut	≤ 30	
Beschut of onbeschut	> 30	Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter is nader onderzoek met CFD of windtunnel noodzakelijk.
<i>Beschutte ligging:</i> Een bouwwerk en de directe omgeving liggen, conform NEN 8100, beschut wanneer op loop of verblijfsniveau bij alle windsectoren aan elk van de volgende voorwaarden wordt voldaan: ○ Het oppervlak dat obstakels als boomkruinen en gebouwen beslaan, bedraagt 20% of meer van het totale oppervlak binnen een straal van 300 m; ○ Het bouwwerk steekt niet meer dan 50% uit boven de gemiddelde hoogte h van de obstakels binnen een straal van 300 m.		

In het plangebied is een woontoren van 69 m hoog aanwezig (fase 5). Daarnaast zijn vooral in fase 2 en 5 gebouwen met een hoogte boven de 30 m of net onder de 30 m hoogte gepland. Op basis van het beslismodel is daarom conform NEN 8100 een CFD- of windtunnelonderzoek noodzakelijk. Ook gezien de ligging aan de kust, gecombineerd met de aanwezige bouwhoogtes en stedebouwkundige opzet, adviseren wij in een later stadium een CFD-onderzoek uit te voeren.

Een CFD-onderzoek heeft echter een wat langere doorlooptijd. Omdat er nu op korte termijn behoefte is aan een eerste inzicht in het windklimaat, is vooruitlopend op een CFD-onderzoek een theoretische beoordeling uitgevoerd. Zoals eerder gemeld wordt het windklimaat in het plangebied bepaald door zeer veel (moeilijk voorspelbare) factoren.

Een theoretisch onderzoek kan daarom niet een even nauwkeurig beeld geven als een CFD- of wind-tunnelonderzoek conform de NEN 8100. De in deze studie voorspelde windhinderklassen kunnen tot circa één klasse afwijken van metingen in de windtunnel of simulaties met CFD.

2.2 Beoordelingscriteria: Windhinder en windgevaar

Bij de beoordeling van het windklimaat wordt in de NEN 8100 onderscheid gemaakt tussen hinder (= 'comfort') en gevaar ten gevolge van wind.

Windhinder

In de NEN 8100 is 'windhinder' gedefinieerd als 'het ondervinden van hinder ten gevolge van wind'. Hierbij valt te denken aan wapperende kleding, verwaaide haren, gehinderd worden bij het lezen van een krant of gehinderd worden bij het lopen. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die men op dat moment onderneemt, waarbij de kans dat bij een willekeurige snelheid windhinder ervaren wordt groter is bij stil zitten dan bij stevig doorlopen. Het criterium voor de beoordeling van windhinder is daarom als volgt opgebouwd:

1. Een drempelsnelheid en overschrijding van de drempelsnelheid

De drempelsnelheid voor het beoordelen van windhinder is 5 m/s. Het blijkt dat bij windsnelheden boven circa 5 m/s mechanische effecten een rol gaan spelen: het haar verwaait, kleding en paraplu's worden door de wind bewogen.

Hoe vaker de drempelsnelheid van 5 m/s overschreden wordt, hoe slechter het windklimaat ervaren zal worden.

2. Kwaliteitsklasse

Aan de overschrijdingskans dat de drempelsnelheid van 5 m/s overschreden wordt, zijn de kwaliteitsklassen A tot en met E gekoppeld. Klasse A staat voor de hoogste comfortklasse en klasse E voor het laagste kwaliteitsniveau.

3. Activiteiten en de windhindergevoeligheid van de activiteit

Ook wordt er bij de beoordeling ten aanzien van windhinder rekening mee gehouden dat de gevoeligheid van personen voor windhinder afhankelijk is van de activiteit die men op een zeker moment onderneemt.

Er worden bij de beoordeling van windhinder drie 'activiteiten' onderscheiden:

- Doorlopen Niet / nauwelijks windhinder gevoelig, bijvoorbeeld: parkeerterrein, trottoir.
- Slenteren Wel windhinder gevoelig, bijvoorbeeld: entree, park, winkelstraat.
- Langdurig zitten Meest windhinder gevoelig, bijvoorbeeld: terras, bankje in park, balkon.

Afhankelijk van de activiteit wordt aangegeven of het lokale windklimaat, bij een bepaalde overschrijding van de drempelsnelheid (= kwaliteitsklasse) als goed, matig of slecht voor de activiteit beoordeeld moet worden, zoals aangegeven in tabel 4.1.

In onderstaande tabel is de beoordeling van windhinder / windcomfort samengevat:

Tabel 2.2: Criteria voor windhinder

Kans dat de drempelsnelheid (5 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		Doorlopen (niet windhinder-gevoelig)	Slenteren (wel windhinder-gevoelig)	Langdurig zitten (meest windhinder-gevoelig)
< 2,5 %	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5 %	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10 %	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20 %	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20 %	E	Slecht	Slecht	Slecht

Windgevaar

In de NEN 8100 is 'windgevaar' gedefinieerd als 'het optreden van een zodanige windsnelheid dat bij personen in ernstige mate problemen (evenwichtsverlies) optreden bij het lopen'.

Naar analogie voor de beoordeling van windhinder wordt het criterium ter beoordeling van windgevaar opgebouwd. Hierbij wordt een drempelsnelheid van 15 m/s (uurgemiddelde windsnelheid) aangehouden. Met 'windgevaar' worden zodanig hoge windsnelheden bedoeld dat mensen ernstige problemen ondervinden tijdens het lopen, tijdens een windvlaag zouden mensen kunnen vallen. Bij windvlagen neemt de snelheid in korte tijd toe tot ruim 1,5 maal de uurgemiddelde windsnelheid. Ten aanzien van het beoordelen van windgevaar wordt de indeling zoals aangegeven in de onderstaande tabel aangehouden.

Tabel 2.3: Criteria voor windgevaar

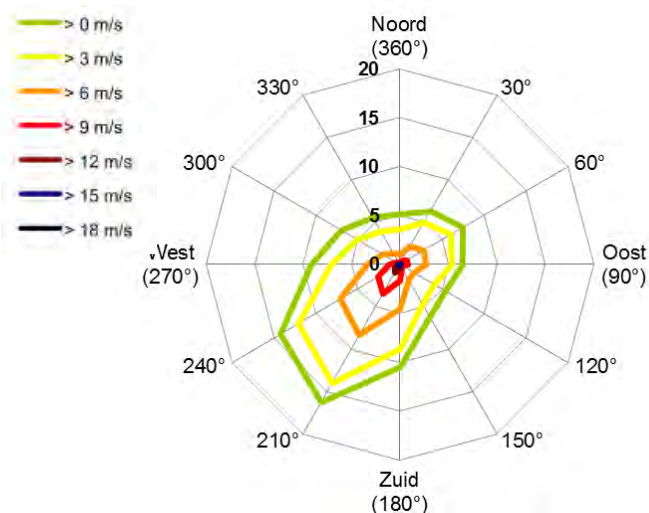
Kans dat de drempelsnelheid (15 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	Kwalificatie
$\leq 0,05$ %	Geen risico
0,05 - 0,30 %	Beperkt Risico
$\geq 0,30$ %	Gevaarlijk

Een 'beperkt risico' is slechts acceptabel bij niet windhinder gevoelig gebruik, te weten de activiteit 'doorlopen'. Voor de activiteiten slenteren en langdurig zitten is een beperkt risico op gevaar niet acceptabel. Alle situaties met een overschrijdingskans van groter dan 0,30% van de tijd zijn gevaarlijk en behoren te worden vermeden, het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld.

2.3 Windstatistiek

Zoals voorgeschreven in de NEN 8100 is de lokale windstatistiek en de terreinruwheid voor de locatie bepaald volgens de NPR 6097. De Amersfoortse coördinaten (= coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel) voor het plangebied zijn: X = 28.293 en Y = 380.337.

Uit de windstatistiek (Figuur 2.1) blijkt dat de windrichting zuid-zuidwest overheersend is op de locatie. Niet alleen komt de wind het grootste deel van de tijd uit deze sector, ook komen de hoogste windsnelheden bij deze windrichting voor.



Figuur 2.1: Windstatistiek op de locatie, conform NPR 6097

3 Situatie omschrijving

3.1 Ligging in Breskens

De ruimere omgeving van een plan is bepalend voor het karakter van de wind die op het plan aanstroomt. Zo waait het aan de kust bijvoorbeeld harder dan in het binnenland, waardoor windeffecten rond gebouwen aan de kust groter zullen zijn dan in het binnenland. Ook een stedelijke omgeving heeft een ander windprofiel dan het platteland.

Onderstaande figuren laten de ruwheid van het terrein rondom het plangebied binnen een straal van 6 km en de huidige stedenbouwkundige situatie zien. Het plan is gelegen in het havengebied en ten noorden en ten oosten van het plan is geen bebouwing aanwezig. Het plan kent daarmee in de noordelijke en oostelijke windrichtingen een onbelemmerde wind aanstroming over het zeewater. Aan de westzijde is een woonwijk met een bouwhoogten van 6 tot 9 m gelegen. In zuidelijke richting is een woonwijk met de bouwhoogten tot 12 m gelegen. De wind van de maatgevende zuid-zuidwestelijke richting stroomt over stedelijk bebouwd gebied. Aan de zuidoostzijde op een afstand van circa 150 m is een industriegebied met laag bouw gelegen. De toestroming van zuid-oostelijke wind heeft een relatief onbelemmerde toestroming over velden en laagbouw.



Figuur 3.1: Wijdere omgeving plangebied en ruwheid omgeving plan (waarbij: blauw = zee, rood = stedelijk, overige kleuren = landbouw / agrarisch)

3.2 Beschrijving plangebied

In het plan worden tien appartementengebouwen met circa 460 appartementen ontwikkeld in het luxe, met name, recreatieve segment. Er worden onder andere een toonaangevend internationaal zeezeilcentrum, een uitbreiding van de jachthaven, het visserijmuseum en de vismijn gerealiseerd. Daarnaast worden ook nog commerciële ruimte en bedrijfsbestemmingen toegevoegd. Vanuit het oogpunt van veiligheid en comfort is een goed windklimaat rondom dergelijke functies gewenst.

Het masterplan laat een plan zien met bebouwing gerealiseerd op dammen die de haven in steken, oplopend in hoogte tot circa 21 lagen, circa 69 m hoog (figuur 3.1). De woontoren op de dam van Fase 5 is circa 69 m hoog. In de directe omgeving van dit woontoren is een lagere bebouwing aanwezig (woongebouwen, circa 24 m en 36 m hoog) en het wind vanuit noord richting kan hier relatief vrij aanstromen.



Figuur 3.2: Plangebied en bouwhoogten

Opgemerkt wordt dat in de voorliggende rapportage de bouwhoogtes conform het bestemmingsplan gegeven zijn, gemeten vanaf maaiveld. Het maaiveld ligt circa 3 meter hoger dan NAP. In het bestemmingsplan zelf zijn bouwhoogtes gemeten vanaf NAP gegeven.

3.3 Gebruiksfunctie in en rondom het plan

Omdat het plan zich nog in de fase van het stedenbouwkundige ontwerp bevindt, is nog niet definitief vastgelegd waar entrées van gebouwen komen te liggen, waar voetgangersroutes precies gaan lopen en waar bijvoorbeeld verblijfsgebieden (bankjes, speelplekken en dergelijke) gerealiseerd gaan worden. Kort gezegd: het is nog niet bekend waar de activiteiten doorlopen, slenteren en langdurig zitten gesitueerd zullen worden.

Daarom is bij de beoordeling in hoofdstuk 5 aangegeven welk windklimaat (windhinderklasse) op een bepaalde positie in het plangebied zal optreden. Aan de hand van onderstaande tabel kan vervolgens, wanneer duidelijk is welke activiteiten op welke plek beoogd zijn, bekeken worden of het windklimaat geschikt is voor dit functie.

Tabel 3.1: Normstelling conform NEN 8100

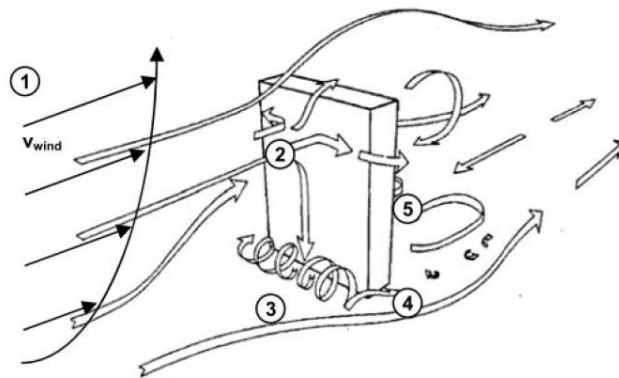
Type gebied	Classificatie	Windhinder		Windgevaar
		Ambitieniveau	Minimaal / acceptabel niveau:	
Openbare buitenruimte, trottoirs en dergelijke	Doorloopgebied	Goed windklimaat voor doorlopen = Klasse A, B of C	Matig windklimaat voor doorlopen = Klasse D	<i>Beperkte overschrijding van het gevaarcriterium toegestaan.</i>
Entreegebieden van gebouwen, winkelstraten en dergelijke	Slentergebied	Goed voor slenteren = Klasse A of B	Matig windklimaat voor slenteren = Klasse C	<i>Overschrijding van het gevaarcriterium <u>niet</u> toegestaan.</i>
Verblijfsgebieden (bankjes, speelterreintjes, terrassen)	Gebied voor langdurig zitten	Goed voor langdurig zitten = Klasse A	Matig windklimaat voor langdurig zitten = Klasse B	<i>Overschrijding van het gevaarcriterium <u>niet</u> toegestaan.</i>

4 Windhinder rondom hogere gebouwen (theorie)

In hoofdstuk 2 zijn de criteria voor windhinder en gevaar gegeven, aan deze criteria ligt de optredende windsnelheid ten grondslag. De wind- (of lucht) snelheid op looppniveau wordt in belangrijke mate beïnvloed door de aanwezige gebouwen.

In dit hoofdstuk worden een aantal 'algemene effecten' die optreden in de gebouwde omgeving toegelicht, aan de hand van simpele voorbeelden met één of twee gebouwen. In de praktijk zal het windklimaat nooit bepaald worden door één enkel gebouw. In werkelijkheid is de stede­bouw­kundige situatie veel complexer en daarmee zijn de stroming rondom de gebouwen eveneens veel complexer. De hoogten en volumes van de gebouwen, de positionering van de gebouwen ten opzichte van elkaar en de oriëntatie ten opzichte van de overheersende windrichting bepalen gezamenlijk het windklimaat op looppniveau. Uiteindelijk wordt het windklimaat in het plangebied bepaald door zeer veel (moeilijk voorspelbare) factoren.

Voor de begripsvorming wordt in figuur 4.1 voor een eenvoudige situatie (geheel vrijstaand, rechthoekig gebouw) uitgelegd hoe de windsnelheden door het gebouw worden beïnvloed.



1. Op enige hoogte boven de bebouwde omgeving is de 'ongestoorde' windsnelheid groter dan op loophoogte, waar de wind ten gevolge van beschutting door gebouwen wordt afgeremd.
2. De aanstromende lucht wordt door het gebouw geblokkeerd. Langs en over het gebouw ontstaan hogere lichtsnelheden, aangezien de totale hoeveelheid aanstromende lucht moet worden afgevoerd. Voor het gebouw ontstaat een stuw­punt.
3. Een deel van de met hogere snelheid aanstromende lucht zal langs de gevel naar beneden stromen en zal juist boven de grond worden afgebogen. Aan de voet van het gebouw zullen wervels met een horizontale as ontstaan.
4. Deze wervels zullen naar de gebouwhoeken bewegen, waar wervels met een verticale as (staande wervels) ontstaan, die regelmatig van het gebouw loslaten, en zich dan van het gebouw af bewegen. In de gebieden met deze 'cornersteams' zullen verhoogde windsnelheden met een sterk variërende windrichting optreden. Dit verschijnsel wordt als 'windhinder' ervaren.
5. Achter het gebouw ontstaat een gebied waar onderdruk heerst. Ook in dit gebied komen wervels voor, maar de windsnelheden zijn over het algemeen laag. Het is een relatief luw gebied.

Figuur 4.1: Windklimaat rondom geheel vrijstaand, rechthoekig gebouw

Binnen een stede­bouw­kundige omgeving zullen de bovenstaande verschijnselen rondom hogere bebouwing optreden. Echter de mate waarin deze optreden hangt sterk af van het hogere gebouw zelf en de omgeving. Wanneer een hoogbouw omgeven is door hogere bebouwing zullen andere windstromingen optreden dan wanneer een hoogbouw is omgeven door laagbouw. Ook aansluitende bebouwing en de gebouwworm en oriëntatie van het gebouw zelf ten opzichte van de overheersende windrichting zijn van invloed op het windklimaat.

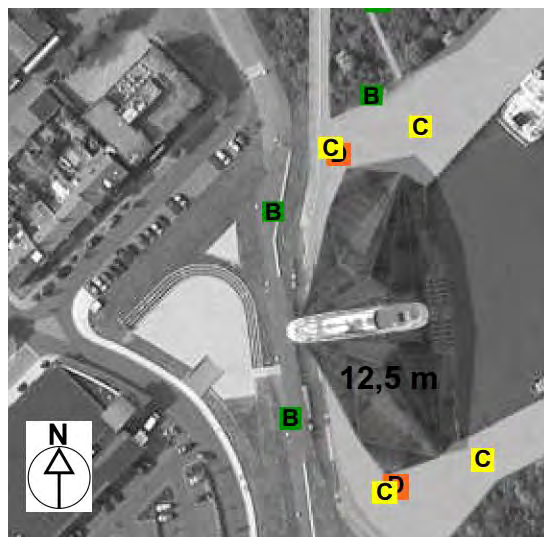
5 Beoordeling windklimaat

Op basis van de windstatistiek en de bij ons beschikbare kennis is een inschatting gemaakt van de optredende kwaliteitsklassen conform NEN 8100 in het plangebied. Het windklimaat in het plangebied is op hoofdlijnen beoordeeld. Doel van de voorliggende studie is er op gericht een eerste inzicht te geven in de optredende windklimaat en mogelijke plekken met windhinder binnen het plan te signaleren.

De onderstaande paragrafen geven per plandeel een impressie van de bebouwing in het plandeel en een overzicht van het te verwachten windklimaat in het plangebied.

5.1 Fase 1

Het gebouw ontworpen door KOCH Adviesgroep is vormgegeven als een boeggolf met daarop geplaatst een viskotter. Het gebouw is in totaal circa 12,5 m hoog en met de langsgevel georiënteerd op de overheersende windrichting zuid-zuidwest.



Figuren 5.1 a en 5.1b:

- Prognose windklimaat
- Afbeelding bouwplan

Het viscentrum is beperkt van hoogte. Naar verwachting zal het windklimaat, door de toevoeging van dit viscentrum, in dit deel van het plangebied niet ingrijpend wijzigen. Rondom het viscentrum wordt een windklimaat klasse B tot C verwacht, goed voor doorlopen, matig tot goed voor slenteren. Bij de gebouwhoeken kunnen bij zuidwestenwind cornerstreams optreden, naar verwachting is het windklimaat hier klasse C: goed voor doorlopen.

De entree is nu ontworpen in het midden van de zuidwestgevel, op de loopbrug onder de uitkragende kotter. Naar verwachting is het windklimaat hier voldoende goed voor. Het is echter aan te bevelen bij de verdere planuitwerking beter naar de het ontwerp en de verdere uitwerking van de entree te kijken.

5.2 Fase 2

Binnen Fase 2 worden drie appartementengebouwen met parkeergarage en commerciële ruimtes in de onderste bouwlagen van circa 27 m tot 39 m gerealiseerd. Fase 2 ligt tussen het strand en het Havengebied.



Figuren 5.2 a en 5.2b:
 - Prognose windklimaat
 - Afbeelding bouwplan

In het plangebied, op maaiveld rondom de gebouwen zal het windklimaat overwegend in klasse C vallen, goed voor doorlopen. De bebouwing op deze dijk ligt echter onbeschut, tussen strand en water in. De wind heeft hier vrij spel en in basis moet aan de kust rekening gehouden worden met hogere windsnelheden. Daarom is de verwachting dat rondom de bouwblokken, en met name bij de hoeken van de bouwblokken, turbulentie en cornerstreams zullen optreden. Dit leidt tot gebieden met klasse D en mogelijk direct bij de gebouwhoeken kleinere plekken met klasse E. Dit is matig tot slecht voor doorlopen. Hoe hoger de gebouwen worden, hoe slechter het windklimaat zal worden en de gebieden met een slechter windklimaat zullen ook groter worden.

De noordoostgevels van de gebouwen liggen relatief beschermt ten opzichte van de overheersende windrichting zuid-zuidwest. Hier zal bij elk gebouw een gebied met een lager windklimaat, klasse B tot C aanwezig zijn, dit is matig tot goed voor doorlopen.

Gezien het minder gunstige windklimaat met name ter plaatse van de hoeken verwacht wordt, is het verstandig de entrees niet nabij de hoeken van gebouwen te situeren. In het masterplan worden de entrees van de woontorens in het midden van de noordwest-langsgevels geschetst. Naar verwachting valt het windklimaat, direct bij de gevel in klasse C, wat matig is voor slenteren en entrees. Door voorzieningen als een scherm aan de zuidwestzijde van het entreegebied gecombineerd met een luifel of door het terugleggen van de entree het gebouwvolume in, zal een voldoende goed windklimaat voor entrees gerealiseerd kunnen worden. Middels een CFD-onderzoek kan de noodzaak van deze voorzieningen nauwkeurig bepaald worden.

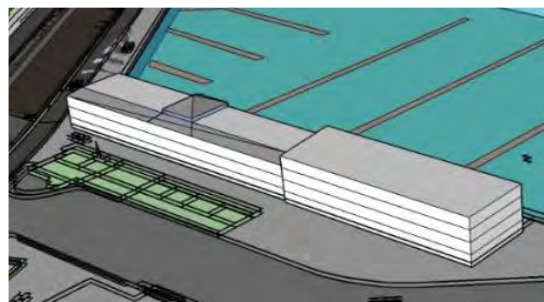
5.3 Fase 3

Fase 3 omvat een langgerekt gebouw van circa 13 m hoog. Het gebouw is bestemd voor 2 lagen parkeren met commerciële ruimtes en voorzieningen ten behoeve van jachthaven zoals sanitaire ruimtes, horeca en opslag. Op twee bovenste verdiepingen worden 32 appartementen gerealiseerd.



Figuren 5.3 a en 5.3b:

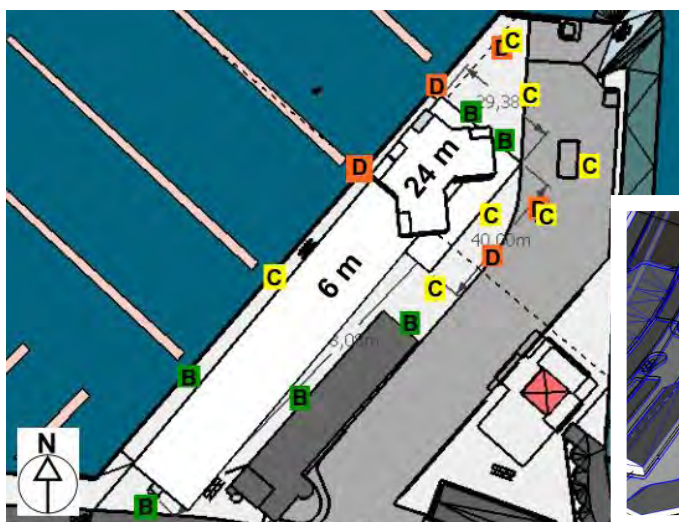
- Prognose windklimaat
- Afbeelding bouwplan



Rondom dit gebouw wordt overwegend een windklimaat klasse B verwacht, goed voor slenteren en goed voor doorlopen. Mogelijk treedt gezien de onbeschutte ligging en de lange gevels bij de noordoost hoeken van het gebouw klasse C op. Klasse C is goed voor doorlopen en matig voor slenteren.

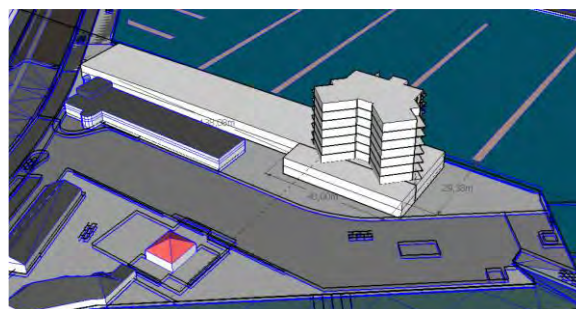
Variant Fase 3

Naast de bovenstaande gepresenteerde en beoordeelde massa-studie is er een tweede variant ontwikkeld, waarbij op de kop van het langwerpige bouwblok een bouwdeel met een totale hoogte van circa 24 m geplaatst wordt. Ter plaatse van deze hoogbouw wordt ook de plint breder. Tussen de gebouwhoeken en de rand van de plint is een afstand van circa 4 m aanwezig.



Figuren 5.3c en 5.3d:

- Prognose windklimaat
- Afbeelding bouwplan

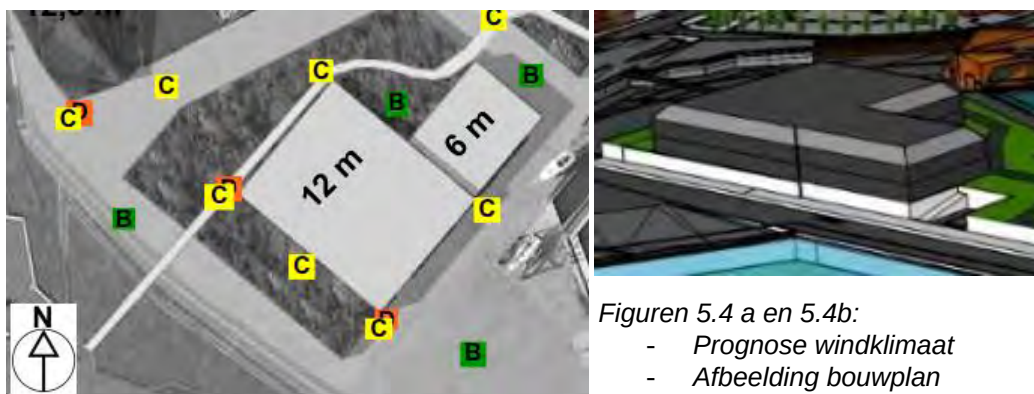


Het toevoegen van dit hoogbouwdeel zal zijn effect hebben in de directe omgeving van de hoogbouw, in het gebied op de kop van de dam. Aan de voet van de noordwestgevel zal ter plaatse van de hoogbouw een minder gunstig windklimaat ontstaan, klasse C tot D, wat matig tot goed is voor doorlopen maar minder geschikt voor entrees (matig tot slecht). Ook bij de gebouwhoeken zal een turbulenter windklimaat aanwezig zijn.

Aan de zuidoostzijde van de hogere woontoren is een brede plint aanwezig. Van het gebouw afstromende wind zal in de eerste instantie op het dak van de plint afstromen. Direct langs de gevel van de plint zal een luwer windklimaat aanwezig zijn, minimaal klasse C. Echter door de gebouwworm in combinatie met de onbeschutte locatie bestaat de kans dat op enige afstand van de gevel wel een negatief effect van de van de hoogbouw afstromende wind optreedt. Hier moet rekening gehouden worden met wind klasse C tot D, wat matig is voor doorlopen en slecht voor slenteren en langdurig zitten.

5.4 Fase 4

Fase 4 omvat de nieuwbouw van een bedrijfsgebouw van circa 6 en 12 m hoog.

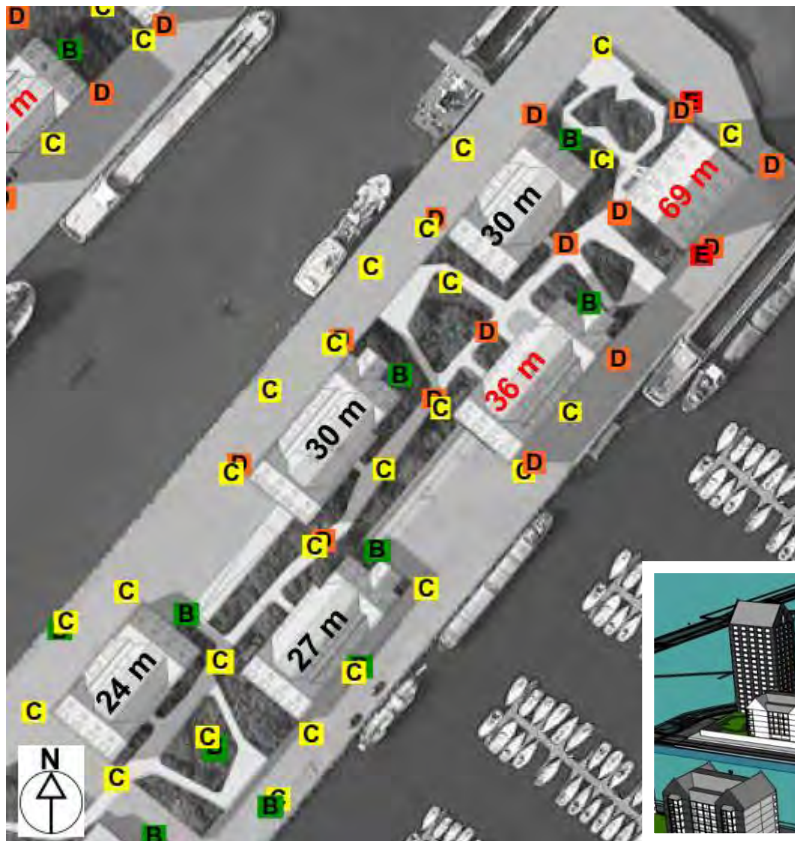


Figuren 5.4 a en 5.4b:
 - Prognose windklimaat
 - Afbeelding bouwplan

Rondom dit bedrijfsgebouw wordt overwegend een windklimaat klasse C verwacht: goed voor doorlopen. Nabij de gebouwhoeken bestaat de kans dat lokaal klasse D optreedt, wat matig is voor doorlopen. Aan de noord en noordoostzijde zal het windklimaat luwer zijn, klasse C tot B: matig tot goed voor slenteren.

5.5 Fase 5

Fase 5 omvat de realisatie van vijf appartementengebouwen, oplopend in hoogte van 24 m tot 36 m hoog en de realisatie van een 69 m hoge woontoren op de kop van de dam. Op de onderste verdiepingen van deze woonblokken is ruimte voor parkeren, commerciële ruimtes, handel en horeca.



Figuren 5.5 a en 5.5b:

- Prognose windklimaat
- Afbeelding bouwplan



Op deze dam zal het windklimaat vergelijkbaar zijn met het windklimaat op de dam in Fase 2:

Aan de zuidzijde van de dam, waar lagere bebouwing aanwezig is zal het windklimaat overwegend in klasse C vallen (goed voor doorlopen), met luwere plekken aan de noord-oostzijde van de bouwblokken.

Bij de hoeken bestaat de kans op plaatselijk een minder gunstig windklimaat, tot klasse D (matig voor doorlopen, slecht voor slenteren). In het middengebied, tussen de gebouwenhoeken aan weerszijde van dit middengebied in, bestaat ook de kans dat door kanalisering van de wind, een ongunstiger windklimaat ontstaat: klasse C tot D.

De entrees van de woonblokken zijn nu geschetst in dit middengebied, maar dan in het midden van de langsgevels van de gebouwen. Net als bij fase 2 is gezien het minder gunstige windklimaat met name ter plaatse van de hoeken verwacht wordt, is dit in basis een goede plek voor entrees. Met behulp van nader CFD-onderzoek kan onderzocht worden of maatregelen nodig zijn om bij deze entrees een goed windklimaat (klasse B) te realiseren.

Op de kop van de dam is een 69 m hoge toren gepland. Gezien de grote hoogte en de onbeschutte ligging in de haven moet rondom deze toren rekening gehouden worden met een ongunstig windklimaat: klasse D tot klasse E bij de gebouwhoeken, matig tot slecht voor doorlopen. Mogelijk zal het windklimaat aan de noordoostgevel luwer zijn, doordat dit gebied beschut ligt ten opzichte van de overheersende windrichting zuid-zuidwest.

5.6 Windgevaar in het plan

Op basis van de inventarisatie van de windstroming rondom het plan is een inschatting gemaakt van mogelijke locatie waar windgevaar conform de NEN 8100 optreedt. Gevaarlijke situaties moeten te allen tijde voorkomen worden. In de nabijheid van de gebouwhoeken van de woontoren 69 m hoog in Middenhavendam speelt het gevaarcriterium mogelijk een rol. Hier kan zowel de kwalificatie 'beperkt risico' als 'gevaarlijk' optreden.

De locaties met windgevaar worden pas gevaarlijk als deze locaties ook daadwerkelijk bereikbaar zijn voor mensen. Wij adviseren dan ook de bovengenoemde locatie zoveel als mogelijk niet toegankelijk te maken. Gedacht kan worden aan het juist positioneren van de looppaden en groenvoorzieningen. Middels een CFD-onderzoek kan nauwkeurig worden vastgesteld óf en waar 'een beperkt risico' of 'windgevaar' optreedt.

6 Samenvatting en conclusie

In opdracht van 'Aannemersbedrijf Van der Poel bv' is een theoretisch onderzoek uitgevoerd naar het te verwachten windklimaat op looppniveau in het plangebied 'Havengebied Breskens'.

Voor dit plan dient conform het beslismodel uit de NEN 8100 een windtunnel- of CFD-onderzoek uitgevoerd te worden. Dergelijke onderzoeken hebben echter een vrij lange doorlooptijd, daarom is in eerste instantie een theoretisch onderzoek uitgevoerd.

Naar verwachting is het windklimaat in het zuidwestelijke deel van het plangebied, wat dichterbij de bestaande bebouwing ligt en waar minder hoge nieuwbouw gepland is overwegend goed voor doorlopen (klasse C). In de meer beschutte gebieden, bijvoorbeeld aan de noordoostzijde van de gebouwen, zal het windklimaat beter zijn dan dat, klasse B, goed voor slenteren. Echter bij de gebouwhoeken moet rekening gehouden worden met turbulentie en cornerstreams, waardoor windklimaat tot klasse D (matig voor doorlopen, slecht voor slenteren) kan optreden.

De hoogste bebouwing is gesitueerd op de koppen van de dammen (noordoostzijde). Hier moet met name bij de gebouwhoeken rekening gehouden worden met windklimaat klasse D, matig voor doorlopen. Rondom de 69 m hoge woontoren (fase 5) kan ook windklimaat klasse E (slecht voor alle functies) optreden en is een risico op windgevaar aanwezig.

Omdat het windklimaat door vele factoren beïnvloed wordt, geeft een theoretische benadering niet een even nauwkeurig beeld als een CFD- of windtunnelonderzoek conform de NEN 8100. Wij adviseren, analoog aan de NEN 8100, onderzoek middels CFD uit te voeren, teneinde het windklimaat nauwkeurig te kunnen beoordelen. Ook kan middels een dergelijk onderzoek het effect van verschillende voorzieningen (beplanting, schermen, luifels en dergelijke) nauwkeurig onderzocht worden.

DPA Cauberg-Huygen B.V.



ir. L. Apon
Senior Adviseur

Bijlage 11 Rapport inspraak en overleg

Rapport inspraak en overleg & ambtshalve wijzigingen

Voorontwerp bestemmingsplan Havengebied Breskens

1. Inleiding

Het havengebied van Breskens, begrensd door de Westhavendam, de Westerschelde, Port Scaldis en de Keerdam, wordt ontwikkeld tot een recreatieve hotspot met een zeezeilcentrum, herstructurering van de bestaande jachthaven en uitbreiding hiervan en een viscentrum. In het plan wordt ruimte geboden voor behoud van de visserij, geconcentreerd in de Handelshaven. Daarbij worden 460 appartementen gerealiseerd op een plint met commerciële functies en parkeerfuncties. Om hiervoor een juridisch planologisch kader te bieden is een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld.

Procedure

Wij maakten op 6 september 2017 bekend dat het voorontwerp bestemmingsplan met bijbehorende stukken, waaronder een concept milieueffectrapport (MER), van 7 september 2017 t/m 4 oktober 2017 voor een ieder ter inzage werd gelegd. Het digitale concept ontwerp bestemmingsplan werd met ingang van die datum beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl onder plannummer NL.IMRO.1714.jachthavenBreskens-VO01.

Op 14 september 2017 is een inloop/informatiebijeenkomst georganiseerd in MFC de Korre om de ontwikkelingen toe te lichten en belangstellenden de gelegenheid te bieden tot het stellen van vragen. Ruim 100 belangstellenden hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon iedereen mondeling of schriftelijk een inspraakreactie indienen. Er zijn acht reacties ingekomen.

Daarnaast is het plan voor het wettelijk verplicht vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de provincie Zeeland, waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio Zeeland.

Vervolg

Nadat het inspraaktraject en het vooroverleg zoals genoemd in artikel 3.1.1. van het Besluit Ruimtelijke Ordening zijn afgerond, wordt het ontwerpbestemmingsplan opgesteld en met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure ter inzage gelegd. Vanaf dat moment kan een ieder gedurende zes weken een zienswijze indienen. Dit wordt bekendgemaakt in het Zeeuwsch Vlaams Advertentieblad, de Staatscourant en op de gemeentelijke website www.gemeentesluis.nl. Hierbij wordt tevens vermeld dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Ook wordt het ontwerpbestemmingsplan voor advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage toegezonden.

Degenen die een inspraak- of vooroverlegreactie hebben ingediend worden, onder toezending van dit rapport, geïnformeerd over de start van de zienswijzenprocedure. In het rapport zijn de reacties samengevat en voorzien van overwegingen. Hierbij is aangegeven of de reactie heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Daarnaast bevat het rapport een hoofdstuk waarin globaal de ambtshalve wijzigingen zijn opgenomen.

2. Inspraak

	Naam	Adres	Postcode en woonplaats	Ingekomen
1.	Inspraakreactie 1	Schoneveld 117	4511 HV Breskens	28-9-2017
2.	Inspraakreactie 2	Langestraat 98	B-8000 Brugge	4-10-2017
3.	AKD N.V.	Postbus 4603	ES Breda	4-10-2017
4.	Transport Maatschappij Terneuzen B.V.	Postbus 221	4530 AE Terneuzen	4-10-2017
5.	De Hoop Terneuzen B.V. e.a	Postbus 19	4530 AA Terneuzen	5-10-2017
6.	Inspraakreactie 6	't Schuttebocht 21	4501 AA Oostburg	5-10-2017
7.	VVE 'Het Wapen van Breskens'	p/a Molenwater 1/404	4511 BN Breskens	4-10-2017
8.	Inspraakreactie 8	Molenwater 1/404	4511 BN Breskens	4-10-2017

Inspraakreactie 1 (nr. 17.0013978)

1. Betrokkene is van mening dat de vermelding dat de gekozen stijlen stoer en mannelijk zijn, niet meer van deze tijd is en getuigt van een gebrek aan respect voor vrouwen. Daarnaast geeft hij aan dat de tekeningen slechts op elkaar gestapelde blokken weergeven, die zich in niets onderscheiden van de bebouwing aan de Vlaamse kust. Het zou gewenst zijn de nieuwbouw een duidelijk maritiem karakter te geven, zoals bijvoorbeeld het havenproject van Vejle in Denemarken.
2. Uit de stukken blijkt niets over het gebruik van moderne technieken en duurzame bouw, zoals CO₂ neutraal bouwen, wind- of zonne-energie.
3. Door betrokkene wordt gevraagd hoe eventueel optredende schade door hoog water wordt gecompenseerd en of hiervoor publieke middelen worden ingezet.
4. Voor betrokkene komt uit de stukken onvoldoende naar voren wat de noodzaak is voor de beoogde transformatie, de jachthaven wordt naar zijn mening niet de drager van de plaatselijke economie en ook de reden voor verplaatsing van de vismijn en het museum wordt niet duidelijk. Deze ontwikkelingen kunnen toch geen reden zijn om de haven aan projectontwikkelaars over te doen, dit gebied krijg je dan niet meer terug.
5. De vraag van betrokkene is of de betere verbinding die in het plan wordt gesteld, wordt ondersteund door sociale woningbouw. Hij is van mening dat de verbinding al goed is, nu vele inwoners al in de haven of bij havengerelateerde bedrijven werken. Naar zijn mening klemt dat temeer nu men om het Viscentrum te bereiken over de laadplaats van de supermarkt moet. Deze vormt nu juist een blokkade tussen dorp en havengebied.
6. Er is geen garantie dat de verwachte verkeersdrukte inderdaad meevalt, zodat betrokkene vraagt om nu al een duidelijk plan te maken om de ontsluiting en verkeersafwikkeling in het gebied inzichtelijk te maken en problemen in de toekomst te voorkomen.
7. Betrokkene verzoekt aan te geven welke gevolgen er zijn voor de nabijgelegen Natura-2000 gebieden door de toename van het aantal ligplaatsen en of het toezicht verbeterd wordt.
8. Tenslotte verzoekt betrokkene aan te geven op welke wijze de lokale economie baat heeft bij deze ontwikkeling, bijvoorbeeld doordat een plaatselijke aannemer wordt ingezet, de exploitatie met uitsluitend lokale partijen plaatsvindt of een aantal appartementen aan plaatselijke bewoners wordt verkocht.

Overwegingen

1. Zo vrouwen zich al getroffen voelen door de beschrijving van de gekozen stijlen, betreuren wij dat, maar nu hier sprake is van een mening van de, deskundige, steller hiervan, voelen wij ons niet geroepen dit aan te passen. Zo betrokkene dit wenst, kan hij voor stoer ook zeker vrouwelijk lezen. Wat wij belangrijker vinden om te

verduidelijken is dat de 'gestapelde blokken' zoals betrokkene die duidt niets anders zijn dan de volumestudie die de bouwmassa's weergeven zoals het bestemmingsplan dit in de toekomst mogelijk maakt. Het zijn zeker geen beelden van de gewenste architectuur ter plaatse. In het ontwerp bestemmingsplan zal de verdere uitwerking van de bouwblokken worden gevisualiseerd. Hoewel ook dat nog niet de uitwerking op bouwplanniveau zal zijn, zullen de plannen op dat moment wel vanuit het oogpunt van redelijke eisen van welstand kunnen worden beoordeeld.

2. De appartementen worden gebouwd conform de eisen ten aanzien van energie en isolatiewaardes zoals opgenomen in het geldende Bouwbesluit.
3. Overstromingen doen zich enkele keren per jaar voor bij springtij. Dan is het waterniveau op de kades beperkt. Hiermee wordt bij de nieuwbouw rekening gehouden. De gebouwen worden op een zodanige hoogte gerealiseerd dat de springtij-overstromingen alleen de kades bereiken en de gebouwen hiervan geen hinder ondervinden. Alleen bij zeer uitzonderlijke overstromingen, met een kans van 1 keer in de 4.000 jaar, kan de invloed groter zijn. Desalniettemin worden de gebouwen zo gerealiseerd dat ook dan de schade minimaal zal zijn. Voor de openbare ruimte, dus wegen, voet- en fietspaden, wijzigt de situatie ten opzichte van de huidige niet. Van een (andere) inzet van publieke middelen zal dan ook geen sprake zijn.
4. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt op diverse plaatsen aandacht besteed aan de achtergronden van de totstandkoming van het Masterplan en het daaruit voortvloeiende voorontwerp van het bestemmingsplan zoals dat nu voorligt. Samengevat komt het er op neer dat de activiteiten in het havengebied van Breskens al enige jaren teruglopen. De indeling van de haven is inmiddels niet meer geschikt voor de moderne handels- en visserij-activiteiten. Het behouden van de huidige situatie zou een nog verdere achteruitgang van werkgelegenheid betekenen; de neergaande trend van de afgelopen jaren wordt immers niet tegengegaan. 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 integraal deel gaat uitmaken van het stedelijk gebied. Zo wordt een uitwisseling bewerkstelligd 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 daarom het hele havengebied getransformeerd. De jachthaven is hierbij wel een spil voor, maar niet, zoals betrokkene suggereert, de drager van de plaatselijke economie. De vismijn is aan het einde van zijn levensduur, het gebouw is niet meer geschikt voor zijn doel en de kosten om het gebouw aan te passen staan niet in verhouding tot het daarmee te dienen doel. Een nieuw gebouw is dan ook zonder meer noodzakelijk. Door de verplaatsing van de vissersschepen naar de Handelshaven is de beoogde locatie hiervoor ook het meest logisch. Omdat de visserij voor Breskens zo'n belangrijke activiteit is, ook vanuit (cultuur)historisch oogpunt, is ervoor gekozen om ook het museum de kans te geven uit te breiden in een nieuw pand en van het geheel een echte beleving te maken. Zeker met het oog op het toerisme in de streek zal dit een nieuwe trekker vormen door middel van het concept 'van catch to plate'.
5. Het Viscentrum is straks te bereiken via het Spuiplein en het Keipad, dat autovrij wordt gemaakt, zodat van een blokkade als gevolg van de supermarkt geen sprake is. Ook komt er een brugverbinding tussen het gebouw en de dijk, dus het Viscentrum vormt op die manier de nieuwe entree van het havengebied. De binding die betrokkene voorts schetst is een sociale verbinding die gevormd wordt doordat veel inwoners van Breskens werken in de haven of bij daaraan gelieerde bedrijven. De verbinding die wij hier beogen gaat verder dan dat en voorziet in een uitbreiding van het centrumgebied door hier ook andere havengerelateerde bedrijvigheid, horeca en detailhandel toe te staan. Doordat er daarnaast sprake is van een toevoeging van woon- en verblijfsrecreatieve functies, ontstaat een levendig flaneergebied en worden deze delen van Breskens dus ook op een andere manier verbonden.
6. Omdat sprake is van een nieuwe situatie kunnen de verkeersgeneratie en de afwikkeling van deze verkeerstoename alleen gebaseerd worden op de uitvoerige

tellingen die zijn gedaan, en die de basis vormen voor het verkeersmodel. Deze gegevens zijn objectief bepaald en hoewel dat geen garanties geeft, is in de praktijk gebleken dat de feitelijke situatie uiteindelijk meestal niet veel afwijkt van de berekeningen. Dit neemt niet weg dat de suggestie van betrokkene nu al een plan te maken voor de verkeersafwikkeling en -ontsluiting en het geheel zo meer inzichtelijk te maken, een goede is. In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is ook aangekondigd dat zo'n uitwerking aan het ontwerpbestemmingsplan wordt toegevoegd. Het betreft een uitwerking op hoofdlijnen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal een gedetailleerder ontwerp beschikbaar zijn. Dit past in de gebruikelijke fasering van de planvoorbereiding.

7. Ten behoeve van het MER is uitgebreid onderzocht welke gevolgen de ontwikkeling heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Gebleken is dat de beperkte toename van het aantal jachten geen significant negatieve gevolgen heeft. Voor nadere informatie verwijzen wij onder meer naar de als bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegde documenten 'Toetsing wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming' en 'Soortenbeschermingstoets bestemmingsplan Haven Breskens', beide van Arcadis.
8. De ontwikkeling tot op bouwplanniveau is nog niet ver genoeg om te kunnen bepalen welke (onder)aannemers hier een rol kunnen gaan spelen. Dat de exploitatie met lokale partijen plaatsvindt is geen verplichting, maar wel een logisch gevolg van een ontwikkeling als deze. De initiatiefnemers zelf zijn immers ook lokaal en regionaal gevestigde bedrijven. Uit de praktijk in de gemeente Sluis blijkt dat lokale bedrijven regelmatig worden ingeschakeld voor het realiseren van projecten. Wat de aankoop van appartementen betreft kunnen inwoners van Breskens, of de gemeente Sluis, appartementen aankopen. Er kan geen verplichting worden opgenomen om deze eerst aan inwoners aan te bieden. Tijdens de inloopbijeenkomst is wel gebleken dat in Breskens belangstelling bestaat voor aankoop van appartementen. Hiervoor zijn ook de eerste contacten gelegd.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt tot:

- Betere visualisaties van de ontwerpen van de bouwblokken in de toelichting (Westhavendam) en aanvulling met een Beeldkwaliteitsplan.
- Parallel aan de bestemmingsplanprocedure wordt invulling gegeven aan de vraag om inzicht te geven in de verkeersafwikkeling en ontsluiting van het havengebied door middel van een voorlopige inrichtingstekening.

Inspraakreactie 2 (17.0014264)

1. Betrokkenen zijn eigenaar van de recreatiewoning Scheldekade 6 en daardoor betrokken bij het plan. Zij staan positief tegenover de plannen om het gebied grondig te revitaliseren. De realisatie van het nieuwe Viscentrum zal een aanwinst zijn voor het dorp en een boost geven aan de reeds bestaande toeristische aantrekkingskracht en zij vinden het begrijpelijk dat appartementen en handelsruimten gerealiseerd moeten worden om het geheel te financieren.
2. Wel vrezen zij dat de kleurrijke afwisseling in het gebied onder de plannen te leiden zal hebben. Nu alleen gesproken wordt over de jachthaven, bestaat de vrees dat de andere activiteiten zullen moeten verdwijnen zoals de vissersschepen en andere grotere bedrijfsvaartuigen. Zeker in de winter is het een verarming als alleen de jachthaven overblijft. Een garantie op meer vermenging van functies en het behoud van de visserij zouden een voorwaarde moeten zijn.
3. Betrokkenen vrezen daarnaast dat de nieuwe vismijn de (financiële) doodssteek betekent voor de visserij, die het al jaren moeilijk heeft.
4. Het aantal van 460 appartementen is naar de mening van betrokkenen te groot, 300 zou een meer realistisch aantal zijn. Zeker nu, in afwijking van de eerdere plannen, op de kop van de Middenhavendam bedrijfsactiviteiten behouden blijven, is de hoogte nog verder toegenomen. Een kleiner aantal appartementen past beter bij de schaal van Breskens.

5. De bebouwing wordt geconcentreerd op de Westhavendam en de Middenhavendam, terwijl het gebied ook het terrein van de jachthaven omvat. Een betere spreiding van de appartementengebouwen zou het plan ten goede komen. Als lage volumes met appartementen gerealiseerd worden op de locatie van de huidige vismijn, komt dat ook de levendigheid en de veiligheid ten goede. Ook de houten paviljoenen tegen de dijk zouden voor vervangende bebouwing in aanmerking kunnen komen. Op deze manier zou een nog betere verbinding tussen dorp en havengebied gerealiseerd kunnen worden, zelfs Port Scaldis wordt dan uit het isolement gehaald.
6. De realisatie van een hoge woontoren als landmark gaat voorbij aan het feit dat een dergelijke eyecatcher al bestaat in de vorm van de graansilo, inclusief het werk van Johnny Beerens. De structuur en het gesloten volume van deze silo zijn naar de mening van betrokkenen ideaal voor een museum, zoals het visserijmuseum. Ook heeft betrokkene vernomen dat zich onder het gebouw een bunker uit WOII bevindt. Een museum met geheel bovenop een horecagelegenheid biedt een ieder de kans om kennis te nemen van de geschiedenis en te genieten van het bijzondere uitzicht, waarbij tevens een beeldbepalend schilderwerk behouden kan blijven. Daarnaast zal de afbraak van de silo en de bunker geen sinecure zijn.
7. De graansilo huisvest nu veel antennes. Betrokkenen vragen zich af welke oplossing hiervoor wordt voorzien.

Overwegingen

1. Wij waarderen de positieve houding van het betrokkenen en het inzicht dat zij tonen in de verhouding tussen min of meer publieke functies en de wijze waarop deze met private middelen gefinancierd worden.
2. Van het verdwijnen van watergebonden activiteiten is geen sprake. De plannen voor de herinrichting van het havengebied beogen het behoud van de diversiteit aan activiteiten in de haven. Dat bepaalt ook de charme van het gebied voor eigen bewoners en toeristen. Uit de plannen blijkt ook dat dit kan. De functie van de haven voor overslag van landbouwproducten en bouwstoffen is verdwenen of geminimaliseerd. De visserij is, uitgedrukt in het aantal schepen met Breskens als thuishaven, sterk afgenomen. Echter Breskens heeft zich ontwikkeld als grootste aanvoerhaven van garnalen in Zuid -Nederland. Deze positie kan worden versterkt door te investeren in een nieuwe vismijn met moderne, voedselveilige voorzieningen. Daar voorzien de plannen in.

Aan het Visserijmuseum wordt een Visserij experience toegevoegd. Hierin worden achtergronden van de visserij uit het verleden, heden en de toekomst beeldend gepresenteerd. De bezoeker kan het leven aan boord van een vissersvaartuig beleven, de producten van de zee kunnen worden geproefd. Deze combinatie van Visserijmuseum en Visserijexperience met de in de nieuwe plannen gekozen locatie, die tegen het centrum van Breskens aanligt, smelten het havengebied en zijn visserijactiviteiten samen met de kern Breskens.

Door het kleinere aantal vissersschepen is slechts een deel van de bestaande Handelshaven bestemd als los- en als ligplaats voor vissersschepen. Het noordelijke deel van deze haven blijft beschikbaar als aanmeerplaats voor grotere bedrijfsvaartuigen. Het is de bedoeling dat de mogelijkheid van bevoorrading van schepen wordt gecontinueerd. Hierover vindt overleg met partijen plaats. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal hierover naar verwachting overeenstemming zijn bereikt. De inrichting van het openbaar gebied faciliteert, door de situering van de parkeerplaatsen, de afmeermogelijkheden in combinatie met reguliere bevoorrading. Werkzaamheden op het gebied van op- en overslag zullen worden uitgesloten in verband met het woon- en leefklimaat van de nieuw te realiseren appartementen.

Door de verschillende functies binnen het havengebied te "verschuiven" ontstaan nieuwe logische clusters van activiteiten. Door het verplaatsen van de visserijactiviteiten ontstaat ruimte om de jachthaven uit te breiden, aansluitend aan de bestaande jachthaven. De noodzaak voor herinrichting van de bestaande jachthaven kan op die manier gekoppeld worden aan een uitbreiding van ligplaatsen

voor grotere schepen (>12.00 m), een uitbreiding van de bezoekerssteigers, verplaatsing van de ligplaatsen voor visbootjes en voor een steiger geschikt voor zogenaamde superjachten. Dat betekent nieuwe impulsen voor water(sport)gerelateerde bedrijvigheid. De uitbreiding van de jachthaven biedt ook de gelegenheid om ligplaatsen voor de zeezeilschool te reserveren, alsmede voor schepen, die gehuurd kunnen worden voor een bepaalde periode. Deze zeezeilschool zal verder gebruik kunnen maken van leslokalen, sanitaire en douchevoorzieningen, die beschikbaar zijn voor nieuwe ligplaatshouders en onderdeel zullen zijn van het gebouw dat op de locatie van de bestaande vismijn zal verrijzen. Bestaande bedrijven die onderhoud etc. verzorgen aan de jachten blijven gevestigd binnen het havengebied, hetgeen eveneens voor een bepaalde levendigheid zal zorgen. Bovendien dragen deze bedrijven bij aan de aantrekkelijkheid van de jachthaven voor booteigenaren.

3. Er zijn zorgen binnen de visserij omdat er de afgelopen jaren een aantal kotters is verdwenen. De visserij heeft het al jaren moeilijk, maar op dit moment ontwikkelt de situatie zich positief. Vismijn Breskens richt zich vooral op garnalenvangst en verwerking. De aanvoer van garnalen is stabiel, en de afgelopen periode zelfs gestegen. Juist de investering in een nieuwe vismijn geeft de visveiling meer mogelijkheden te investeren in bijvoorbeeld een nieuwe garnaal zeefmachine. Een koppeling met een toeristische functie zal de situatie verbeteren. In de toelichting zal verder uitvoeriger worden ingegaan op het bezoekersaantal, waarvan ook de vismijn profiteert. Hiervoor is een analyse verricht van meerdere verschillende gegevens van bezoekersaantallen van musea. Daaruit blijkt dat een substantiële groei kan worden verwacht.

Om misverstanden te voorkomen, de vissers zijn niet degenen die de nieuwe vismijn behoeven te financieren. Deze kosten worden betaald vanuit het plan, zodat deze stap voor hen slechts positieve gevolgen zal hebben. Met de nieuwe vismijn wordt juist bijgedragen aan een meer toekomstbestendige bedrijfstak.

4. Het aantal van 460 appartementen is fors, dat beamen wij, maar de maat en schaal van het gebied kan dergelijke forse bouwvolumes aan zoals blijkt uit de visualisaties. Dat een kleiner aantal appartementen leidt tot minder grote bouwvolumes wordt zeker niet ontkend, maar deze aantallen vormen in het Masterplan de basis. Daarin is een passende verhouding gekozen tussen enerzijds de opbrengsten van het programma en anderzijds de kosten van buitendijks bouwen inclusief de transformatie van het havengebied, de aankoop van het gebied, de zich daarbinnen bevindende bedrijfsgebouwen en de sanering hiervan. De toename van de hoogte van appartementen is relatief. De oorspronkelijke appartementen op de kop van de Middenhavendam zijn, als gevolg van de mogelijkheid de bestaande bedrijven aldaar te herhuisvesten, verspreid over de andere complexen.
5. In het Masterplan is uitgegaan van het situeren van de nieuwe functies direct nabij het centrumgebied. Prioriteit is om het centrum van Breskens op die manier te versterken. Daarmee wordt ook als eerste het gebied aangepakt dat in de huidige situatie niet meer goed functioneert en om transformatie vraagt. Om dit alles te bewerkstelligen is reeds een aanzienlijke opgave. Gebleken is dat de kosten voor aankoop en realisering enerzijds en de opbrengsten van het programma anderzijds in balans zijn. De logische begrenzing van het bestemmingsplan houdt niet dat de transformatieopgave verandert ten opzichte van het Masterplan. Duidelijk is dat realisering van het thans beoogde programma al een forse opgave betekent. Spreiding van het huidige programma over een groter gebied is economisch gezien niet mogelijk. Er is dan sprake van aanzienlijk meer kosten (aankoop van gronden en gebouwen, sloop hiervan en nieuwbouw) zonder dat hier vergelijkbare opbrengstmogelijkheden tegenover staan. Indien alleen vervangende nieuwbouw plaatsvindt, gaan de aankoopkosten van gronden en gebouwen verloren. Om dat te financieren is een extra programma als kostendrager nodig. De huidige eigenaren van het resterende deelgebied kunnen overigens ook zelf kiezen voor revitalisering, de planregeling kent hiervoor ruimere mogelijkheden toe dan in het geldende bestemmingsplan zijn opgenomen. Het oostelijke gebied functioneert op dit moment

ook goed, er zijn sterke ondernemingen gevestigd, de gebouwen zijn relatief nieuw en de functies voorzien in een behoefte. De situatie is hier dan ook aanzienlijk beter dan de situatie met verouderde bedrijfsgebouwen in het westelijk deel van het havengebied waar sprake is van relevante leegstand en achteruitgang.

6. Hoewel betrokkenen in dit opzicht wellicht geen ongelijk hebben, wordt het visserijmuseum op een passende(r) wijze ondergebracht in het Viscentrum en is het onderzoeken van een alternatieve locatie hiervoor niet opportuun.
De graansilo met het kunstwerk vormt zeker een landmark, maar zou het gebouw blijven staan, komt het tussen appartementencomplexen te staan. De functie als landmark vervalt dan ook. Gelet op het te realiseren programma en de locatie waarop zich de graansilo bevindt, is behoud hiervan niet mogelijk zonder het plan aan te passen. Dit wordt niet gewenst geacht. Er wordt onderzocht of het mogelijk is om het kunstwerk een nieuwe plaats te geven of om een nieuw/ander werk van de kunstenaar aan het havengebied toe te voegen.
Mocht zich een bunker onder het complex bevinden, dan hoeft deze niet te worden gesloopt. De appartementen worden vanaf het huidige kadeniveau gebouwd. Hierbij wordt er zo min mogelijk in het fundament van de havendammen gewerkt. Dat het aantreffen van een bunker vraagt om een technische oplossing bij de uitvoering wordt onderkend. Overleg met de initiatiefnemer heeft uitgewezen dat oplossingen zeker denkbaar zijn.
7. Deze antennes zullen in overleg met de betrokken providers moeten worden verplaatst. Omdat de Middenhavendam voorlopig nog niet wordt ontwikkeld, heeft dit niet op korte termijn vorm te krijgen. Binnen het bestemmingsplan hoeft ook geen aparte regeling te worden opgenomen om verplaatsing mogelijk te maken.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt niet tot aanpassing van het plan.

Inspraakreactie 3 (17.0014270)

1. De inspraakreactie wordt ingediend namens S.E.A.M. Onroerende Zaken B.V., gevestigd aan de Haven Westzijde 12. S.E.A.M. heeft het recht van erfpacht ter zake van enkele percelen nabij het plangebied, te weten de percelen kadastraal bekend als gemeente Oostburg, sectie EB, nrs 1623 en 2236. Het plan leidt ertoe dat het bedrijf haar activiteiten moet staken. Uit het voorontwerp blijkt in het geheel niet dat rekening is gehouden met de economische activiteiten van S.E.A.M. en haar belang bij het voortbestaan van het bedrijf op haar gronden, waardoor het plan in strijd is met de artikelen 3:2 en 3:4 van de Awb.
2. Er wordt een breed scala aan ontwikkelingen toegelaten, met name binnen de bestemmingen Gemengd-1 en Gemengd-2. De behoefte aan alle toegestane stedelijke ontwikkelingen moet voldoende worden aangetoond. Een algemene beschrijving in de toelichting volstaat hiertoe niet, van alle verschillende functies moet aangetoond worden dat hieraan een behoefte bestaat. Dit is naar de mening van S.E.A.M. onvoldoende gebeurd.
3. Ook is het na lezing van de stukken onduidelijk gebleven waarom een integrale herontwikkeling, waarbij bestaande bedrijven worden wegbestemd, noodzakelijk zou zijn. De noodzaak zou zijn ingegeven door de behoefte aan uitbreiding en vernieuwing van de jachthaven, maar hieruit volgt niet waarom de bouw van appartementen op de locatie van S.E.A.M. noodzakelijk zou zijn. Uitbreiding en revitalisering van de haven, zonder het volbouwen van de westzijde van de handelshaven ligt veel meer voor de hand.
4. De economische uitvoerbaarheid is onvoldoende aangetoond. Uit de stukken volgt niet hoe de plannen worden uitgevoerd en of daar voldoende middelen voor aanwezig zijn.
5. Verzocht wordt de plannen niet door te zetten of in ieder geval geen ontwikkelingen mogelijk te maken op de gronden van S.E.A.M.

Overwegingen

1. Bij de gemeente is bekend dat het bedrijf beschikte over een erfpachtovereenkomst voor de genoemde percelen. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft de gemeente echter geïnformeerd over beëindiging van de erfpachtovereenkomst per 31 december 2016. Daaruit is afgeleid dat geen sprake meer is van een erfpachtovereenkomst. De situatie wijkt dan ook af van hetgeen in de reactie is voorgesteld. Dit neemt niet weg dat de belangen van in het gebied gevestigde bedrijven zeker wel in de overwegingen meegenomen. Hoewel op- en overslag van goederen in het licht van het beoogde woon- en leefklimaat van de appartementen niet meer kan worden toegestaan, evenals het uitvoeren van werkzaamheden aan de schepen zelf beperkt wordt, blijft wel degelijk kadeflengte beschikbaar voor het afmeren. Ook wordt voldoende ruimte geboden voor reguliere bevoorrading door het parkeren in het openbaar gebied vorm te geven aan de zijde van de appartementen. De kade biedt daardoor ruimte voor afmeervoorzieningen en bevoorrading.
2. De beschrijving in de toelichting pretendeert zeker niet volledig te zijn, daartoe is een tweetal onderzoeksrapporten in de bijlagen bij de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen. Uit de reactie van S.E.A.M. valt niet op te maken dat zij van de inhoud van deze rapporten kennis heeft genomen, nu de enkele stelling dat een algemene beschrijving in de toelichting niet volstaat, niet wordt onderbouwd met argumenten gericht op de inhoud van de betreffende rapporten. Vooralsnog kunnen wij dan ook niet concluderen dat de verstrekte informatie blijkt geeft van een onvoldoende onderbouwing van de behoefte. Daarbij constateren wij deze de, veelal langdurige, leegstand in het gebied en het provinciaal beleid onze visie op de toekomst van het gebied ondersteunen.
3. Zoals gezegd is de gehele gebiedstransformatie ingegeven door de teruglopende bedrijvigheid in het gebied. Nu er geen enkel zicht is op een terugkeer van de bedrijvigheid ligt herontwikkeling voor de hand, evenals een koppeling met het dorp. Om een succesvolle transformatie tot stand te brengen is voor het hele gebied een plan ontwikkeld, waarbij het door de aard van de gewenste functies niet mogelijk is om verspreid liggende bedrijfsactiviteiten in een zwaardere milieucategorie blijvend te faciliteren. Zeker het 'inklemmen' van milieuhinderlijke bedrijvigheid op de Westhavendam, tussen de woningen in het dorp en de nieuwe appartementen in het havengebied is vanuit ruimtelijk oogpunt ongewenst. Wel wordt natuurlijk ruimte geboden aan bedrijvigheid in de lagere milieucategorieën 1 en 2, die passend zijn binnen de woonomgeving. Nu betrokkene ter plaatse alleen een loods ten behoeve van opslag lijkt te exploiteren, kan in overleg wellicht ook in binnen de nieuwe ontwikkelingen fysieke ruimte worden geboden.
4. Deze constatering is terecht, doordat de afspraken en verantwoordelijkheden voor de invulling van het gebied nog niet voldoende uitgekristalliseerd waren ten tijde van het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan, was het niet mogelijk hierover alle benodigde informatie op te nemen. Een verdere uitwerking was reeds beoogd in het ontwerpbestemmingsplan.
5. Uit het vorenstaande blijkt dat wij aan het verzoek van S.E.A.M. geen gehoor zullen geven, bij een afweging tussen alle betrokken belangen mag aan het algemeen belang, dat is gediend bij een volledige transformatie van het havengebied, een zwaarder gewicht worden toegekend. Zoals echter onder 1 is overwogen, is bij de besluitvorming zeker wel rekening gehouden met haar belangen.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt tot een aanvulling van de haalbaarheidsparaagraaf. In de toelichting wordt daarnaast nader ingegaan op de aan- en afmeermogelijkheden van schepen aan de kade. De regels zullen hierop ook worden aangevuld.

Inspraakreactie 4 (17.0014263)

1. Trama staat positief tegenover de voorgenomen ontwikkeling van het havengebied, maar kan zich niet verenigen met het uitgangspunt van het plan met betrekking tot de huidige aanmeermogelijkheden aan de Middenhavendam in de Handelshaven. De schepen van Trama meren op deze locatie elk weekend aan, zodat ze gereed gemaakt kunnen worden voor de volgende werkweek. Uit de beschrijving in het voorontwerp bestemmingsplan maakt Trama op dat er geen ruimte meer aan de kade zal zijn voor haar schepen, hetgeen de exploitatie van de schepen lastiger maakt en kostenverhogend werkt. Alternatieve aanmeerlocaties heeft Trama niet kunnen vinden, zodat de continuïteit van het bedrijf in gevaar komt. Verzocht wordt om actieve hulp te bieden bij het vinden van een alternatieve aanmeerlocatie.

Overwegingen

1. De afmeerruimte voor grotere schepen, niet zijnde vissersschepen, blijft behouden. Bij de invulling van de havendammen wordt ook rekening gehouden met de daarvoor benodigde voorzieningen zoals bolders, laad- en losmogelijkheden etc. Het uitvoeren van werkzaamheden aan de schepen zal echter beperkt worden, zowel qua maximaal toegestane geluidsbelasting als voor wat betreft de tijdstippen dat deze werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. De bedoeling is dat bevoorrading van schepen mogelijk blijft. Hierover vindt overleg met de bedrijven in het havengebied plaats. Op- en overslag zullen niet meer mogelijk zijn in verband met het woon- en leefklimaat van de te realiseren appartementen. Met Trama zal daarnaast overlegd worden of de voorziene afmeerlocatie en de toegestane activiteiten voldoende zijn.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt tot een aanvulling van de toelichting en de regels. In de toelichting wordt nader ingegaan op de aan- en afmeermogelijkheden van schepen aan de kade. De regels zullen hierop ook worden aangevuld.

Inspraakreactie 5 (17.0014307)

1. De Hoop staat positief tegenover de voorgenomen ontwikkeling van het havengebied Breskens, maar kan zich niet verenigen met het uitgangspunt van het plan met betrekking tot haar vestigingsplaatsen aan de Haven Westzijde, kadastraal bekend als gemeente Oostburg sectie EB nrs 1603, 2786, 2723, 2724 (elk gedeeltelijk), 1599, 1601 en 1600. De voorgenomen ontwikkeling van appartementen met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan bij de bestaande bedrijvigheid van De Hoop. De bedrijven van De Hoop zijn aldaar gevestigd dan wel zijn de bedrijven afhankelijk van op- en overslag via de Westhavendam. De bezwaren richten zich op twee punten; de erfpachtovereenkomsten voor de nummers 1599, 1601 en 1600 duren tot en met 31 oktober 2041, respectievelijk 31 december 2043 en de gesprekken met de gemeente hebben tot op heden nog niet geleid tot een aanvaardbare relocatie van de bedrijvigheid van De Hoop.
2. Verzocht wordt het plan zo aan te passen dat de bedrijfsactiviteiten gehandhaafd kunnen blijven en de beschikbare periode te gebruiken om te komen tot aanvaardbare alternatieve locaties.

Overwegingen

1. Er wordt onderscheid gemaakt in de verschillende grondposities die De Hoop heeft binnen het gebied. Onderscheid moet worden gemaakt tussen de percelen waarvoor een erfpachtovereenkomst bestaat en die waarvoor een overeenkomst geldt. De erfpachtovereenkomst geldt voor de gronden waarop in het verleden een bouwmarkt was gevestigd. Thans wordt deze bebouwing en het tussenliggende terrein verhuurd aan derden voor andere bedrijfsactiviteiten dan De Hoop zelf uitvoert. Hoewel dit inkomsten genereert voor het bedrijf, zijn de percelen als zodanig niet relevant voor de eigen bedrijfsactiviteiten. Bovendien kan, tot overeenstemming is bereikt over de verplaatsing, vooralsnog gebruik worden gemaakt van de betreffende kavels nu deze naast de nieuwe bouwlocatie zijn gelegen en aan de start van de bouw niet in de weg

staan. De overeenkomsten voor de gronden waarop de eigen bedrijfsactiviteiten (op- en overslagactiviteiten en de betoncentrale) zich bevinden, kennen een jaarlijkse opzegmogelijkheid. Met het bedrijf worden gesprekken gevoerd, onder andere over verplaatsing naar andere locaties. Verwacht wordt dat de deze gesprekken binnenkort resulteren in een verdere, goede afstemming van het algemene belang van de transformatie van het havenplan en het belang van het bedrijf.

2. Nu de gehele gebiedstransformatie is ingegeven door de teruglopende bedrijvigheid in het gebied en er geen enkel zicht is op een terugkeer van de bedrijvigheid ligt herontwikkeling voor de hand, evenals een koppeling met het dorp. Om een succesvolle transformatie tot stand te brengen is voor het hele gebied een plan ontwikkeld, waarbij het door de aard van de gewenste functies niet mogelijk is om verspreid liggende bedrijfsactiviteiten blijven te faciliteren. Zeker het 'inklemmen' van milieuhinderlijke bedrijvigheid op de Westhavendam, tussen de woningen in het dorp en de nieuwe appartementen in het havengebied is vanuit ruimtelijk oogpunt ongewenst.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt niet tot een aanpassing van het plan.

Inspraakreactie 6 (17.0014303)

1. Velen binnen en buiten de gemeente zijn het een met het idee dat er in het havengebied 'iets' moet gebeuren. Het verdwijnen van het kunstwerk van Johnny Beerens moet echter indien mogelijk voorkomen worden. Betrokkene verzoekt om alle in het werk te stellen dit karakteristieke kunstwerk voor de streek te behouden. Het zou het mooist zijn het kunstwerk in te passen in de nieuwe bebouwing, mogelijk zelfs met behoud van de silo, maar ook het redden ervan door het elders (in Breskens) aan te brengen zou zeer gewaardeerd worden.

Overwegingen

1. Wij delen het standpunt van betrokkene dat het behoud van het kunstwerk meer dan gewenst is, maar de omvang van het werk maakt het moeilijk om hiervoor een geschikte locatie te vinden. Vanzelfsprekend zullen wij ons hiervoor inspannen. Ook wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn van dezelfde kunstenaar een ander werk aan het havengebied toe te voegen. De gemeente en partijen zijn hierover in gesprek met de kunstenaar.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt niet tot een aanpassing van het plan.

Inspraakreactie 7 en 8 (17.0014295 en 296)

1. Betrokkenen zullen zich blijven verzetten tegen de plaatsing van de viskotter op het dak van het Viscentrum. Naast dat zij het gebouw niet mooi vinden, vrezen zij voor lekkage als gevolg van het gebruik van cortenstaal. Ook derden die betrokkenen bevraagd hebben, vinden de kotter op het dak niet fraai. Ook het onderhoud van de kotter zal een flinke kostenpost vormen. Door de bouw van appartementen naast de supermarkt zal de kotter daarnaast vanaf het Spuiplein weinig zicht- en beleefbaar zijn.
2. De prognose van 25.000 bezoekers per jaar voor het visserijmuseum achten betrokkenen aan de hoge kant, nu het aantal dit jaar maar 10.000 bezoekers was in plaats van 12.500. Na enkele jaren neemt de drukte af, of er moet blijvend geïnnoveerd worden.
3. De ideeën van betrokkenen zijn in de planvorming niet meegenomen, zodat het hen een raadsel is waarom naar alternatieven wordt gevraagd.
4. Voor plannen als deze zijn tenminste 700 parkeerplaatsen nodig. Daarnaast moet er een ondergrondse parking worden gerealiseerd.

5. Het aantal appartementen is naar de mening van betrokkenen erg groot, het zijn er twee keer zoveel als het aantal van Port Scaldis dat 223 bedraagt. Hier is sprake van verstedelijking in een dorp. De positieve prognose over de toeristenaantallen kan veranderen als de toeristen weer naar Turkije, Tunesië en Spanje gaan of na twee slechte zomers. Ook kopen Belgen in Cadzand-Bad omdat dat als een verlengstuk wordt gezien van Knokke. Bovendien zullen zij minder kopen als de rente stijgt.
6. De appartementen mogen bovendien verhuurd worden voor short stay, air bnb etc. De brandverzekeringen voldoen dan niet voor die appartementen, het zijn dan gewoon hotelkamers.
7. In de beleving van betrokkenen zou het voor de beleving ook beter zijn als 50% van de appartementen voor vaste bewoning gebruikt wordt. Ook zou een maximum van 250 beter zijn.
8. Gevreesd wordt dat de WOZ-waardes in de achterliggende straten dalen.
9. Cadzand-Bad wordt te vaak als voorbeeld genoemd, daar is het in een aantal winkels drukker geworden door de realisatie van Noordzee Résidence Cadzand-Bad van Roompot Recreatie. Zonder die ontwikkeling zou het zeker minder zijn.
10. Betrokkenen betreuren het niet door de wethouder benaderd te zijn om van gedachten te wisselen over het plan.

Overwegingen

1. De beoogde kotter als onderdeel van het Viscentrum wordt vervangen door een kleinere. Een kotter zal blijvend onderdeel uitmaken van het ontwerp en de gewenste uitstraling van het pand, maar deze is korter en lager. Hoewel een andere kotter nog niet is aangekocht, is met de wensen en plannen wel rekening gehouden door een aanpassing van onder meer de hoogtes in het bestemmingsplan. Het cortenstaal vormt slechts een schil om het gebouw, geen onderdeel van de bouwkundige constructie. Voor lekkages als gevolg van het gebruik van dit materiaal hoeft dan ook niet gevreesd te worden. De zicht- en beleefbaarheid vanaf het Spuiplein is reeds beperkt door de supermarkt, ook de bebouwing die daar al stond voor de bouw van het complex, zou gevolgen hebben gehad. De zicht- en beleefbaarheid zijn echter niet alleen vanuit dit punt beoordeeld, maar moet breder worden gezien, dus ook vanaf het wandelpad op de dijk en het havengebied zelf. Dit vraagt om een markant gebouw.
2. Hoewel de stelling van betrokkenen niet nader met feiten of argumenten onderbouwd is, kunnen wij bevestigen dat het afgelopen jaar het bezoekersaantal op negatieve wijze is beïnvloed door de beperkte bereikbaarheid in de drukste periode als gevolg van wegwerkzaamheden. Dit is een incidentele daling geweest, maar een extra verduidelijking over de bezoekersaantallen zal aan de bestaande onderbouwing worden toegevoegd. Dit neemt niet weg dat de door betrokkenen noodzakelijk geachte innovatie juist vorm krijgt door de situering in het Viscentrum, waardoor er meer ruimte ontstaat en onderdeel wordt uitgemaakt van een breed en aansprekend concept. In de exploitatie is ook ruimte voor periodieke vernieuwing. Het geheel van het Viscentrum zal, meer dan het museum alleen, zorgen voor herhalingsbezoeken. Het verzorgingsgebied is immers ook groter.
3. Deze stelling van betrokkenen begrijpen wij niet, de inspraakprocedure is geen alternatievenonderzoek, maar een informeel onderdeel van de procedure teneinde te kunnen bepalen wat het maatschappelijk draagvlak is en waar de plannen eventueel voor verbetering vatbaar zijn. De suggesties die betrokkenen doen in hun inspraakreactie zijn begrijpelijk en waardevol, maar leveren geen haalbaar plan op. Om die reden zijn geopperde alternatieven uit de eerder fase van het Masterplan ook niet overgenomen. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak over het bestemmingsplan Viscentrum blijkt overigens ook dat het uitzicht vanuit het appartementengebouw niet onaanvaardbaar verandert.
4. In paragraaf 5.4.3 Onderzoeksresultaten parkeren vanuit het MER is een parkeerbalans opgenomen, waaruit blijkt dat de benodigde parkeergelegenheid binnen het plangebied kan worden gerealiseerd. Het door betrokkenen genoemde aantal kunnen wij niet herleiden uit de beschikbare gegevens. Mogelijk is geen

rekening is gehouden met de aanleg van nieuwe parkeergelegenheid, onder meer in parkeergarages. De aanleg van nieuwe parkeergelegenheid zorgt ervoor dat wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Voorts verwijzen wij naar hetgeen in eerder genoemde paragraaf en de daaraan ten grondslag liggende stukken is opgenomen. Deze teksten worden bovendien verduidelijkt.

5. Het aantal van 460 appartementen is fors, dat beamen wij, maar de maat en schaal van het gebied kan dergelijke forse bouwvolumes aan zoals blijkt uit de visualisaties. Dat een kleiner aantal appartementen leidt tot minder grote bouwvolumes wordt zeker niet ontkend, maar deze aantallen vormen in het Masterplan de basis. Ook door het Rijksvastgoedbedrijf zijn deze aantallen als basis genomen voor de grondverkoop, zodat een kleiner aantal appartementen enorme financiële gevolgen heeft voor het plan. Deze factoren leiden ertoe dat aan het uitgangspunt van 460 appartementen wordt vastgehouden. In de prognoses is voldoende ruimte aanwezig om ook onder de door betrokkenen geschetste omstandigheden uitvoering van de plannen te bewerkstelligen.
6. De verhuur van de appartementen is gekoppeld aan een centrale bedrijfsmatige exploitatie, waardoor constructies via Air bnb zijn uitgesloten. Een brandverzekering en een bestemmingsplanprocedure staan los van elkaar. Dit laat onverlet dat veiligheid niet in het geding is. Doordat niet bekend is welke van de appartementen permanent bewoond zullen worden en welke niet, zullen alle appartementen gebouwd worden volgens de strengste normen uit het Bouwbesluit, namelijk de normen voor verblijfsrecreatieve bebouwing (logiesfunctie).
7. Waarom wordt vastgehouden aan het aantal van 460 appartementen, hebben wij onder 5 reeds aangegeven. Een permanent bewoond aantal van 230 appartementen achten wij niet realistisch, zowel niet in de praktijk en niet in relatie tot de woningmarktafspraken. Overigens zou het door betrokkenen gewenste aantal appartementen van 250 tot een aantal van 125 permanent bewoonde appartementen leiden. Dit is niet wezenlijk anders dan het nu voorgestane aantal van 100.
8. Als de WOZ-waardes dalen, betekent dat een daling van, onder meer, de gemeentelijke heffingen die daarop gebaseerd zijn. Dit zou een lastenverlichting betekenen voor de bewoners/eigenaren. Wij denken dat betrokkenen doelen op de mogelijkheid dat planschade ontstaat als gevolg van de ontwikkeling. Mochten zij deze mening zijn toegedaan, staat het hen vrij om een onderbouwd verzoek aan het college van burgemeester en wethouders te richten om een toekenning van een tegemoetkoming in deze schade. Dit kan overigens pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.
9. De conclusie van betrokkenen ondersteunt ons standpunt, een nieuwe recreatieve invulling binnen een gebied vormt een ondersteuning van het bestaande areaal aan detailhandel en horeca. De aantallen van de door betrokkenen aangehaalde ontwikkeling van Roompot komen overeen met de aantallen in dit plan.
10. De omvang van de ontwikkeling brengt met zich mee dat er veel belanghebbenden zijn, die kunnen niet allemaal persoonlijk door de wethouder worden benaderd. Dat is nu juist de grondslag voor alle georganiseerde informatiemomenten, een ieder kan hierbij de bij het plan betrokken partijen benaderen voor meer informatie, het stellen van vragen en het uitwisselen van ideeën.

Conclusie

De inspraakreactie van betrokkene leidt tot een aanvulling van de onderbouwing van het bezoekersaantal van het museum en een verdere verduidelijking van de (invulling van de) parkeerbehoefte.

3. Vooroverleg

Vooroverlegreactie 1, VeiligheidsRegio Zeeland

1. Vooroverlegfase

In de vooroverlegfase in 2016 heeft een goed gesprek plaatsgevonden en aan de hand daarvan is een advies opgesteld. Die adviezen zijn nog steeds van toepassing op het voorontwerpbestemmingsplan. Deze richten zich op het voorkomen, beperken en bestrijden van incidenten die zich kunnen voordoen en invloed kunnen hebben op het bestemmingsplan. Verzocht wordt om een terugkoppeling de verwerking van de adviezen.

2. Externe veiligheid

Geadviseerd wordt het stappenplan uit het TNO-rapport Eenmalige afweging Westerschelde van juni 2007 te hanteren bij de bepaling van de mate van verantwoording van het groepsrisico. Geattendeerd wordt op de dekking van een WAS-paal. De WAS-paal heeft nu een bereik van 800 meter. Om het volledige plangebied binnen de dekking te krijgen, bestaat de mogelijkheid om de WAS-paal aan te passen waardoor het bereik 1000 meter zal worden.

3. Waterveiligheid

Geadviseerd wordt rekening te houden met de buitendijkse ligging en het risico van (hoog) water dat beheersbaar moet zijn. Gerefereerd wordt aan de waterstanden gedurende de afgelopen tien jaar. Het ontwikkelen van functies buitendijks mag niet tot gevolg hebben dat extra repressieve capaciteit gevraagd wordt van overheden, hulpdiensten en de veiligheidsregio. Voor de verschillende waterniveaus dient een en ander in beeld te worden gebracht.

4. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen

Bij de inrichting dient rekening te worden gehouden met aanrijdroute en de opstelplaats van de hulpdiensten, met name de brandweer, alsmede situering van brandkranen. Verblijfsplaatsen dienen tijdens mogelijke waterstanden bereikbaar te zijn. Dit is ook een aandachtspunt voor de bouwfase. Geadviseerd wordt een en ander te overleggen zodat de benodigde maatregelen in het bestemmingsplan kan worden meegenomen.

5. Brandpreventie

Voor appartementen is het zwaarste pakket bij gemengd gebruik (wonen, logiesfunctie) van toepassing. Verwezen wordt naar de gedragsregel van de gemeente Sluis. Geadviseerd wordt hiermee in de aanvraag voor vergunning rekening te houden.

Voor de gebruiksvergunningen voor de haven wordt geadviseerd de brandveiligheidsverordening als en concept AMvB brandveilig gebruik overige plaatsen te betrekken bij de uitbreiding van de jachthaven.

6. Voor de parkeergarages zijn aandachtspunten van toepassing ten aanzien van ventilatie, ontruiming, hoog water, brandcompartimentering. Voldaan moet worden aan de verschillende eisen hieromtrent.

7. Zelfredzaamheid

Voor zelfredzaamheid van de bewoners en de aanwezigen in deze ontwikkeling is het nodig vooraf informatie te bieden wat bij hoog water wordt verwacht van bewoners, toeristen, ondernemers en hulpdiensten. Communicatie in het voortraject is nodig aan degenen die zich vestigen, informatievoorziening over hoe te handelen bij calamiteiten. Het advies is dit mee te nemen in het vervolotraject van het bestemmingsplan.

8. Geneeskundige zorg

Op het gebied van geneeskundige zorg dient rekening te worden gehouden de ontsluiting van het nieuwe havengebied vanuit een GHOR (Middenhavendam), de externe ontsluiting richting Breskens, inzet van ambulance en toegankelijkheid van de woonvormen. Het betreft dan de bereikbaarheid via ruime liften, galerijen en deuren in relatie tot het lopen en dragen van brancards gelet op ARBO-regels. Bij de evacuatie van een woonvorm of een gedeelte van het haventerrein komt het een en ander samen, waarbij verkeersontsluitingen en bereikbaarheid van de woonvormen

voor de hulpdiensten primair van belang zijn. Geadviseerd wordt dit scenario mee te nemen in de milieueffectrapportage.

Overwegingen

1. Vooroverlegfase

Het ligt in de bedoeling het eerder gevoerde overleg op dezelfde wijze voort te zetten zodat een goed uitgewerkt plan tot stand komt voor gericht op veiligheid van het gebied en de beoogde ontwikkeling.

2. Externe veiligheid

De dekking van de WASpaal beslaat nu het gebied Westhavendam, Middenhavendam en Kaai. De huidige jachthaven en Port Scaldis vallen in de huidige situatie buiten het dekkingsgebied van deze paal. Het waarschuwingssysteem van WASpalen wordt vanaf 1 januari 2020 vervangen door alternatieve alarmmethoden via onder meer calamiteitenzenders, geluidswagens, sms-systeem NL-Alert en sociale media (Minister van der Steur in de Tweede Kamer). Een van de grootste voordelen van modernere crisiscommunicatiemiddelen is dat mensen specifiek en duidelijker kunnen worden geïnformeerd. In het op te stellen calamiteiten- en ontruimingsplan wordt rekening gehouden met deze nieuwe communicatiemiddelen.

3. Waterveiligheid

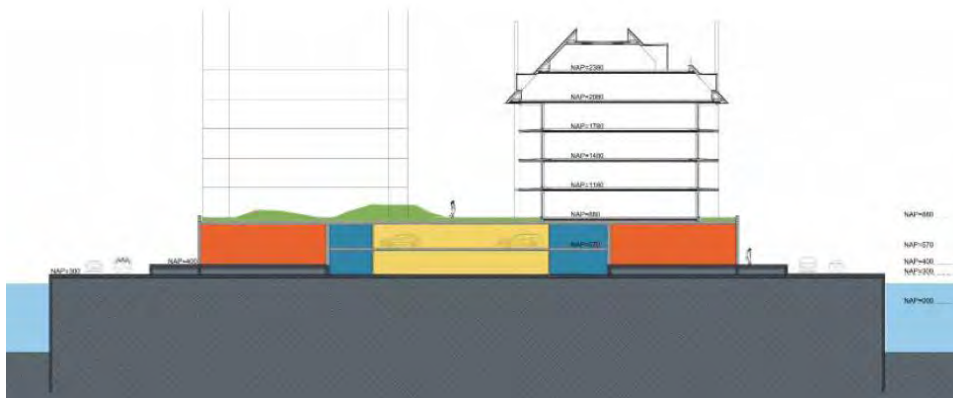
1. *Visualiseren van bovenstaande hoogwatersituaties in het gebied.*

Alle dijken in Nederland moeten een superstorm kunnen trotseren. De kust van West Zeeuws-Vlaanderen voldoet aan deze vereisten, mede dankzij het project Zwakke Schakels. De overheid toetst daarom sinds 1996 iedere vijf jaar of onze dijken en duinen nog sterk genoeg zijn. In Zeeland moet de kustversterking een storm kunnen weerstaan die eens in de 4.000 jaar kan voorkomen. In het havengebied wordt hiermee als volgt omgegaan.

- De dijken in Breskens zijn in het kader van Zwakke Schakels aangepast naar circa 8,80m+NAP. Het huidige kadeniveau ligt gemiddeld op ca. 3m +NAP.
- De appartementen op de Westhavendam, Middenhavendam en Kaai worden gebouwd op een sokkel met 2 bouwlagen. De bovenkant van de sokkel / begane grondvloer van de appartementen wordt aangelegd op dijkniveau vanaf circa 8,80 m +NAP. De bewoners van de appartementen kunnen vanaf bovenkant sokkel via de dijk het gebied verlaten.
- In de sokkel wordt een parkeergarage van 2 lagen voorzien. De inrit van de parkeergarage zal op het eerste niveau plaatsvinden (circa 5,80 m +NAP). Hiermee wordt voorkomen dat bij hoogwater het water tot in de parkeergarage loopt.
- In de eerste laag van de sokkel worden commerciële functies voorzien. Deze commerciële functies hebben hun begane grondvloer op circa 4,5 m +NAP. Voor deze commerciële functies wordt een voetpad op dezelfde hoogte aangebracht, zodat de bezoekers en medewerkers bij hoogwater het gebouw kunnen verlaten.
- Het viscentrum met het bezoekersgedeelte wordt op vergelijkbare hoogte gerealiseerd als de appartementen. Op de begane grond zijn onder meer werkruimtes gepland, zoals die nu ook al in het gebied aanwezig zijn. De bouw zal zodanig worden vormgegeven dat het water niet het gebouw kan instromen.

VEILIG BUITENDIJKS WONEN

De woningen liggen boven 8.80 NAP. Hierdoor is de veiligheid van het buitendijks bouwen gewaarborgd. De plint op 4.00 NAP biedt plaats aan havengebonden commerciële activiteiten en parkeren.



2. *Het functioneren van infrastructuur, wandel-, fietspaden en wegen voor gemotoriseerd (vracht)verkeer.*
De verkeersrouting van het havengebied wordt in het infraplan verder in beeld gebracht. Waarschuwings- en signaleringsborden, brandweeropstelplaatsen worden hierin meegenomen.
3. *Het functioneren van water, gas, elektra en data levering.*
De nutsvoorzieningen in het huidige gebied functioneren ook als de kade onder water staat. In het nieuwe plan wordt in overleg met Delta het leidingverloop en locatie van de trafo's nader uitgewerkt en zal ook het aspect hoog water hier in worden meegenomen. Het viscentrum kan door bezoekers via de brugverbinding de dijk worden bereikt. Bij de uitbreiding van de jachthaven is het uitgangspunt dat voorzieningen worden getroffen zodanig dat er geen knelpunten ontstaan bij extreem hoog water. Dat is vergelijkbaar met de bestaande situatie. In het calamiteitenplan en ontruimingsplan wordt het gehele havengebied nader uitgewerkt.
4. *Inzet hulpverleners zoals arts, ambulance, brandweer e.d. ten behoeve van reguliere incidenten in, op of bij de appartementen, commerciële ruimtes, parkeerkelders e.d.*
Ambulances kunnen via het hoger gelegen dijkniveau de appartementen bereiken door middel van een brugverbinding. De commerciële ruimtes zijn voor de ambulance bereikbaar via het verhoogde voetpad. De toeleidingsroutes worden overigens betrokken in de verdere uitwerking van het plan voor infrastructuur.
5. *De benodigde verwachte hulpcapaciteit vanuit de overheden.*
De inzet van hulpdienst in geval van calamiteiten en bij hoog water wordt als een belangrijk onderdeel bij het opstellen van het calamiteitenplan betrokken. Daarbij wordt rekening gehouden met de benadering zoals die door de VZG is gekozen. In nader overleg wordt dit verder uitgewerkt.
6. *De te verwachten schadekosten.*
Door de aanleghoogtes van de commerciële ruimtes, inrit parkeergarage en appartementen zoals hierboven omschreven is er bij hoogwater geen extra schadekosten te verwachten.
7. *Handelsperspectieven voor bewoners, bedrijfsleven, horeca, bezoekers, recreanten e.d.*
8. *Op welke wijze worden handelsperspectieven geborgd en gecommuniceerd met betreffende doelgroepen. Zowel op gebied van risicocommunicatie (vooraf) als crisiscommunicatie (tijdens een overstroming).*

In het calamiteitenplan en ontruimingsplan wordt het gehele havengebied nader uitgewerkt. Onder andere signalering / informatie en instructies aan gebruikers / verkeersontsluiting / verzamelplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers van het plangebied worden hierin meegenomen. Het calamiteiten- en ontruimingsplan wordt in overleg met VRZ en gemeente verder uitgewerkt en ter goedkeuring overlegd.

4. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen

De ingang van de parkeergarage bevindt zich op het 1^e niveau. In de sokkel kunnen extra nood- en vluchttoegangen worden gemaakt om de bereikbaarheid in geval van een calamiteit te vergroten. Ieder appartementencomplex heeft minimaal 2 trappenhuisen. Per trappenhuis worden droge blusleidingen voorzien. Zodra de ontwerpen verder zijn uitgewerkt worden deze ter goedkeuring voorgelegd aan de Veiligheidsregio Zeeland.

5. Brandpreventie

De appartement complexen worden ten aanzien van brandveiligheid en vluchten ontworpen conform de strengere eisen van Logiesfunctie. In een brandveiligheidsrapport worden opgenomen de brandveiligheidseisen, brandwerendheid van constructieonderdelen, compartimentering, verspreiding van brand, vluchtroutes, hulpverlening bij brand, vluchtwegen, installatie technische brandveiligheidseisen, brandmeldinstallatie, ontruimingsalarminstallatie met ontruimingsplan, bestrijden van brand. Ook de compartimentering en installaties en voorzieningen in de parkeergarage worden hierin meegenomen. Dit brandveiligheidsrapport wordt met de veiligheidsregio besproken en bij de omgevingsvergunning voor bouwen bij de gemeente ingediend. Voor de gebruiksvergunning is van belang dat de AMvB brandveilig gebruik overige plaatsen per 1 januari 2018 definitief in werking treedt. Deze norm zal aangehouden worden bij de gebruiksvergunning jachthaven. In beginsel wordt die norm ook bij het viscentrum gehanteerd.

Bij de verdere uitwerking van de parkeergarages wordt de compartimentering in beeld gebracht. Het streven is compartimenten tot 1.000 m², zodat de eisen vanuit het bouwbesluit van toepassing zijn. Indien de parkeergarage niet op te delen is in compartimenten van 1.000 m² zal er op basis van gelijkwaardigheid voldaan worden aan de brandveiligheid. In het ontwerp en de brandveiligheidsrapportage zal dan ook rekening worden gehouden met de rookgasventilatie.

6. Zelfredzaamheid

In het calamiteiten- en ontruimingsplan wordt het gehele havengebied nader uitgewerkt. Onder andere signalering / informatie en instructies aan gebruikers / bewoners / bezoekers van het plangebied worden hierin meegenomen. Het calamiteiten- en ontruimingsplan wordt in overleg met VRZ en gemeente verder uitgewerkt en ter goedkeuring overlegd.

De kopers van een appartement ontvangen een calamiteitenplan bij oplevering van het appartement. Er zal ook een verkorte omschrijving in meerdere talen in de appartementen worden opgehangen. Daarnaast is er nog een mogelijkheid om te onderzoeken of er voor het hele havengebied bij een calamiteit via intranet / sms-systeem te informeren.

7. Geneeskundige zorg

De gebouwen op de Westhavendam zijn vanaf de nieuwe rijbaan Promenade het havengebied te bereiken met een ambulance. Vanaf de Middenhavendam wordt er een brugverbinding naar de bestaande dijk gemaakt zodat ook hier de entrees van de appartementengebouwen voor een ambulance bereikbaar zijn. De liften die worden toegepast zijn brancardliften en voldoen hiermee aan de bereikbaarheid in het gebouw. In het calamiteiten- en ontruimingsplan zal ook de verkeersontsluiting tijdens een calamiteit worden meegenomen.

Conclusie

De overlegreactie leidt tot een aanvulling van de toelichting als hiervoor omschreven. Het plan zal in nauw overleg met de VRZ verder worden uit gewerkt.

Vooroverlegreactie 2, Rijkswaterstaat

1. Geconstateerd wordt dat in het bestemmingsplan maatregelen zijn opgenomen gericht op nautische veiligheid. Uit telefonisch overleg met Rijkswaterstaat blijkt voorts dat wordt voorgesteld voorafgaand aan de realisering de concrete plannen algemene voorwaarden inzake de Westerschelde te bespreken, zodat onder andere de doorvaart op de Westerschelde blijft gewaarborgd.
2. Verzocht wordt in paragraaf 4.2 Rijkswaterstaat te vervangen door de minister van IenM.
3. Voorgesteld wordt in paragraaf 4.2 aandacht te besteden de Beleidslijn Kust 2007 met het daarbij behorende Barro, dat nog steeds vigerend beleid is.
4. Ten aanzien van de nieuwbouw in het havengebied Breskens worden de aandachtspunten calamiteitenplan en goede ontsluiting van het gebied genoemd. Van belang is het zoveel als mogelijk beperken van het risico van overstroming volgens de drie sporen van meerlaagsveiligheid: 1. voorkomen dat overstroming plaatsvindt, 2. gebied zo inrichten dat schade en slachtoffers beperkt blijven, 3. een doeltreffende organisatie van calamiteiten- en rampenbestrijding.

Overwegingen

1. Voor de uitvoering van de plannen zal tijdig met Rijkswaterstaat overleg worden gepleegd over de voorwaarden inzake de Westerschelde.
2. In paragraaf 4.2 zal Rijkswaterstaat door de minister van IenM worden vervangen.
3. Aan paragraaf 4.2 worden de Beleidslijn Kust 2007 en het bijbehorende Barro toegevoegd.
4. Overstromingen in dit gebied kunnen in beperkte mate worden voorkomen. De gebouwen worden op een zodanige hoogte gerealiseerd dat de springtij-overstromingen alleen de kades bereiken en de gebouwen hiervan geen hinder ondervinden. Alleen bij zeer uitzonderlijke overstromingen, met een kans van 1 keer in de 4.000 jaar, kan de invloed groter zijn. Desalniettemin worden de gebouwen zo gerealiseerd dat ook dan de schade minimaal zal zijn. Voorts zal worden voorzien in calamiteitenplannen. Naar verwachting zal dit niet leiden tot een relevant beslag op de capaciteit van de overheid. Voor meer uitvoerige informatie hieromtrent verwijzen wij naar hetgeen is overwogen bij vooroverlegreactie 1.

Conclusie

De overlegreactie leidt tot een aanvulling van de toelichting als hiervoor omschreven onder 3.

Vooroverlegreactie 3, Provincie Zeeland, ontvangen 23 oktober 2017 (17.0015373)

1. Planopzet en beleid provincie

Bij de ontwikkeling van het havengebied is de provincie Zeeland betrokken, naast enkele andere partijen. Met de planvorming wordt invulling gegeven aan de (recreatieve) hotspot Breskens zoals opgenomen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018. Deze ontwikkeling past in het provinciaal beleid. Tevens wordt invulling gegeven aan de Economische Agenda 2013-2015 en de Business Case 'Leisure Hotspot Breskens'. Centrale thema's zijn de visserij en de zeezeilvaart.

2. Onderbouwing behoefte recreatiewoningen

Gerefereerd wordt aan het Rapport Vitaliteit Verblijfsrecreatie Zeeland (ZKA 30 juni 2015). Gevreesd wordt voor leegstand aan de onderkant van de recreatiemarkt (verdringing). Het perspectief voor de verkoop van de recreatieappartementen is goed. Het lange termijn perspectief voor verhuur is genuanceerder. De voorkeur gaat uit naar een koppeling van nieuw aanbod en sanering van oud aanbod. Verzocht wordt de projectontwikkelaar mee te laten denken aan het leveren van een bijdrage hieraan.

3. Woningbehoefte permanente woningen

Verwacht wordt dat met de toename van 100 woningen in het plangebied weinig andere mogelijkheden resteren voor toevoeging van woningen in andere kernen.

4. Natura2000

De toename van het aantal vaarbewegingen kan tot verstoring leiden op de Hooge Platen. Het toelatingsbeperkingenbesluit Westerschelde & Saeftinghe biedt ruimte voor betreding van het westelijk deel. De vraag is of de conclusie dat er geen effect is te verwachten, zoals gesteld in de passende beoordeling, kan worden gehandhaafd. Daar wordt uitgegaan van het niet mogen betreden van de Hooge Platen.

5. Landschap

In de toelichting is aandacht besteed aan de invloed van de bebouwing gezien vanuit Breskens. Geadviseerd wordt dit ook te bekijken vanaf de Westerschelde. Dit vraagt een nadere onderbouwing.

6. Natuur Netwerk Zeeland

De 100 meter zone is geen beschermingszone maar een afwegingszone. Verzocht wordt de terminologie aan te passen.

7. Waterveiligheid

De woningen staan hoog genoeg ter voorkoming van wateroverlast. Dit ligt anders voor de commerciële functies en parkeergarages. Geadviseerd wordt rekening te houden met vitale infrastructuur, zoals elektriciteit, en hoge waterstand.

8. Economische uitvoerbaarheid

Verzocht wordt het aspect economische uitvoerbaarheid afdoende aan te tonen bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

Overwegingen

1. Planopzet en beleid provincie

Ingestemd wordt met de bevindingen dat het plan voorziet in invulling van het provinciaal beleid dat zich mede specifiek op Breskens richt. Tevens wordt onderkend dat het van belang is dat de provincie één van de partijen is, die gezamenlijk streven naar transformatie van het havengebied tot een hotspot.

2. Onderbouwing behoefte recreatiewoningen

In Zeeuws-Vlaanderen doen zich diverse opgaven voor herstructurering voor. Dit betreft onder meer de revitalisering van enkele recreatieparken. Daartoe worden ook de nodige initiatieven ondernomen en gerealiseerd. In dat verband wordt herstructurering van bestaande complexen met enige uitbreiding gecombineerd. In ieder geval voorziet het gemeentelijk beleid in het toekomstbestendig maken van de recreatiecomplexen.

Voor Breskens wordt weliswaar geen verouderd recreatief bestand gesaneerd, maar de transformatie van een sterk verouderd havengebied is zeker niet minder waardevol. Een andere wijze van transformeren dan hier wordt voorgestaan, wonen en verblijfsrecreatie in combinatie met een commerciële plint en een uitbouw van de jachthaven naar een zeezeilcentrum van internationale betekenis en allure, is ook niet denkbaar. Daarmee is duidelijk dat dit plan bijdraagt aan een essentiële kwaliteitsverbetering van het gebied en wel op een vergelijkbare wijze als wanneer zou zijn ingezet op een herstructurering van een verouderd verblijfsrecreatief gebied. Ook wordt dit gerealiseerd op een hoger schaalniveau dan uitsluitend sanering van verouderd recreatief aanbod. Mede hierdoor achten wij het niet redelijk van de initiatiefnemers te vragen ook te investeren in of bij te dragen aan een verdere saneringsopgave. Dit klemmt te meer nu zij ook een forse vereveningsbijdrage leveren. Doelstelling is voorts dat een nieuw aanbod wordt gecreëerd, met nieuwe concepten. Het havengebied van Breskens leent zich hier uitstekend voor. Dit biedt ook de mogelijkheid voor doorstroming richting een hoger en onderscheidend marktsegment. Daardoor komt bestaand recreatief aanbod weer beschikbaar voor bijvoorbeeld 'instappers' op de markt. In kernen aan de kust doet zich voorts de ontwikkeling voor dat woningen in het lagere marktsegment worden aangekocht door recreanten. Het betreft hier een substantiële opname van aanbod door de vragers op de markt. In de gemeente Sluis komen dan ook geen gebieden of parken meer voor die gekenmerkt

worden door grootschalige leegstand. Als dat zo zou zijn, is herstructurering overigens aanzienlijk eenvoudiger dan parken waar sprake is van een sterk gemengde situatie.

Voorts blijkt dat met het havenplan Breskens nadrukkelijk wordt ingespeeld op de aanbevolen strategie voor de kust: differentiatiestrategie gericht op het creëren van een unieke perceptie van het vakantieproduct 'kust'. Het havenplan speelt in op deze strategie (paragraaf 4.3 van het ZKA-rapport).

Voorts wordt gewezen op de uitgebreide analyse van de actuele marktsituatie en de sterke positie van Zeeland in het algemeen en de kust zeer in het bijzonder, zoals die door de NVM jaarlijks wordt gepresenteerd. De onderbouwing voor de appartementen bevat met paragraaf 4.2.3 een uitvoerige overzicht hiervan. Daarbij is rekening gehouden met het relatief grote aanbod aan nieuwe recreatieobjecten en de sterk toenemende vraag hiernaar. Zoals aangegeven ontwikkelt de marktsituatie zich steeds gunstig en ook gunstiger dan in het ZKA-rapport is verondersteld.

Voorts wordt een beeldkwaliteit nagestreefd dat uniek en onderscheidend is en inspeelt op de nautische karakteristiek van het havengebied. Daarmee wijkt het af van het reguliere aanbod. Dit draagt bij aan een duurzaam perspectief voor verkoop, verhuur en gebruik van de appartementen.

3. Woningbehoefte permanente woningen

De gemeente Sluis is in samenwerking met de gemeenten Terneuzen en Hulst en de provincie Zeeland bezig met het opstellen van nieuwe regionale woningmarktafspraken. In het najaar zal hierover overeenstemming worden bereikt en kunnen afspraken definitief worden gemaakt. Het havenplan Breskens zal deel uitmaken van deze regionale woningmarktafspraken, zoals dit ook voortvloeit uit de afspraken die met de betrokken partijen hierover zijn gemaakt. In het kader van het opstellen van de regionale woningmarktafspraken zal hiermee rekening worden gehouden. In dat kader vindt verdere afstemming van andere projecten plaats. De 100 woningen voor dit project in Breskens zullen overigens in ieder geval als zodanig worden opgenomen. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de rapportage met daarin een uitvoerige onderbouwing inzake de behoefte aan appartementen en de marktruimte hiervoor (paragraaf 5.2 van toelichting bestemmingsplan, bijlage 3). Daarnaast is voor de badplaatsen Cadzand-Bad en Breskens een pilot in ontwikkeling waarin de behoefte aan deeltijdwoningen, waaronder recreatiewoningen zonder de verplichting deze te verhuren vallen, in beeld is gebracht en maatwerkregelingen worden voorbereid. In dit ontwerpbestemmingsplan wordt hierop, in overleg, vooruit gelopen.

4. Natura2000

Naar aanleiding van deze opmerking is een nadere motivering opgesteld door Arcadis, deze is als bijlage bijgevoegd en de inhoud is verwerkt in de toelichting.

5. Landschap

Terecht is opgemerkt dat in de toelichting vooral aandacht uitgaat naar de invloed van de bebouwing gezien vanuit Breskens.

De commissie m.e.r. heeft in het advies inzake de NRD vermeld dat aangegeven moet worden hoe het beeld verandert, gezien vanaf het water van dichtbij tot op afstand, vanaf de dijk/het duin en vanaf het strand. In het MER is hieraan uitvoerig aandacht besteed in paragraaf 5.6 en hoofdstuk 12. In de beoordeling en afweging in het MER inzake de openheid en zichtbaarheid vanaf de Westerschelde is geconstateerd dat de zichtbaarheid toeneemt. Daarnaast is geconstateerd dat de locatie een duidelijk herkenbare plek aan de Westerschelde is. In de nieuwe situatie is sprake van een 'sterke koppeling' met het landschap van de haven. De nieuwe bebouwing draagt hieraan bij. De algehele nieuwbouw zorgt voor wandvorming en een afschermend effect van het stedelijk gebied van Breskens. Duidelijk is dat het hoogteaccent op de kop een duidelijke landmark vormt, zowel voor de ingang van de havens als voor de markering van Breskens aan de Westerschelde.

In de afweging is van betekenis dat de uiteindelijke stedenbouwkundige uitstraling van het havengebied na de transformatie een belangrijke randvoorwaarde voor de doelstelling van het project vormt. Het gaat om het creëren van een aantrekkelijk

gebied voor verblijfsrecreatie, wonen en de levendige jachthaven. De hoogte van de toren heeft een functie als markering van de plaats Breskens en de jachthaven. De toren is een echte 'landmark'. Dergelijke landmarks zijn gesitueerd op bijzondere plekken. Breskens is een van dergelijke bijzondere plekken.

Te samen met de hoogbouw van Vlissingen wordt de entree/uitgang van de Westerschelde gemarkeerd. In vergelijking met Port Scaldis, de hoogbouw in Vlissingen en Terneuzen is de beoogde markering passend bij dit stedelijk gebied van Breskens. Het is geen overmaat. Ten opzichte van de silo is de accentuering weliswaar nadrukkelijker; het gaat evenwel om een gebouw dat enkele extra verdiepingen telt. Dat is op de gegeven schaal niet bezwaarlijk. Een iets lager gebouw dan nu wordt voorgestaan, dat altijd nog hoger is dan de silo, heeft vergelijkbare impact op het landschap. Hoewel, wanneer volstaan wordt met een lager hoogteaccent, dan betekent dit een gemiste kans voor het gepast markering van Breskens aan de Westerschelde.

Doelstelling is het verder uitbouwen van de huidige jachthaven naar een internationaal zeezeilcentrum. Daar past een duidelijke markering door een hoog gebouw bij.

Het verzetten van het hoge appartementengebouw richting Breskens is niet gewenst, gezien vanuit Breskens. Op de schaal van de Westerschelde is het niet waarneembaar of de toren op de punt van de havenkade staat of dichterbij het bestaande stedelijk gebied. Uit de visualisatie van bijlage 14 van het MER blijkt namelijk dat alleen de grotere hoogte ten opzichte van de dijk waarneembaar is.

De vorenstaande onderbouwing wordt toegevoegd aan de toelichting en het MER.

6. Natuur Netwerk Zeeland

In de toelichting wordt de term beschermingszone vervangen door afwegingszone.

7. Waterveiligheid

Het huidige kadeniveau ligt op circa 3 meter +NAP. De toegangen tot de commerciële voorziening zullen op 4 tot 4,5 meter +NAP komen te liggen, die van de parkeervoorzieningen zelfs op circa 5,8 meter +NAP. Er zijn voorts aanvullende technische maatregelen denkbaar voor situaties met een hogere waterstand. Met de betrokken partijen wordt, zoals ook in de overwegingen op de reactie van de Veiligheidsregio is opgenomen, gecommuniceerd over deze uitvoeringsaspecten. Dit betekent ook dat toekomstige kopers op de hoogte zullen zijn van mogelijke beperkingen in de bereikbaarheid van hun appartement. Vitale onderdelen van de infrastructuur, zoals relevante elektriciteitsaansluitingen, worden op een veilige hoogte gemonteerd. Dit kan bijvoorbeeld op plafondhoogte van de sokkel. Bij de bouw wordt rekening gehouden met de hogere waterstanden, zodat het geheel in ieder geval droog en veilig wordt uitgevoerd. Zoals ook eerder is opgemerkt wordt de Veiligheidsregio bij die uitwerking betrokken.

8. Economische uitvoerbaarheid

De toelichting wordt aangevuld op het gebied van de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Conclusie

De overlegreactie leidt tot een aanvulling van de toelichting als hiervoor per onderdeel is vermeld.

Vooroverlegreactie 4

Met het Waterschap Scheldestromen wordt over onderdelen van het plan nog overleg gevoerd. In de fase van het ontwerp bestemmingsplan wordt een Wateradvies verwacht.

4. Ambtshalve aanpassingen

Verkeer en parkeren

In de toelichting en het MER wordt uitvoeriger aandacht besteed aan verkeersstructuur en parkeerbalans. Op hoofdlijnen wordt inzicht gegeven in de aanpassingen van wegen, de aansluitingen op de Promenade en Scheldekade/Duivelshoekweg en de nieuwe verkeersstructuur in het plangebied. Tevens wordt inzicht geboden in de situering en aantallen parkeerplaatsen in het plangebied. De onderbouwing van enkele uitgangspunten, zoals de afwikkeling van verkeer over het bestaande wegennet met een accent op de rondweg Sterreboschweg, wordt aangevuld.

Ten opzichte van het oorspronkelijke plan is het de bedoeling dat de verkeersstructuur wordt verbeterd.

Beeldkwaliteit

In de toelichting zijn beelden opgenomen van de beeldkwaliteit van gebouwen. Deze zijn inmiddels verder uitgewerkt voor de nieuwe bebouwing op de Westhavendam. De uitwerking hiervan wordt aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd. Deze uitwerking voor de andere bebouwing vindt op vergelijkbare wijze plaats. De werkwijze wordt beschreven in de toelichting van het plan en verwerkt in de anterieure overeenkomst, het beeldkwaliteitsplan wordt daarnaast als bijlage toegevoegd.

Jachthaven

De herstructurering en uitbreiding van de jachthaven vormen een belangrijk onderdeel van de transformatie van het havengebied. Inmiddels zijn uitwerkingen beschikbaar die inzicht geven in de aanpassingen die worden voorgestaan. Daarbij is de situering van nieuwe steigers en de verandering van de bestaande ligplaatsen in beeld gebracht. Dit wordt verwerkt in de toelichting.

Stikstof

In het MER was onderzoek opgenomen naar de effecten van de beoogde ontwikkeling op natuurwaarden in de Westerschelde waar het gaat om stikstofemissie. De berekening is geactualiseerd met behulp van het meest recente programma. Tevens is het effect van de motoren van de boten meegenomen. De conclusie dat de effecten nihil en aanvaardbaar zijn, wordt gehandhaafd. De toelichting wordt wel aangevuld.

Uitvoeringswaarborgen

Om de realisatie van het Viscentrum te waarborgen zijn bepalingen toegevoegd aan de bestemmingsregeling over het moment van aanvragen van de omgevingsvergunning en de feitelijke start van de bouw.

Windhinder

Sociale en economische effecten van windhinder zijn vooral voor activiteitengebieden zoals terrassen en looproutes van belang. Recreatieve plekken worden gemeden als het gemiddelde windklimaat er te wensen overlaat. Dit betekent dat de aantrekkingskracht van gebieden mede afhankelijk is van het gemiddelde windklimaat. Windhinder kan optreden rondom hoge gebouwen. Hier is sprake van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk kunnen maken. Op grond van onderzoek (computeranimatie of windtunnelonderzoek) kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder of windgevaar zal optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Een dergelijk onderzoek is met name in geval van hoogbouw gewenst. Ter voorkoming van windhinder kan bijvoorbeeld de openbare ruimte tussen hoge gebouwen worden overkapt.

De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder vindt zijn grondslag in de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Als in een bestemmingsplan bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger wordt mogelijk gemaakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. Als lager dan 30 meter gebouwd mag worden, moet er

een afweging plaatsvinden of de bebouwing kan leiden tot windhinder. In de planregels is, in aanvulling op het reeds uitgevoerde onderzoek, opgenomen wanneer nader onderzoek of een nadere afweging noodzakelijk is. In de bouwregels zijn bepalingen opgenomen dat bouwwerken die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van een bepaald windklimaat altijd mogen (en ook zullen) worden opgericht.

KNRM

Het bestuur van de KNRM heeft te kennen gegeven dat voor de post een locatie dichterbij de fysieke ligplaats van de reddingsboot de voorkeur heeft boven een locatie in het Viscentrum. In het ontwerpbestemmingsplan is een uitwisseling van de kantoorfunctie met de KNRM mogelijk gemaakt. Omdat het totaal aan oppervlaktes gelijk blijft, heeft dit geen gevolgen voor de laddertoets. De regeling biedt overigens ruimte voor een latere verplaatsing van de KNRM; de organisatie kan hiertoe zelf besluiten en is dit zeker niet verplicht.

Verplichting tot verhuur

Op grond van het provinciaal beleid moeten recreatieappartementen worden aangeboden voor recreatieve verhuur. Voor de badplaatsen Cadzand-Bad en Breskens is een pilotproject gestart. Op de resultaten van deze pilot wordt in de regeling vooruitgelopen. De toelichting wordt op dit punt aangevuld, evenals de planregels.

Aanpassing bebouwing op de Kaai

Vanuit de Remise is, buiten de inspraakperiode, te kennen gegeven dat (het merendeel van) de bewoners graag een aanpassing van de bouwhoogte van het gebouw op de Kaai te zien, zodat zij minder beperkingen van hun uitzicht zullen ondervinden. Een oplossing in hun ogen zou zijn om een torenachtig ontwerp te maken op de punt van de Kaai of het gebouw in plaats van een langgerekt ontwerp. Aan dit verzoek is ambtshalve, en in overleg met de betrokken partij, invulling gegeven door uit de diverse schetsontwerpen de huidige invulling met een hoger en slanker gebouw op de kop van de Kaai.

Aanpassing bedrijfslocatie Aarbeco/Breskens Yachtservice

Het bouwvlak is aangepast in verband met de noodzaak binnen lange masten te kunnen opslaan. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het bouwvlak, indien gewenst of nodig, verder te kunnen aanpassen. Ook is in de toelichting en de regels een aanvulling opgenomen ten aanzien van de bedrijfsactiviteiten ter plaatse, zoals bijvoorbeeld het feit dat de schepen na het kranen worden afgespoten. De doorzet van polyesterhars is, in overleg, beperkt tot 300 liter, teneinde geuroverlast ter plaatse van de appartementen te voorkomen. Er is daarnaast expliciet rekening gehouden met het afschieten van de jachten als deze uit het water worden gehaald.

Verduidelijking, actualisering en aanpassing toelichting en regeling

De toelichting en bestemmingsregeling zijn op enkele onderdelen verduidelijkt, geactualiseerd en aangevuld. Dit betreft onder meer de aspecten evenementen, stikstof en nautische veiligheid.

Aanpassing bouwvlak Westhavendam

Het bouwvlak aan de Westhavendam is aangepast en iets vergroot. Dit vloeit voort uit een verdere uitwerking van het gebouw en de parkeervoorzieningen die hierin worden ondergebracht.

Aanpassing bestemmings- en bouwvlak Viscentrum

De bestemmings- en bouwvlakken voor het Viscentrum zijn verkleind. Tussen de Keerdam en deze vlakken is nu een afstand aangehouden van 5 meter. Hiermee is geborgd dat aan de Keerdam onderhoudswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.

Detailhandelsbestemming voor Erasmus

Erasmus heeft op de Kaai een winkel met bijbehorende ruimtes voor visverwerking. Het gehele gebouw is nu voorzien van de bestemming Gemengd-2, zodat met name detailhandel en horeca mogelijk zijn. Deze bestemming die beter aansluit op het huidige gebruik, is in de plaats gekomen van de oorspronkelijke bedrijfsbestemming.

