



Havengebied Breskens



Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
CONCEPT





Havengebied Breskens



Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
CONCEPT



identificatie

projectnummer: 161520.20150968.00
datum: 23-11-2015

projectleider: mr. ing. R.A.J. Schonis
opdrachtgever: Aannemersbedrijf van der Poel B.V.

auteur(s):
mr. ing. R.A.J. Schonis
ing. S. van Vessem

Samenvatting

Een nieuw hart voor het dorp Breskens

De activiteiten in het havengebied van Breskens lopen al enige jaren langzaam maar zeker terug. De indeling van de haven is niet (meer) geschikt voor de moderne handels- en visserij-activiteiten. Tegelijkertijd bieden de al langer gewenste uitbreiding van de jachthaven en de ontwikkelingen in de verblijfsrecreatie kansen om het havengebied tot een kloppend hart van Breskens te maken. Om de visserij voor Breskens te kunnen behouden en tegelijkertijd de andere kansen te kunnen verzilveren, moet het hele havengebied daarom worden getransformeerd. De gemeente Sluis heeft daarom samen met de provincie Zeeland, Fundex, HBV en Aannemersbedrijf Van der Poel een Masterplan opgesteld. In het Masterplan wordt het eindbeeld voor het havengebied van Breskens geschetst.

Masterplan transformatie havengebied Breskens

- Transformeren van het bestaande havengebied tot een aantrekkelijk gebied voor verblijfsrecreatie met behoud van de bestaande visserijactiviteiten.
- In totaal worden 460 appartementen voor wonen en recreatief verblijf gebouwd.
- Aan de visserij en jachthaven gerelateerde horeca en bedrijven in de onderste bouwlaag.
- Uitbreiding van de bestaande jachthaven met 580 ligplaatsen met 100 nieuwe ligplaatsen.
- Het Viscentrum, met de functies vismijn, het visserijmuseum, de visserij-experience en de huisvesting van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) maakt integraal deel uit van het plan.
- Het is de bedoeling om in 2017 te starten met de uitvoering en om uiterlijk in 2027 daarmee gereed te zijn.



De Notitie Reikwijdte & Detailniveau (NRD)

Het transformeren van de bestaande haven in Breskens kan effecten hebben op de omgeving. Vanwege de ligging nabij de Westerschelde moeten bijvoorbeeld de effecten op de natuurwaarden in beeld worden gebracht. Dit gebeurt via een zogenoemde m.e.r.-procedure, waarmee uiteindelijk een Milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. De eerste stap in deze procedure is de publicatie van de NRD.

Dit is de samenvatting van de NRD voor de transformatie van het havengebied Breskens. In deze samenvatting leest u:

- Waarom de transformatie van de bestaande haven nodig is;
- Het beoogde eindbeeld van het gebied zoals dat is neergelegd in het Masterplan;
- De onderwerpen die in het milieuonderzoek aan bod zullen komen;
- Hoe u uw mening over de plannen kunt geven.

Waarom is de transformatie van het havengebied nodig?

De huidige invulling van het havengebied genereert geen groei meer. Sterker nog: momenteel is sprake van een afname van bedrijfsactiviteiten. Hiermee ontstaat het risico op structurele leegstand, verpaupering en daarmee een negatieve waarde van dit gebied voor de kern Breskens als geheel. Door de vrijkomende Visserijhaven te benutten voor de uitbreiding van de jachthaven en het gebied te transformeren van industriële haven tot een aantrekkelijke verblijfplaats voor toeristen en bewoners, krijgt het gebied een blijvende en nuttige nieuwe invulling. Belangrijk daarbij is dat de bestaande visserijactiviteiten door de verplaatsing naar de Handelshaven voor de kern Breskens behouden blijven en een prominente plaats krijgen bij het Viscentrum.

Het enige alternatief: Masterplan

Het Masterplan als eindbeeld

Voor het havengebied van Breskens is in een Masterplan een transformatieopgave gedefinieerd. Het Masterplan, ook wel te zien als beeldkwaliteitsplan, vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied. Het Masterplan schetst het gewenste eindbeeld voor de transformatie van het havengebied. Dit is ook het eindbeeld waaraan alle betrokken partijen zich hebben geconformeerd. De gemeenteraad van Sluis heeft het Masterplan in de raadsvergadering van 25 juni 2015 vastgesteld. De uiteindelijke invulling van het havengebied uit het Masterplan geldt daarom als enig alternatief, ook wel het voorkeursalternatief (VKA) genoemd.

Vaststaande elementen

Veel elementen in het Masterplan zijn vaststaand. Zo staan onder meer het aantal ligplaatsen waarmee de jachthaven wordt uitgebreid en het woningbouwprogramma in beginsel vast. Het milieuonderzoek bij het MER zal moeten aantonen dat dit programma ook uitvoerbaar is qua milieueffecten. In het nog op te stellen bestemmingsplan wordt onder andere de financieel-economische uitvoerbaarheid van het programma onderbouwd.

Variabele elementen

De wijze van verkeersontsluiting, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer, ligt nog niet vast. Het MER zal uitsluitel moeten bieden over het tijdstip en de wijze waarop de ontsluiting gaat plaatsvinden. Ook de wijze waarop in het plangebied wordt omgegaan met parkeren maakt deel uit van onderzoek bij het MER en is nog niet definitief bepaald. Daarnaast is nog niet duidelijk in welk tempo in de periode tot 2027 het havengebied wordt getransformeerd. Al deze variabele elementen worden door middel van een variantenstudie in beeld gebracht.

Milieueffecten

De transformatie van het havengebied kan gevolgen hebben voor de kwaliteit van de leefomgeving van de mensen die in de buurt ervan wonen. Maar ook zijn effecten voor de natuur, het landschap, de bodem of het water. Al die effecten vormen samen de 'milieueffecten' die meewegen in de m.e.r.-procedure. Om de milieueffecten van de transformatie te kunnen vaststellen, moet inzicht bestaan in hoe het betrokken gebied eruit ziet en hoe het gebied in de toekomst eruit zou zien zonder dat de transformatie doorgang kan vinden (de autonome ontwikkeling). De NRD beschrijft die situaties op het gebied van bijvoorbeeld leefomgeving, natuur, bodem en water aan de hand van beleid van de verschillende overheden en van projecten die reeds in uitvoering of al gepland zijn.

M.e.r.-procedure

Een m.e.r.-procedure is een wettelijk verplicht onderzoek naar de milieueffecten van belangrijke ruimtelijke beslissingen. Hiermee krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. Vanwege de ligging van de haven in de Westerschelde moeten de effecten van de transformatie en de uitbreiding van de jachthaven in beeld worden gebracht door middel van een m.e.r.-procedure. Het Milieueffectrapport (MER) – het resultaat van de m.e.r.-procedure – onderbouwt de gemaakte keuzes voor de transformatie in het bestemmingsplan.

De afweging

Wanneer alle onderzoeken zijn uitgevoerd en bekend is welke effecten de verschillende varianten voor de verkeersontsluiting, de bouwfasering en het parkeren met zich mee kunnen brengen, vindt een afweging plaats van de varianten. Daarbij worden de varianten vergeleken op basis van een aantal criteria. Niet alleen milieueffecten, maar ook aspecten als kosten, technische uitvoerbaarheid en

aanlegtijd worden daarin meegewogen. Uiteindelijk kiest de gemeenteraad van Sluis in het bestemmingsplan voor de definitieve invulling van het havengebied Breskens.

Wie gaat daarover?

Voor de transformatie van het havengebied moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. De gemeenteraad van de gemeente Sluis zal het bestemmingsplan gaan vaststellen. Het MER zal straks een bijlage zijn bij het bestemmingsplan en tegelijkertijd met het bestemmingsplan de besluitvormingsprocedure doorlopen.

Informatie en inspraak

Wilt u meer weten over uw inspraakmogelijkheden tijdens de m.e.r.-procedure of hebt u andere vragen? Kijk dan op de website van de gemeente sluis (www.gemeentesluis.nl). U kunt hier de volledige NRD downloaden. Daar vindt u ook uitvoerige en actuele informatie over het project en de inspraakmogelijkheden over de andere besluiten.

U kunt uw zienswijzen sturen naar:

Gemeenteraad van gemeente Sluis
Postbus 47
4500 AA OOSTBURG
info@gemeentesluis.nl



Inhoud

1. Inleiding	8
1.1. Doel van het project	9
1.2. Ligging plangebied en studiegebied	9
1.3. Waarom een m.e.r.-procedure?	9
1.4. Doel en inhoud van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)	10
1.5. Procedure en besluitvorming	11
1.6. Leeswijzer	13
2. Masterplan voor de haven van Breskens	14
2.1. Voorgeschiedenis planvorming	15
2.2. Nut en noodzaak	17
2.3. Masterplan als voorkeursalternatief	18
2.4. Beoogd programma en variabele elementen van de ontwikkeling	19
2.4.1. Beoogd programma	19
2.4.2. Variabel element: fasering en wijze van aanleg	22
2.4.3. Variabel element: verkeersontsluiting	23
2.5. Samenhang met andere projecten	23
2.6. Referentiesituatie: de autonome ontwikkeling	24
3. Beleidskader	26
3.1. Rijksbeleid	27
3.2. Provinciaal beleid	28
3.3. Gemeentelijk beleid	29
4. Te verrichten onderzoeken	32
4.1. Hoofddlijnen van de onderzoeksopzet	33
4.2. Ecologie	34
4.3. Verkeer en parkeren	35
4.4. Geluid	36
4.5. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid	30
4.6. Bodem	30
4.7. Archeologie, cultuurhistorie, landschap en explosieven	31
4.8. Luchtkwaliteit	32
4.9. Externe veiligheid	40

Bijlage 1	Verklarende woordenlijst
------------------	--------------------------

1. Inleiding

In januari 2015 hebben de gemeente Sluis en de Provincie Zeeland in samenspraak met HBV, Beheersmaatschappij Verstraeten en Aannemersbedrijf Van der Poel, (hierna: de initiatiefnemers) de een intentieovereenkomst gesloten om het havengebied van Breskens te transformeren. Aanleiding voor deze gebiedstransformatie zijn het behoud van de visserijactiviteiten in de haven, de al langer gekoesterde wens om de jachthaven in Breskens uit te breiden en de komst van het nieuwe Viscentrum. Het programma van het Viscentrum omvat de vismijn, het visserijmuseum, Visserij-experience met proeverij, viswinkel en souvenirwinkel en de huisvesting van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). De volledige gebiedstransformatie heeft tot doel om het gebied gezamenlijk, integraal en op elkaar afgestemd te ontwikkelen tot een recreatieve hotspot met duidelijke toeristische aantrekkingskracht. Partijen streven ernaar om het gebied van een industriële haven te transformeren tot een toonaangevend internationaal zeezeilcentrum, met bijbehorende bedrijvigheid, recreatieve en permanente verblijfsfuncties en ondersteunende voorzieningen. Belangrijk daarbij is dat de bestaande visserijactiviteiten door de verplaatsing naar de Handelshaven voor de kern Breskens behouden blijven en een prominente plaats krijgen bij het Viscentrum.

Dit voornemen is vertaald in een Masterplan: het Masterplan Havengebied Breskens. De gemeenteraad van de gemeente Sluis heeft dat Masterplan in de raadsvergadering van 25 juni 2015 vastgesteld. Hiermee is het Masterplan deel geworden van het gemeentelijke beleid.



1.1. Doel van het project

Het havengebied heeft een kwaliteitsimpuls nodig en zal daarbij sterk veranderen van de huidige industriële functie naar een aantrekkelijk recreatief verblijfsgebied waarin ruimte is voor de bestaande visserijactiviteiten. De voornaamste ontwikkelingen hierbij zijn de realisatie van het Viscentrum met daarin onder andere de Visserij-Experience Breskens, de uitbreiding van de jachthaven met 100 ligplaatsen en de herontwikkeling van de huidige bedrijfsbebouwing naar appartementengebouwen met ruimte voor jacht- en visserijhaven gerelateerde bedrijvigheid, detailhandel en horeca.

1.2. Ligging plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de te onderzoeken ontwikkeling is voorzien. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven: het gaat om het gehele gebied van de Handelshaven en de Visserijhaven, de havenentree en de bestaande jachthaven. Het plangebied is in westelijke richting begrensd door het duingebied. Het havengebied sluit in zuidelijke richting aan op de dorpskern van Breskens. Het gebied wordt momenteel via de Scheldekade en het Keipad ontsloten.

Ligging studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit, (kunnen) optreden. Het betreft veelal het plangebied en de directe omgeving ervan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden begrensd. Uit het milieuonderzoek, dat in het kader van de m.e.r.-procedure wordt uitgevoerd, zal blijken hoever eventuele milieugevolgen zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen en zal per aspect worden aangegeven in het uiteindelijke milieueffectrapport (MER). Naar verwachting zal het studiegebied zich voor de meeste milieuaspecten niet ver buiten het plangebied uitstrekken.

1.3. Waarom een m.e.r.-procedure?

Besluit milieueffectrapportage

De verplichting om een MER op te stellen is neergelegd in de Wet milieubeheer (Wm). In het Besluit m.e.r.¹⁾ is aangegeven voor welke activiteiten en gevallen de verplichting geldt om een MER op te stellen. Het doel van een MER is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.



Figuur 1.1 Ligging plangebied (blauw gearceerd)

1) Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld; mer is de afkorting van milieueffectrapportage (instrument en procedure).

planMER en projectMER

De wet maakt onderscheid tussen:

- een planMER voor kaderstellende plannen;
- een projectMER voor concrete besluiten.

Voorts kent de wet de verplichting een planMER op te stellen voor plannen die een kader bieden voor activiteiten waarvoor vanwege mogelijk significant negatieve effecten een passende beoordeling moet plaatsvinden op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (NBwet).

Voor ruimtelijke plannen kunnen beide vormen van een MER aan de orde zijn. Tussen een planMER en een projectMER bestaat overigens geen wezenlijk verschil.¹⁾

m.e.r.-beoordeling

Voor een aantal besluiten geldt enkel de verplichting om te beoordelen of een projectMER moet worden opgesteld. Dit is de zogenaamde m.e.r.-beoordeling. Veelal gaat het om activiteiten die pas boven een bepaalde omvang (drempelwaarde) relevante milieueffecten (kunnen) hebben. Uitgangspunt is daarbij het principe 'nee, tenzij', dat wil zeggen dat een volwaardige m.e.r.-procedure alleen nodig is, indien blijkt dat belangrijke negatieve milieueffecten kunnen optreden.

Toepassing Havengebied Breskens

Het project Havengebied Breskens is aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie 10 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Het gaat om het uitbreiden van een jachthaven met 100 ligplaatsen of meer. Zodoende geldt voor het project havengebied Breskens een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Havengebied Breskens: vrijwillig MER

Zoals hiervoor in het tekstkader is beschreven geldt voor het project Havengebied Breskens de verplichting om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Het projectgebied is gedeeltelijk gelegen in het deel van de Westerschelde dat is aangewezen als beschermd natuurgebied en dat deel uitmaakt van het Europese netwerk

van natuurgebieden (Natura2000). Dat is de reden dat op basis van de NBwet inzichtelijk moet worden gemaakt of mogelijk negatieve effecten op kunnen treden als gevolg van de transformatie van het havengebied in Breskens op de aangewezen natuurwaarden. Het opstellen van een zogeheten passende beoordeling is op voorhand om die reden niet uit te sluiten. Zoals hiervoor aangegeven is het opstellen van een MER verplicht indien ook een passende beoordeling voor de NBwet gemaakt moet worden.

De initiatiefnemers en de gemeente hebben daarom gezamenlijk besloten om direct over te gaan tot het opstellen van een MER en niet eerst een m.e.r.-beoordeling te doen.

Gecombineerd planMER en projectMER

Het MER zal worden opgesteld voor zowel het bestemmingsplan als voor de verschillende vergunningaanvragen die hiermee samenhangen. Daarmee is sprake van een gecombineerd planMER en projectMER. In deze notitie wordt voor de leesbaarheid verder gesproken van het MER.

Internationale aspecten

De ligging van Breskens in de nabijheid van de grens met België heeft de initiatiefnemers samen met de gemeente Sluis doen besluiten om ook de Belgische stakeholders te informeren en te betrekken bij de totstandkoming van het MER voor de transformatie van het havengebied Breskens.

1.4. Doel en inhoud van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Doel NRD

De NRD is de eerste stap in de procedure om te komen tot het MER voor de beoogde herontwikkeling van het havengebied in Breskens. Het doel van de NRD is in de eerste plaats bekendmaken dat de gemeente Sluis de besluitvormingsprocedure in gang zet. De gemeente is in beginsel en onder voorwaarden voornemens om de transformatie van havengebied in Breskens voortvarend op te pakken.

1) Van belang is dat een planMER in het algemeen globaler van aard is dan een projectMER. Het projectMER dient namelijk ter onderbouwing van een concreet (bouw)plan of voornemen. Dit stelt daarom in het algemeen hogere eisen aan de uit te voeren onderzoeken in het kader van een MER.



Inhoud NRD

In deze NRD wordt aangegeven wat de voorgestelde reikwijdte en het voorgestelde detailniveau van het MER zal zijn. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de aard en het doel is van de ontwikkeling, welke alternatieven worden bekeken en welke milieuaspecten worden onderzocht.

Belanghebbenden krijgen de mogelijkheid om advies te geven of hun zienswijze kenbaar te maken op de in deze concept NRD beschreven reikwijdte en aanpak voor het MER. Op basis van de adviezen en zienswijzen die worden verkregen naar aanleiding van het concept van deze NRD bereidt het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders namens de gemeenteraad van de gemeente Sluis, de definitieve NRD voor en stelt deze vast. De initiatiefnemers houden bij het opstellen van het MER rekening met de op basis van deze NRD verkregen adviezen en reacties.

1.5. Procedure en besluitvorming

Het MER wordt opgesteld voor het bestemmingsplan dat het nieuwe planologische kader zal vormen voor de transformatie van het havengebied Breskens. Aangezien de gemeenteraad van Sluis het besluit neemt over de vaststelling van het bestemmingsplan, is de gemeenteraad ook het bevoegd gezag voor het MER. Namens de gemeenteraad bereidt het college van burgemeester en wethouders de procedure om te komen tot het MER voor.

Voorfase

Het bevoegde gezag raadpleegt betrokken overheidsorganen en wettelijk voorgeschreven adviseurs over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Verder wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van deze NRD een zienswijze kenbaar te maken over het voornemen en de opzet van het milieuonderzoek. Gedurende de periode dat de NRD ter inzage ligt, kan eenieder zijn reactie sturen aan het bevoegd gezag:

Gemeenteraad van gemeente Sluis
Postbus 47

info@gemeentesluis.nl
4500 AA OOSTBURG

Tevens wordt tijdens de periode waarin deze NRD ter inzage ligt een bijeenkomst georganiseerd waarin de plannen voor de beoogde transformatie van het havengebied in Breskens worden gepresenteerd.

Betrokkenheid Commissie voor de m.e.r.

In deze fase is het raadplegen van de Commissie voor de m.e.r. wettelijk niet verplicht, maar op vrijwillige basis wel mogelijk. De initiatiefnemers hebben in overleg met de gemeente Sluis ervoor gekozen om deze NRD aan de Commissie voor de m.e.r. ter advisering voor te leggen. Op deze manier kunnen de aanbevelingen van de commissie in een zo vroeg mogelijk stadium worden meegenomen bij het opstellen van het MER.

Besluitvormingsfase

Het opstellen van het MER zelf en de vervolgfase verloopt parallel met het bestemmingsplanproces. Naast het opstellen van het MER en het bestemmingsplan dienen een aantal toestemmingsvereisten (vergunningen aanvragen en meldingen uitvoeren) verkregen te worden. In tabel 1.1 wordt dit proces schematisch weergegeven.

Terinzagelegging MER met het voorontwerpbestemmingsplan en advisering Commissie voor de m.e.r.

De gemeente geeft kennis van het MER en het voorontwerpbestemmingsplan en legt beide informeel ter inzage. Eenieder kan gedurende de inspraakperiode een reactie naar voren brengen op zowel het MER als het voorontwerpbestemmingsplan. De Commissie voor de m.e.r. brengt in deze fase ook haar toetsingsadvies uit over het MER.

De inspraakreacties worden, waar ze leiden tot aanpassingen, verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Indien nodig wordt naar aanleiding van binnengekomen inspraakreacties of het advies van de Commissie voor de m.e.r. een aanvullende memo of notitie bij het MER opgesteld.

Tabel 1.1 Procedure en samenhang met de m.e.r.-procedure

MER	Bestemmingsplan	Toestemmingsvereisten (vergunningen/meldingen)	Periode
voorbereiden MER	voorbereiden (voorontwerp) bestemmingsplan	voorbereiden aanvragen vergunningen: NBwet Flora- en faunawet Waterwet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	november 2015 - april 2016
terinzagelegging MER + voorontwerpbestemmingsplan + toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.			juni 2016
afroeden MER	opstellen ontwerp bestemmingsplan	voorbereiden ontwerpvergunningen	juli 2016
terinzagelegging ontwerp van alle besluiten			augustus 2016
	vaststellen bestemmingsplan	vergunningverlening	november 2016

Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan en vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze periode kan eenieder een zienswijze kenbaar maken over het bestemmingsplan en het MER. Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen wordt bekeken of het uiteindelijke bestemmingsplan nog moet worden gewijzigd ten opzichte van het ontwerp en of het opnemen van aanvullende informatie ten opzichte van het MER noodzakelijk is. Het bestemmingsplan wordt hierna vastgesteld door de gemeenteraad.

Het MER vormt voor zowel het ontwerp als het definitieve bestemmingsplan een separate bijlage waarin de milieu-informatie ter onderbouwing van het bestemmingsplan is opgenomen.

Gecoördineerde behandeling uitvoeringsbesluiten

Om tot een snelle uitvoering van de transformatie van het gebied over te kunnen gaan, zullen de initiatiefnemers de gemeenteraad van de gemeente Sluis verzoeken om toepassing te geven aan de gemeentelijke coördinatieregeling. Deze bestaat uit de ruimtelijke module (oftewel de hiervoor beschreven procedure voor het bestemmingsplan) en een uitvoeringsmodule.

Uitvoeringsmodule

De uitvoeringsmodule houdt kort gezegd in dat alle voor het project benodigde besluiten gezamenlijk worden voorbereid, gecoördineerd en bekendgemaakt door de gemeente Sluis. Voor een grootschalig transformatieproject zoals dit zijn veel besluiten nodig, zoals een of meerdere omgevingsvergunning(en), een watervergunning en een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet. Voor al die besluiten zijn verschillende overheden verantwoordelijk, zoals Rijkswaterstaat, het waterschap, de gemeente of de provincie.

In het geval van het doorlopen van de uitvoeringsmodule blijven alle overheden verantwoordelijk voor de inhoud van hun eigen besluit, maar de gemeente Sluis bepaalt binnen welke termijnen alle (ontwerp)vergunningen afgegeven moeten worden en zorgt dat alle besluiten inhoudelijk goed op elkaar afgestemd zijn. De gemeente Sluis zorgt ervoor dat alle (ontwerp)besluiten tegelijkertijd ter inzage worden gelegd.

De voorbereiding van deze besluiten gaat op dezelfde manier als bij het bestemmingsplan: eerst wordt van alle besluiten een ontwerp gemaakt waartegen het geven van een zienswijze door eenieder mogelijk is. Vervolgens worden de besluiten, rekening houdend met de ontvangen zienswijzen, definitief vastgesteld. Het bestemmingsplan wordt in beginsel tegelijkertijd met de andere besluiten voorbereid en bekendgemaakt.

Zienswijzen en beroep

Bij de toepassing van de coördinatieregeling worden de voor het project benodigde besluiten in beginsel in één keer ter inzage gelegd. Dat geldt zowel voor de ontwerpbesluiten als de definitieve besluiten. Er kan wel een fasering worden toegepast in de vorm van 'mandjes'. Binnen het project worden nu twee fasen ('mandjes') voorzien. In het eerste mandje is de omgevingsvergunning, de waterwetvergunning, natuurbeschermingswetvergunning voorzien. In de tweede fase, het tweede mandje, wordt de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet voorzien. Eenieder kan zienswijzen indienen op de ontwerpbesluiten. Binnen deze fasering kunnen nog verschuivingen plaatsvinden.

Tegen de vastgestelde besluiten kan door belanghebbenden die tegen een of meerdere ontwerpbesluiten een zienswijze hebben ingediend, rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Crisis- en herstelwet

Omdat de herontwikkeling van het havengebied Breskens een project betreft als bedoeld in categorie 3.1 van bijlage I van de Crisis- en herstelwet, is op grond van artikel 1.1 die wet, de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit brengt onder meer met zich mee dat:

- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, na afloop van de beroepstermijn, een termijn van 6 maanden heeft voor het doen van een uitspraak op een beroep;
- dat het beroepschrift meteen de gronden van beroep moet bevatten (het indienen van een pro-forma beroepschrift is niet mogelijk).

1.6. Leeswijzer

In deze NRD komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan bod.

- Hoofdstuk 2 beschrijft het Masterplan dat als voorkeursalternatief geldt voor het op te stellen MER.
- Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het relevante (ruimtelijke) beleidskader waarbinnen de voorgenomen transformatie van het havengebied in Breskens plaatsvindt. Aan bod komen de randvoorwaarden en aandachtspunten die in het MER moeten worden betrokken.
- Hoofdstuk 4 ten slotte geeft de onderdelen weer, beschreven per milieuthema, die ten behoeve van het MER worden onderzocht.

Omdat in deze NRD veel technische termen worden gebruikt, treft u in bijlage 1 een verklarende woordenlijst aan.

2. Masterplan voor de haven van Breskens

Zoals hiervoor in hoofdstuk 1 uiteen is gezet, hebben de initiatiefnemers voor de transformatie van de haven een Masterplan opgesteld. De gemeenteraad van Sluis heeft dat Masterplan als gewenst toekomstbeeld voor het havengebied vastgesteld. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de beoogde transformatieopgave voor het havengebied Breskens. In paragraaf 2.1 wordt de voorgeschiedenis van het Masterplan beschreven. Paragraaf 2.2 gaat in op de nut en noodzaak van de transformatieopgave. Vervolgens worden in paragraaf 2.3 de uitgangspunten van het Masterplan beschreven en wordt toegelicht waarom het Masterplan als voorkeursalternatief gezien wordt. De vaststaande en variabele elementen van de transformatieopgave worden beschreven in paragraaf 2.4. De met dit project samenhangende andere ontwikkelingen rondom de haven komen aan bod in paragraaf 2.5. De milieueffecten worden straks afgezet tegen de situatie dat de transformatie van het havengebied geen doorgang vindt. Dat is de referentiesituatie die in paragraaf 2.6 nader wordt toegelicht.

2.1. Voorgeschiedenis planvorming

Uitbreiding jachthaven

De wens om de bestaande jachthaven van 580 ligplaatsen uit te breiden bestaat al enige jaren. In de periode 2008-2010 is een verkenning uitgevoerd waarin potentiële locaties voor uitbreiding van de bestaande jachthaven in beeld zijn gebracht.¹ In deze plannen ging het nog om een uitbreiding van de jachthaven met 250 tot 500 ligplaatsen. Het betrof zodoende een veel grotere uitbreiding van de jachthaven dan in het nu voorliggende Masterplan is voorzien. In figuur 2.1 zijn de locaties weergegeven die destijds in zijn onderzocht als mogelijke locaties waar de jachthaven kon worden uitgebreid.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn als volgt samen te vatten.

Eerste Strange

Bij het alternatief Eerste Strange werd uitgegaan van situering van de haven direct aansluitende op de Veerhaven. Voor de ontsluiting van de haven zou de oostelijke havendam worden doorbroken en zou gebruik gemaakt worden van de huidige toegang tot de Veerhaven. Tevens was een plan ontwikkeld met een eigen directe toegang tot de Westerschelde (een tweede variant). Deze locatie kon vanwege de beperkte beschikbare ruimte, slechts deels voldoen aan de doelstellingen van de toenmalige initiatiefnemer.

Ook vanuit de impact op de natuurwaarden van de Westerschelde, de kosten/baten en nautische veiligheid (zeker als de nieuwe jachthaven voor recreatieschepen wordt ontsloten via de huidige Veerhaven) scoorde deze locatie niet goed.



Figuur 2.1 Onderzochte locatiealternatieven jachthaven Breskens (bron: Locatiekeuzestudie jachthaven Breskens)

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

Veerhaven

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

Handelshaven

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

Port Scaldis Oost

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

De verkenning naar potentiële locaties heeft geleid tot een tussentijds toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.¹ waarin is geconcludeerd dat de locatie Handelshaven destijds op minder milieubelemmeringen stuit dan de andere onderzochte locaties. Omdat destijds van een groter initiatief uit werd gegaan dan nu (destijds werd gedacht aan 450 à 500 ligplaatsen), paste het voornemen niet binnen de beschikbare ruimte die de locatie Handelshaven kan bieden (100 extra ligplaatsen). Dat was de reden dat over dit initiatief destijds geen verdere besluitvorming heeft plaatsgevonden. De wens om te komen tot uitbreiding van de jachthaven bleef uiteraard wel bestaan.

Zeezeilcentrum

De Provincie Zeeland heeft in het Omgevingsplan 2012-2018 en de Economische Agenda (2013-2015) haar toekomstvisie geformuleerd voor de Zeeuwse Delta. Via het Omgevingsplan zijn in Zeeland een aantal "hotspots" benoemd en in de Economische Agenda zijn topsectoren benoemd voor de regio, die de komende jaren prioritair zijn. De Economische Agenda is vertaald in verschillende business cases waaronder de Business Case 'Leisure Hotspot Breskens'. Om te komen tot verdere toeristische ontwikkeling van Breskens wordt ingezet op de realisatie van een aantal projecten in en rond het havengebied van Breskens. Centrale thema's zijn de visserij en de zeezeilvaart.

In het kader van dit tweede thema leeft onder een aantal partijen al langer een wens tot de ontwikkeling van Breskens als 'zeezeilcentrum'. De ideeën over hoe dergelijk zeezeilcentrum invulling moet krijgen zijn de afgelopen periode (2013-2015) verder verkend en geconcretiseerd. Het Masterplan integreert de wensen voor de realisatie van het zeezeilcentrum in het havengebied van Breskens.

¹ Commissie voor de milieueffectrapportage, *Uitbreiding jachthaven Breskens, Tussentijds toetsingsadvies over de locatiekeuzestudie*, 21 oktober 2010, rapportnummer 2135-99.



Bij het aspect "zeezeilcentrum" wordt overigens vooralsnog niet gedacht aan een gebouwde voorziening: het gaat erom dat in de toekomst in het havengebied van Breskens een dergelijk centrum gefaciliteerd kan worden. Deze ontwikkeling is door de organisatie Waterrecreatie Advies onderschreven in haar ontwikkelvisie.

Viscentrum

In februari 2015 is een prijsvraag uitgezet voor het ontwerp van het nieuwe Viscentrum. In het nieuwe gebouw moeten verschillende functies een plek krijgen, te weten: de vismijn, het visserijmuseum, de Visserij-Experience, een proeverij, een viswinkel, de souvenirshop en het kantoor van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Hieruit is een plan als beste ontwerp gekozen. Ook de KNRM kan zich vinden in het ontwerp voor het Viscentrum en is bereid haar kantoor integraal te realiseren in het nieuwe Viscentrum. Voor het Viscentrum is vervolgens in de vergadering van de gemeenteraad van 25 juni 2015, gelijktijdig met het vaststellen van het Masterplan, het bestemmingsplan voor het Viscentrum vastgesteld. Het Viscentrum maakt integraal deel uit van het Masterplan. Belangrijk daarbij is dat de bestaande visserijactiviteiten door de verplaatsing naar de Handelshaven voor de kern Breskens behouden blijven en een prominente plaats krijgen bij het Viscentrum.

2.2. Nut en noodzaak

Afnemende bedrijvigheid en ontstaan structurele leegstand

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

Tegelijkertijd is het gebruik van de Handelshaven langzaam maar zeker teruggelopen. Voor deze terugloop zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. De stedenbouwkundige opzet van de Handelshaven staat verdere groei van de meer industriële bedrijfsactiviteiten niet toe. Alle bouw mogelijkheden uit het geldende

bestemmingsplan zijn benut en voor nieuwe activiteiten is zodoende geen ruimte meer.

De nabije ligging van de haven ten opzichte van de dorpskern van Breskens met overwegend woonbebouwing, maakt dat een toenemende zware bedrijvigheid al snel tegen beperkingen aanloopt. Deze beperkingen kunnen optreden op het gebied van geluid en leefomgeving. Ook het meervoudige gebruik van de haven (jachthaven, visserijhaven en handelshaven) stelt grenzen aan de mogelijkheden voor groei van de bedrijfsactiviteiten.

Tot slot speelt de ligging van de haven een rol. De verbinding over de weg met het achterland is minder geschikt voor zwaar verkeer. Ook is de haven op enige afstand gelegen van de vaarroute over de Westerschelde en kunnen zeeschepen de haven moeilijk bereiken.

Dat alles heeft ertoe geleid dat de afgelopen twee decennia de bedrijvigheid in de haven van Breskens is teruggelopen. Bebouwing van voorheen gevestigde bedrijven wordt momenteel gebruikt voor doeleinden waar deze bebouwing niet voor bedoeld is of staat zelfs leeg.

De huidige stedenbouwkundige invulling van het havengebied genereert geen groei en zorgt voor een afname van bedrijfsactiviteiten in het plangebied. Hiermee ontstaat het risico op structurele leegstand, verpaupering en daarmee een negatieve waarde van dit gebied voor de kern Breskens als geheel.

Beter benutten van kansen

Invulling geven aan lang gewenste uitbreiding jachthaven

De jachthaven Breskens is de enige jachthaven in zuidwest Nederland, die onder alle omstandigheden tij-onafhankelijk is te bereiken. Het vaargebied in de directe omgeving is vrij van grote beroepsvaart en biedt, zowel zeewaarts als in oostelijke richting mogelijkheden om onder alle weersomstandigheden zeil- of toertochten te maken. De jachthaven heeft een groeipotentie die al enige tijd niet meer binnen de begrenzing van de huidige jachthaven valt te faciliteren en de teruglopende bedrijvigheid in de Handelshaven en Visserijhaven vraagt om vernieuwing.

Door de vrijkomende Vissershaven te benutten als jachthaven, het verplaatsen van de visserijactiviteiten naar de vrijkomende Handelshaven wordt hieraan een blijvende en nuttige invulling gegeven. Bovendien worden de visserijactiviteiten en gerelateerde bedrijven voor de kern Breskens zo behouden.

Recreatief verblijf heeft de toekomst

De afgelopen jaren is gebleken dat de gemeente Sluis een grote afzetmarkt is voor (recreatief) wonen. Dit biedt daarmee kansen voor de herontwikkeling van het havengebied in Breskens. Door de huidige bebouwing te saneren en te transformeren van havengebonden bedrijvigheid naar een aantrekkelijk en hoogwaardig recreatief verblijfsgebied, wordt een meerwaarde gecreëerd voor de gemeente Sluis als geheel en de kern Breskens in het bijzonder. In het kader van de voorbereiding voor het bestemmingsplan wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd waarmee voldoende behoefte wordt aangetoond.

Om deze vernieuwing te faciliteren is een transformatieopgave opgesteld door Provincie, gemeente en ontwikkelende partijen. Aan de noodzaak om het plangebied te vernieuwen is daarmee binnen geheel bestuurlijk Zeeland gehoor gegeven.

2.3. Masterplan als voorkeursalternatief

De wet schrijft voor dat ten behoeve van een MER alle redelijkerwijs in ogenschouw te nemen alternatieven bij de effectenstudie moeten worden betrokken. Op basis van de uitleg die de hoogste bestuursrechter in ons land daaraan heeft gegeven, blijkt dat het moet gaan om reële alternatieven.¹ Oftewel het moet gaan om uitvoerbare alternatieven waarmee hetzelfde doel kan worden bereikt als het alternatief dat de initiële voorkeur heeft.

¹ De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVs). Zie bijvoorbeeld de uitspraak van 8 februari 2012, no. 201100875/1/R2 (*Windpark Noordoostpolder*).

Geen reden voor inrichtingsalternatieven: Masterplan is het gewenste eindbeeld voor het havengebied van Breskens

Voor het havengebied van Breskens is in het Masterplan een transformatieopgave gedefinieerd. Het Masterplan, ook wel te zien als beeldkwaliteitsplan, vormt de ruimtelijke onderlegger voor de diverse ontwikkelingen die plaats zullen vinden binnen het havengebied. Het Masterplan schetst het gewenste eindbeeld voor de transformatie van het havengebied. Dit is ook het eindbeeld waaraan alle betrokken partijen zich hebben geconformeerd. Het nastreven van een ander eindbeeld is om die reden in dit stadium niet opportuun. Nog los van de vraag of een andersoortige toekomstige invulling van het havengebied dan waar het Masterplan nu vanuit gaat, financieel-economisch haalbaar zou zijn. Zoals hiervoor is aangegeven, is de huidige indeling en ligging van de haven een obstakel voor een verdere ontwikkeling als handelshaven. In Zeeland zijn de havens van Vlissingen en Terneuzen (Kanaalzone) de aangewezen locaties voor de ontwikkeling van zeehavengebonden activiteiten. Een verdere ontwikkeling in die richting is voor de haven van Breskens dan ook niet reëel. Temeer niet vanwege de nabije ligging van de woonbebouwing in de dorpskern. Een alternatief voor een meer bedrijfsmatige ontwikkeling van de haven wordt om die reden niet in beschouwing genomen.

Geen reden voor locatiealternatieven: keuze voor het Masterplan als enig (voorkeurs)alternatief

Aangezien de opgave uit het Masterplan voorziet in de ontwikkeling en verbetering van het bestaande havengebied Breskens is, behoudens het alternatief 'niets doen' (oftewel de huidige situatie continueren), geen reëel alternatief voorhanden. Voor het behoud en het versterken van Breskens als toeristische trekpleister is het van economisch en maatschappelijk belang dat het havengebied herontwikkeld gaat worden.

De transformatieopgave voor het havengebied van Breskens bestaat uit een aantal pijlers die specifiek betrekking hebben op het havengebied van Breskens. Zoals beschreven in paragraaf 2.1 bleek uit de eerdere locatiestudies dat herontwikkeling van het

bestaande havengebied met enige haalbare alternatief was. In de transformatieopgave uit het Masterplan wordt hieraan vervolg gegeven.

De ligging van Breskens ten opzichte van de Noordzee en de Westerschelde als buitengaats (jacht)haven voor (zee)zeilactiviteiten is uniek. De bestaande jachthaven heeft zoals hiervoor in paragraaf 2.2 aangegeven al enkele jaren de wens en de economische potentie om uit te breiden. Eerdere onderzoeken om de jachthaven buiten het bestaande havengebied uit te breiden, bleken niet haalbaar. Daarom is een uitbreiding binnen het huidige havengebied het enige reëel overgebleven alternatief. De intensiteit van de bedrijvigheid op de Westhavendam en de Middenhavendam loopt al jaren terug. Dit is een knelpunt op een bestaande locatie. Uit overheidsbeleid volgt datvoor dit soort gevallen het de voorkeur heeft om transformatie van bestaande stedelijke gebieden boven het uitbreiden elders. Juist dit gegeven pleit ervoor om geen andere locatiealternatieven te onderzoeken: een bestaand knelpunt moet op deze locatie worden aangepakt.

Uit het bovenstaande blijkt dat geen reëel locatiealternatief voorhanden is voor de transformatie van het havengebied Breskens. De locatie is gelegen in een recreatief interessant gebied (hotspot) waarbij de locatie en het beoogde concept (verblijfscreatie met voorzieningen zoals de jachthaven) elkaar versterken. Het zoeken naar

locatiealternatieven blijft in het MER daarom achterwege.

2.4. Beoogd programma en variabele elementen van de ontwikkeling

2.4.1. Beoogd programma

In het Masterplan worden verschillende deelgebieden onderscheiden met elk hun eigen functie binnen het totaalconcept (zie figuur 2.2). Het totale programma betreft.

- De realisatie van 460 appartementen voor zowel recreatief gebruik (maximaal 360) als voor permanente bewoning (maximaal 100).
- Uitbreiding van de jachthaven met 580 ligplaatsen met 100 nieuwe ligplaatsen.
- De komst van het Viscentrum en het zeezeilcentrum.
- Commerciële functies in de onderste bouwlagen (maximaal 7.500 m² bvo) die passen bij het beoogde toekomstige karakter van het havengebied (kleinschalige bedrijvigheid, horeca en detailhandel).
- Realiseren van een nieuwe verkeersverbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de haven, het centrum van Breskens en het strand in het verlengde van de promenade.
- Het aanleggen van een rechtstreekse verbinding voor langzaam verkeer tussen de dorpskern en het nieuwe visserijcentrum.
- Aanleggen van voldoende parkeervoorzieningen.



Figuur 2.2 Deelgebieden en beoogde fasering uitvoering Masterplan

Westhavendam

Op de Westhavendam zijn appartementsgebouwen voorzien bovenop een sokkel (eerste twee bouwlagen). De gebouwen lopen qua hoogte op naar de Westerschelde. Het achterliggende duingebied wordt doorgetrokken tot aan de achterzijde van de

appartementsgebouwen waardoor meer interactie ontstaat tussen het havengebied en de duinen. Het gaat om 126 appartementen. In de sokkel worden commerciële functies en parkeergelegenheid voorzien.



Figuur 2.3 Schetsontwerp Westhavendam (bron: Masterplan)

Middenhavendam

Op de Middenhavendam wordt het grootste gedeelte van de appartementen voorzien. Hierbij is gekozen voor verschillende appartementengebouwen aan weerszijden van de Middenhavendam. Hierbij is gekozen voor een natuurlijke hoogteopbouw, tegen de kant

van Breskens tot een woontoren als hoogteaccent op de kop(hoogte circa 60 meter, dit is qua hoogte ongeveer gelijk aan de hoogte van Port Scaldis). In totaal wordt uitgegaan van 310 appartementen in dit gebied.



Figuur 2.4 Schetsontwerp Middenhavendam (bron: Masterplan)

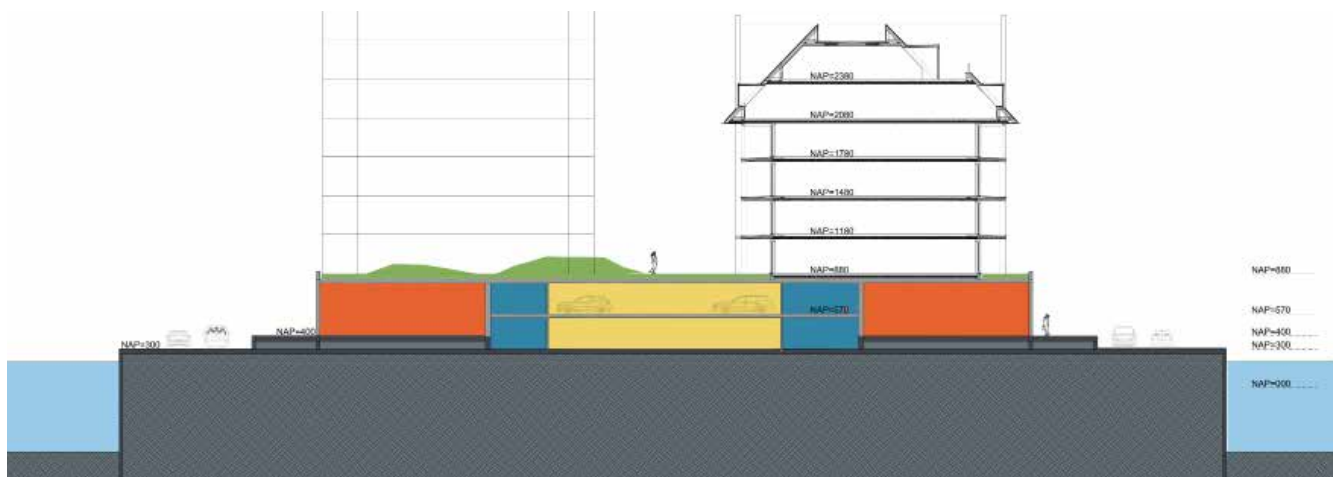


Veiligheid

Waar appartementen gerealiseerd worden geldt dat ten opzichte van het huidige niveau van de kades de bebouwing wordt opgehoogd tot 8,80 meter NAP. Dit is ingegeven vanuit het feit dat het kan voorkomen dat waterstanden in het havengebied zo hoog zijn dat de bestaande kades onder water lopen. Voor zowel de Westhavendam als de Middenhavendam is gekozen voor een algehele ophoging van een centraal gedeelte waarop de appartementengebouwen gesitueerd worden. Deze hele ophoging bestaat de onderste twee verdiepingen, zie figuur 2.5.

Commerciële functies

De ruimte die nodig is voor het ophogen wordt benut door aan de buitenzijde commerciële ruimtes te creëren voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid (bijvoorbeeld jacht- of visserijhaven gerelateerd), detailhandel, horeca of functies die passen bij het recreatief karakter van het gebied. Het gaat om bedrijvigheid in de planologische milieucategorieën 1 en 2 en horeca tot en met categorie 2. Zwaardere bedrijvigheid wordt uitsluitend toegestaan voor zover het aan de jachthaven of aan de visserij gerelateerd is dan wel past naar aard, uitstraling en omvang voor het beoogde eindbeeld.



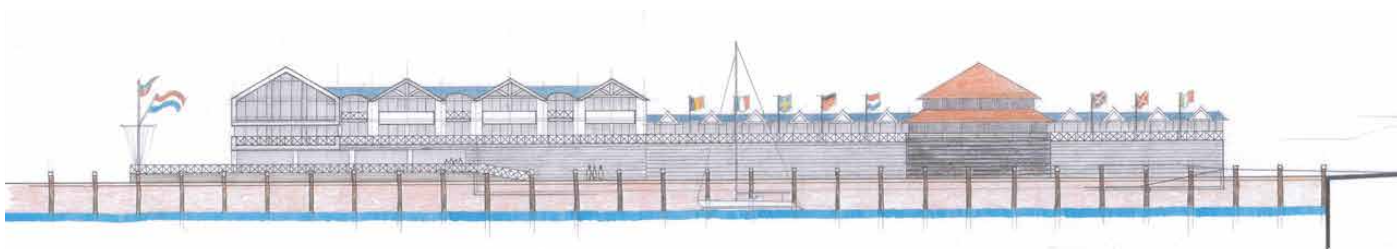
Figuur 2.5 Doorsnede met ophoging (bron: Masterplan)

Parkeren

Het middengedeelte van de ophoging wordt gebruikt om grotendeels in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien middels een parkeerruimte in de plint van appartementencomplexen.

Vismijn (Kaai)

De huidige vismijn aan de Kaai wordt herontwikkeld tot een kleinschalig appartementsgebouw van 24 appartementen met een ander karakter dan die op de Middenhavendam (figuur 2.6). Het karakter van deze appartementen zal meer aansluiten bij de locatie tussen de uitbreiding van de jachthaven en de kleinschaligere horeca en bedrijvigheid aan de Kaai.



Figuur 2.6 Schetsontwerpllocatie Vismijn (bron: Masterplan)

Viscentrum

Het Viscentrum gaat invulling geven aan verschillende functies. Een indruk van hoe het centrum eruit komt te zien is weergegeven op figuur 2.7.

- Vismijn tot maximaal 1.550 m² bruto vloer oppervlak (bvo).
- Visserijmuseum tot maximaal 800 m² bvo.
- Visserij-Experience tot maximaal 250 m² bvo (incl. ondergeschikte detailhandel).
- Detailhandel in vis of visserij gerelateerde producten tot maximaal 200 m² bvo.
- Horecagelegenheid tot maximaal 450 m² bvo.
- Gezamenlijke functies tot maximaal 250 m² bvo (entree, toiletten etc.).
- Kantoren KNRM tot maximaal 200 m² bvo.
- Boomkorkotter tot maximaal 320 m² (onderdeel Visserij-Experience).



Figuur 2.7 Schetsontwerp Nieuwe Viscentrum (bron: Masterplan, ontwerp van Koch Adviesgroep Terneuzen)

Locatiekeuze

Zoals beschreven in paragraaf 2.4 staat de locatiekeuze vast.

Samenhang tussen de transformatieonderdelen en het programma

Voor de transformatieopgave is een samenhangend concept ontwikkeld, waarvan de elementen (bestaande bedrijvigheid, recreatieappartementen, jachthaven, het Viscentrum etc.) niet los van elkaar kunnen worden gezien. De verscheidende

programmaonderdelen zijn daarmee als vaststaand gegeven te beschouwen.

2.4.2. Variabel element: fasering en wijze van aanleg

Planhorizon

De planhorizon, oftewel de periode waarbinnen de transformatie van het havengebied moet zijn afgerond, is gelijk aan de looptijd van het bestemmingsplan (10 jaar). Uitgaande van een vaststelling van het bestemmingsplan eind 2016 en een start van de werkzaamheden in 2017, is de planhorizon het jaar 2027.

Geplande fasering

De transformatie van het havengebied zal in fasen worden uitgevoerd (zie ook figuur 2.2).

FASE 1:		
Nieuw Viscentrum bouwen	2016	
Vissers verhuizen naar	2016 -	
Handelshaven	2017	
FASE 2:		
Inrichting nieuwe jachthaven	2017	
Start transformatie Kaai en bouw appartementen	2017	
FASE 3:		
Bouw Westhavendam	2017-	
	2019	
FASE 4:		
Aanpassen van bedrijfsactiviteiten / start transformatieopgave	2018	
FASE 5:		
Bouw Middenhavendam	2019-	
	2025	

2.4.3. Variabel element: verkeersontsluiting

De ontsluiting van havengebied Breskens sluit aan op de bestaande infrastructuur, waardoor het gebied goed bereikbaar is vanuit de omgeving. De externe verkeersontsluiting van het plangebied vindt plaats via het bestaande wegennet. Het gebied is openbaar toegankelijk. Vanaf het water is het plangebied ook altijd toegankelijk.

De wijze van verkeersontsluiting, zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer, ligt nog niet vast. Een aantal mogelijke situaties zijn weergegeven in de schetsen onder figuur 2.8 en 2.9.



Figuur 2.8 Voorstel ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer (bron: Masterplan)

Het verkeersonderzoek dat voor het MER wordt opgesteld zal hierover meer duidelijkheid bieden. Ook de wijze waarop in het plangebied wordt omgegaan met parkeren maakt deel uit van het verkeersonderzoek dat ten behoeve van het MER zal worden opgesteld.

2.5. Samenhang met andere projecten

Viscentrum

De ontwikkeling van het Viscentrum, met de daarbij behorende Visserij-Experience, maakt deel uit van de transformatieopgave voor het gehele havengebied Breskens. Het betreft echter een onderdeel waarvan door middel van het vaststellen van het bestemmingsplan in juni 2015 de besluitvormingsprocedure reeds heeft plaatsgevonden. De planologische inpassing van het Viscentrum is door middel van het vaststellen van het bestemmingsplan hiervoor in juni 2015 reeds verankerd. Het bestemmingsplan ligt thans voor bij de bestuursrechter voor beroep. Ongeacht de uitkomst van deze beroepsprocedure worden de milieueffecten van het Viscentrum in het MER betrokken en maakt om die reden deel uit van deze NRD.

Concrete planvoornemens omgeving havengebied Breskens

De gemeente Sluis is op de hoogte van een nabijgelegen planvoornemen waarvoor de procedure inmiddels is gestart. Het betreft de realisatie van een appartementencomplex. De milieueffecten van dit concrete voornemen worden betrokken in het MER voor het havengebied. Buiten dit planvoornemen is geen concrete ontwikkeling bekend waarvoor de besluitvormingsprocedure is gestart.



Figuur 2.9 Voorstel ontsluitingsroutes voor langzaam verkeer (bron: Masterplan)

2.6. Referentiesituatie: de autonome ontwikkeling

Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling is datgene dat gebeurt wanneer de voorgenomen transformatieopgave geen doorgang krijgt. Het is in dit geval geen reëel alternatief om de beoogde kwaliteitsverbetering van het havengebied te bewerkstelligen. De autonome ontwikkeling is daarom alleen van belang als referentiekader (maatstaf) om de milieueffecten van het Masterplan te toetsen.

Terugloop in bedrijvigheid: autonome groei van 0%

Het is de verwachting dat de autonome ontwikkeling van het gebied, zoals de vestiging van bedrijven, met of zonder een nautische binding, stagneert of zelfs afneemt. Deze tendens is de laatste 10 à 15 jaar voor dit gebied kenmerkend gebleken. Het plan voor het Viscentrum is reeds een zekere ontwikkeling. Het havengebied zal daarmee een kleine impuls krijgen waardoor een autonome groei van 2% met een verwacht bezoekersaantal van 25.000 personen per jaar gerechtvaardigd is.

De stagnatie van het verdere gebruik van het havengebied is echter al decennialang een feit. De ontwikkeling van bedrijvigheid in de bestaande opstallen zal zich beperken tot kleinschalige bedrijvigheid. De locatie is voor verdere ontwikkeling van industriële (visserij gerelateerde) activiteiten vanwege de beperkte ruimte weinig interessant. Een verandering van het gebied door invulling van ontwikkelingsinitiatieven ligt daarmee niet in de lijn der verwachting. Om die reden wordt voor de referentiesituatie per saldo een stagnatie verwacht, oftewel een groei van 0% voor wat betreft de toename van het aantal verkeersbewegingen, parkeerbehoefte, geluidsemissies van bedrijven etc. Gelet op de ervaringen tot nu toe, zal dat eerder een optimistische aanname zijn. Een daling (van mogelijk enkele procenten per jaar) kan op basis van de huidige ontwikkelingen niet worden uitgesloten. Om de toekomstige milieueffecten echter op voorhand niet al te rooskleurig in te schatten (zogenaamde 'worst case' benadering), wordt met een groei van 0% voor de bestaande bedrijfsactiviteiten in het op te stellen MER gerekend.



3. Beleidskader

De herontwikkeling van het havengebied in Breskens vindt plaats tegen de achtergrond van het (ruimtelijk) beleid dat is geformuleerd door het rijk, provincie en gemeente. Vanuit dat beleidskader gelden verschillende randvoorwaarden die in het MER aan de orde moeten komen. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de belangrijkste beleidsdocumenten die voor dit project relevant zijn en worden de randvoorwaarden beschreven waaraan in het MER aandacht moet worden besteed. Achtereenvolgens worden in dit hoofdstuk het relevante algemene (ruimtelijke) beleidskader vanuit de Rijksoverheid (paragraaf 3.1), de provincie Zeeland (paragraaf 3.2) en de gemeente Sluis (paragraaf 3.3) beschreven. In hoofdstuk 4 wordt het meer specifieke beleidskader, per deelonderwerp, nader toegelicht.



3.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

Het ruimtelijke beleid vanuit de Rijksoverheid is neergelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (kortweg SVIR genaamd). In de SVIR heeft het Rijk 13 speerpunten benoemd: de Nationale belangen. Deze belangen betreffen hoofdzakelijk de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid en hebben geen betrekking op dit specifieke project. De Nationale Belangen zijn verder uitgewerkt in specifieke wet- en regelgeving. Voor zover relevant voor het MER wordt deze regelgeving in dit hoofdstuk en in hoofdstuk 4 toegelicht.

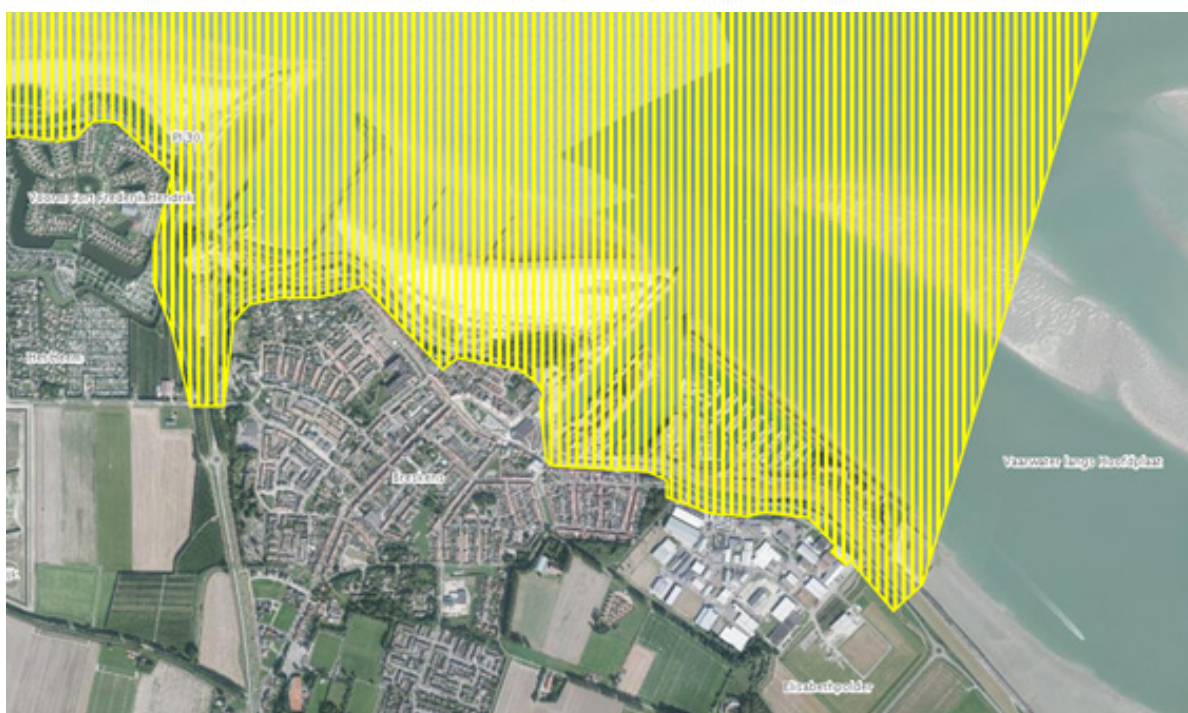
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Rijksoverheid heeft ervoor gekozen om enkele Nationale belangen te vertalen in wettelijke voorschriften die lagere overheden in acht moeten nemen bij hun besluitvorming over ruimtelijke plannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (kortweg het Barro geheten) zijn voor wat betreft het havengebied in Breskens enkele van deze bepalingen van belang voor het MER.

Bouwen in het Kustfundament

In het Barro is een verbod opgenomen om op gronden die deel uitmaken van het kustfundament (zie figuur 3.1), nieuwe bouwmogelijkheden toe te staan. Van deze verbodsbepaling kan ontheffing worden gekregen indien, onder meer, is aangetoond dat de nieuwbouw de werking van het kustfundament niet nadelig beïnvloed. De herontwikkeling van het havengebied zoals dat in het Masterplan is voorzien, zal ertoe leiden dat enkele delen van het plangebied bebouwd gaan worden waar nu nog geen bebouwing aanwezig is.

In het kader van het MER zal daarom onderbouwd moeten worden dat de nieuwe bouwmogelijkheden de werking van het Kustfundament niet nadelig beïnvloeden en dat ontheffing verkregen kan worden voor het bestemmingsplan ten behoeve waarvan het MER wordt voorbereid.



Figuur 3.1 Kustfundament, geel gearceerd (bron: Barro)

3.2. Provinciaal beleid

Het provinciale beleid staat een verdere ontwikkeling van verblijfsrecreatie en jachthavens toe in de zogenaamde 'hotspots'. Breskens is aangewezen als een dergelijke 'hot spot': het initiatief past daarmee in het provinciale beleid en geeft daaraan ook invulling. Dat is ook de reden dat het Masterplan mede wordt geïnitieerd door het provinciebestuur.

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en de Provinciale Ruimtelijke verordening

Het ruimtelijke en het milieubeleid van de provincie Zeeland zijn verwoord in het Omgevingsplan Zeeland (2012-2018). Voor wat betreft de onderdelen uit het Omgevingsplan die het provinciebestuur van groot belang acht, is een nadere uitwerking gemaakt in de Verordening Ruimte ProvincieZeeland (ook wel VRPZ genaamd). Gemeenten dienen bij het nemen van ruimtelijke besluiten zoals een bestemmingsplan de bepalingen uit de PRV in acht te nemen.

Nautische veiligheid jachthavenontwikkeling

Vanuit het provinciale beleid uit het Omgevingsplan geldt voor jachthavens langs de Westerschelde dat de vaarwegbeheerder een toetsingskader voor deze nautische veiligheid heeft opgesteld. Hierin zijn de aspecten opgenomen: de afstand tot de hoofdvaargeul, de complexiteit van de havenomgeving, stroming bij de haventoeegang, de breedte van de vaargeul in de directe omgeving. Bij beoordeling in het MER dient hieraan expliciet aandacht te worden besteed.

Ecologische Hoofdstructuur

Het beleid voor gebieden die deel uitmaken van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (kortweg EHS genaamd) is neergelegd in het Omgevingsplan. Dit beleid komt erop neer dat alle gronden die deel uitmaken van de EHS in beginsel beschermd worden tegen ontwikkelingen die de ecologische waarden aan kunnen tasten.

Als aantasting van natuurwaarden per saldo onvermijdelijk is, moeten negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt (mitigatie), dan

wel moet verlies worden gecompenseerd. In de PRV is dat beleid vertaald in een beschermende regeling waaraan in het MER moet worden getoetst. In de paragraaf 'ecologie' in hoofdstuk 4 wordt nader toegelicht hoe de toetsing op het onderdeel EHS in het MER plaatsvindt.

Nationaal Landschap

Geheel west Zeeuws-Vlaanderen is aangewezen als Nationaal Landschap door de Rijksoverheid. In dit gebied gelden op grond van het provinciale beleid dezelfde planologische ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen als in de rest van Zeeland. Op landschappelijk en cultuurhistorisch vlak staan de in dit gebied benoemde kwaliteiten en de daaraan gekoppelde strategie: behouden door ontwikkelen centraal. De Provincie roept vooral marktpartijen en ondernemers op de kansen en mogelijkheden die deze bijzondere status met zich meebrengt op economisch en landschappelijk verantwoorde wijze te vermarkten.

Herziening Omgevingsplan Zeeland (2015)

Momenteel worden het Omgevingsplan Zeeland en de bijbehorende VRPZ herzien. Het ontwerp van deze herziening is voor zienswijzen ter inzage gelegd in de periode van 28 oktober tot en met 9 december 2015. Voor wat betreft de transformatie van het havengebied in Breskens zijn de volgende onderwerpen van belang.

- **Aanpassing compensatieregels EHS:**
Na de planherziening zal worden gesproken over het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ). Inhoudelijk wijzigt de compensatieregeling niet wezenlijk.
- **Kustvisie:**
De provincie maakt uitsluitend binnen bepaalde gebieden in de kustzone nieuwe bebouwing mogelijk. De recreatieve hotspots, waaronder Breskens, zijn aangewezen als locaties waar nieuwe kustbebouwing mogelijk is. In zoverre past het Masterplan ook in het toekomstige provinciale beleid op dit punt.

- Recreatief vastgoed:
In de herziening worden nieuwe regels voorgesteld voor recreatief vastgoed. Voor het nog op te stellen bestemmingsplan is dit een aandachtspunt.

Provinciale milieuverordening

Het provinciebestuur heeft in de Provinciale milieuverordening (ofwel de PMV) gebieden aangewezen waarvoor specifieke milieukwaliteitseisen gelden. Een van de aangewezen gebieden is de Westerschelde. In de PMV is opgenomen dat voor wat betreft geluidshinder afkomstig van activiteiten buiten de Westerschelde een richtwaarde geldt van 48 dB(A), zie figuur 3.2. Bij de besluitvorming moet met deze richtwaarde rekening worden gehouden. In het akoestisch onderzoek dat aan het MER ten grondslag wordt gelegd, wordt dan ook aan deze richtwaarde aandacht besteed.

3.3. Gemeentelijk beleid

Masterplan

De transformatie van het havengebied in Breskens is met het vaststellen van het Masterplan onderdeel geworden van het gemeentelijke beleid. De onderliggende bestemmingsplannen maken de voorgenomen herontwikkeling van het havengebied echter nog niet mogelijk.

Dat is de reden dat een MER moet worden opgesteld ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan dat het planologische kader voor de transformatie zal gaan vormen.

(ontwerp) Visiedocument Krachtig verbonden

Momenteel ligt de ontwerp-visie 'Krachtig verbonden, Visiedocument 2016-2020' ter inzage. De visie is een herziening van de gemeentelijke structuurvisie, het beleidsplan op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), de woonvisie en het gebiedsplan 'Natuurlijk Vitaal'. In het visiedocument worden randvoorwaarden vanuit het gemeentelijke beleid gegeven waaraan het toekomstige bestemmingsplan voor het havengebied in Breskens moet voldoen.



Figuur 3.2 Kaart Normstelling Geluid PMV 2011
(bron: provincie Zeeland)

Bestemmingsplan Waterfront en bestemmingsplan Bedrijventerreinen Sluis

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

Het juridisch-planologische kader voor het plangebied wordt momenteel grotendeels gevormd door het bestemmingsplan Waterfront (vastgesteld op 17 juni 1993 en goedgekeurd op 1 februari 1994). Dit plan is in 1997 herzien (eerste herziening, vastgesteld op 22 november 1996 en goedgekeurd op 16 januari 1997). De gronden op de havendammen zijn hoofdzakelijk bestemd voor bedrijvigheid (bestemming Bedrijven, Horeca en Detailhandel). De jachthaven is voorzien van de bestemming Recreatie waarin het aantal ligplaatsen is beperkt tot 550.

Omdat een aantal bedrijven als geluidhinderlijk werden aangemerkt, is destijds tevens een geluidszone voor het industrielawaai op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) vastgesteld.¹

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Sluis (2015)

De bestaande bedrijven aan de Middenhavendam en de Westhavendam worden juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Sluis. Dit bestemmingsplan is op 24 september 2015 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit bestemmingsplan zijn de bestaande bedrijven op de Middenhavendam en de Westhavendam voorzien van de bestemming Bedrijventerrein. Daarbij is in de planregeling een milieuzonering opgenomen voor de bedrijven. Ieder bedrijf heeft daarbij een milieucategorie toegewezen gekregen die passend is voor zijn bedrijfsactiviteiten (tot en met milieucategorie 4.1).

Bij de autonome ontwikkelingen moet de voortzetting van gebruik worden betrokken. Dit zal resulteren in een passende bestemming in het nog op te stellen bestemmingsplan.

Omdat geluidhinderlijke bedrijven in de nieuwe bestemmingslegging niet meer zijn toegestaan, is gelijktijdig de zone industrielawaai komen te vervallen. Dat is gebeurd door de vaststelling door de gemeenteraad van Sluis in het bestemmingsplan Parapluplan opheffen geluidszone Breskens.

Sectorale beleidsvisies

Het gemeentebestuur heeft voor verschillende beleidsvelden specifiek beleid ontwikkeld, denk aan de Gemeentelijke Onderzoeksagenda Archeologie Sluis (GOAS) en de Parkeervisie 2009- 2013. De beleidsmatige randvoorwaarden voor het op te stellen MER uit deze visies worden in hoofdstuk 4 nader toegelicht.

¹ Gesproken wordt nog van zogenaamde 'A-inrichtingen'. Bedoeld worden de bedrijven die zijn aangewezen in het derde lid van artikel 2.1 en in onderdeel D van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht.



4. Te verrichten onderzoeken

In het MER zullen de milieugevolgen van de mogelijke alternatieven voor de beoogde ontwikkeling op systematische wijze nader worden onderzocht. Het betreft zowel negatieve als positieve gevolgen. Daar waar nodig zal onderscheid worden gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten. Tevens wordt een vergelijking gemaakt met de effecten van autonome ontwikkelingen. Nagegaan wordt in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt of voorkomen (mitigerende maatregelen) en of positieve gevolgen kunnen worden versterkt. In paragraaf 4.1 worden de hoofdlijnen het voorgenomen onderzoek genoemd. In de paragrafen 4.2 tot en met 4.9 worden de afzonderlijke milieuthema's beschreven die in het MER worden betrokken. Daarbij wordt steeds in gegaan op het toetsingskader en de onderzoeksmethodiek.



4.1. Hoofdpijnen van de onderzoeksopzet

Belangrijkste aandachtspunten voor het onderzoek

Bij de transformatie van havengebied Breskens zijn vooral ten aanzien van de volgende aspecten mogelijk effecten op het milieu te verwachten.

- De effecten op de natuurwaarden van het aangrenzende Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe.
- De mogelijke verstoring van flora en fauna op de locatie zelf en in de directe omgeving, ook voor wat betreft de periode dat de transformatie in uitvoering is.
- De veranderingen in de leefomgevingskwaliteiten als gevolg van de transformatie van handels- en

visserijhaven tot recreatief gebied met een jachthaven. Vooral aspecten zoals mogelijke geluidshinder, luchtkwaliteit en lichthinder zijn hierbij van belang.

Eveneens een belangrijk aandachtspunt voor de periode dat de transformatie nog gaande is.

- Het bouwen op en nabij de waterkering.
- De verkeersontsluiting en het parkeren.

Toetsing aan de referentiesituatie

Alle milieueffecten worden getoetst aan de referentiesituatie zoals beschreven in paragraaf 2.6: het gaat om de huidige situatie, inclusief de komst van het Viscentrum, met een stagnatie (0% groei) van de overige activiteiten in het havengebied. De milieueffecten worden in beeld gebracht met een score op een schaal met zeven punten.

+++	sterke verbetering ten opzichte van referentie
++	verbetering ten opzichte van referentie
+	lichte verbetering ten opzichte van referentie
0	geen verschil ten opzichte van referentie
-	lichte verslechtering ten opzichte van referentie
--	verslechtering ten opzichte van referentie
---	sterke verslechtering ten opzichte van referentie

Wettelijke vereisten

Het MER omvat verder alle inhoudelijk onderdelen die wettelijk vereist zijn, waarbij onder andere aandacht wordt besteed aan leemten in kennis. Ook wordt in het MER een aanzet gegeven voor het wettelijke verplichte evaluatieprogramma.

4.2. Ecologie

Toetsingskader

Toetsingscriteria gebiedsbescherming

De transformatie van het havengebied in Breskens vindt plaats op een locatie die grenst aan (en voor een klein deel zelfs onderdeel is van) het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Een deel van dat natuurgebied maakt ook deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.

De beschermde natuurwaarden zijn voor de Natura 2000-gebieden vastgelegd in de vorm van instandhoudingsdoelstellingen. Aangetoond moet worden dat significante effecten op beschermde soorten en habitats op voorhand niet zijn niet uit te sluiten. Dit geldt zowel voor permanente effecten die te verwachten zijn, als voor mogelijke tijdelijke effecten zoals tijdens de bouw- en aanlegfase. Indien mogelijke significante effecten te verwachten zijn, moet een passende beoordeling worden uitgevoerd en een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet aan de orde zijn.

Op grond van het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 en de provinciale verordening ruimte moet bovendien een eventuele fysieke aantasting van de EHS worden gecompenseerd. Deze compensatie kan via het bestemmingsplan juridisch worden geborgd.

Toetsingscriteria soortbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet is specifiek aangegeven welke soorten beschermd zijn. Onderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten van tabel 2 en 3 behorende bij het Besluit aanwijzing dier- en plantensoorten Flora- en faunawet is daarom noodzakelijk.

Mogelijke effecten zijn:

- fysieke aantasting leefgebied van broedvogels, vleermuizen en/of landzoogdieren;
- verstoring van zeezoogdieren;
- al dan niet tijdelijke verstoring van beschermde planten- of diersoorten.

Onderzoeksmethodiek

Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet

De volgende permanente en tijdelijke effecten worden in het kader van de Natuurbeschermingswet als relevant gezien en onderzocht.

Permanente effecten

- Stikstofdepositie door veranderende verkeerstromen (zowel weg- als scheepvaartverkeer).
- Verstoring door een toenemende (recreatieve) scheepvaart vanuit de jachthaven.
- Verstoring door geluid en licht door activiteiten in het havengebied.

Tijdelijke effecten

- Verstoring door geluid en licht door werkzaamheden in de haven.
- Verstoring door trilling door werkzaamheden in de haven.

De toetsing vindt plaats aan de hand van de instandhoudingsdoelstellingen zoals die voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe zijn vastgesteld.

- Sinds 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (kortweg de PAS) in werking getreden. Dit heeft geleid tot een verandering van de NBwet en het kader van de beoordeling voor stikstofdepositie. Wij beoordelen de veranderingen van stikstof aan de hand van dit nieuwe beoordelingskader. De relevante veranderingen van de stikstofdepositie zijn de veranderingen van het plan ten opzichte van de huidige situatie, maar in het bijzonder ten opzichte van de referentiesituatie.
- Naast stikstofdepositie worden ook andere relevante effecten beschreven en getoetst. De effecten worden integraal beoordeeld vanuit de kaders die de NBwet stelt.



Als blijkt dat een Passende Beoordeling nodig is wordt, indien nodig, een optimalisatie van de te treffen maatregelen uitgewerkt (waaronder mitigerende maatregelen) om risico's op nadelige effecten verder te beperken. De maatregelen die volgen uit de Passende Beoordeling worden te zijner tijd in het bestemmingsplan vastgelegd.

Soortbescherming: Flora- en faunawet

Het onderzoek bestaat uit een literatuurstudie in combinatie met een veldbezoek, waarbij gericht gekeken wordt welke beschermde soorten aanwezig zijn en welke mogelijkheden het plangebied biedt voor beschermde soorten. Deze veldinventarisatie zal in alle vier de jaargetijden plaatsvinden om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de soorten die in het studiegebied voorkomen.

Op basis van de literatuurstudie en de veldinventarisatie worden de gevolgen van het Masterplan (VKA) kwalitatief beschreven. Hieruit volgen mogelijk mitigerende en compenserende maatregelen. Voor zover planologisch relevant en noodzakelijk voor de uitvoerbaarheid voor het bestemmingsplan, worden randvoorwaarden geformuleerd voor nieuwe ontwikkelingen. Indien nodig zullen deze te zijner tijd in het bestemmingsplan worden vastgelegd.

4.3. Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Verkeer

De beoordeling van de effecten op verkeersstromen vindt kwalitatief plaats aan de hand van een beschrijving van de (hoofd)verkeersstructuur, gegevens over verkeersintensiteiten, de verwachte verkeersproductie en de eventuele congestiekans op de relevante wegen. Hiermee wordt een beeld geschetst van de bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving voor het autoverkeer. Tevens wordt de capaciteitsbelasting van relevante kruispunten door middel van berekeningen in beeld gebracht.

Parkeren

Toetsingskader voor het beoordelen van de parkeerbehoefte zijn het gemeentelijk beleid (Parkeervisie 2009-2013) en de kengetallen van het Kenniscentrum CROW.

Onderzoeksmethodiek

Verkeer

Het onderzoek richt zich op het externe verkeer van en naar het havengebied en de autonome verkeersstromen erom heen. De effecten van de verkeerstoename op de omliggende wegenstructuur worden eveneens in beeld gebracht. De verkeersstromen en wijzigingen die daarin optreden als gevolg van de transformatie zullen worden beoordeeld. Daarbij wordt specifiek aandacht besteed aan het verkeer in de zomerperiode (toeristenseizoen).

De bandbreedte van het onderzoek voor het wegverkeer beslaat de verkeersafwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau in en rondom het plangebied en de doorstroming op wegvakniveau in een groter gebied. Beoordeeld wordt of aanpassingen in de verkeersstructuur noodzakelijk zijn. De effecten op de verkeersafwikkeling op kruispunten worden bepaald aan de hand van het programma Omni-X.

De overige verkeersstromen (voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer) worden kwalitatief onderbouwd. Hierbij wordt in beeld gebracht op welke wijze het havengebied in Breskens voor de verschillende modaliteiten bereikbaar is en welke wijzigingen daarin zijn te verwachten.

Parkeren

Op basis van het gemeentelijk beleid (Parkeervisie 2009-2013) en parkeerkcijfers van het Kenniscentrum CROW, wordt de toekomstige parkeerbehoefte in beeld gebracht en wordt beoordeeld op welke wijze in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien.

4.4. Geluid

Toetsingskader

Wet geluidhinder

Het toetsingskader voor het beoordelen van mogelijke geluidhinder is voor de meeste geluidsbronnen geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidsnormen voor het wegverkeerslawaaï. De norm is hiervoor L_{den} 48 dB(A). Voor scheepvaartlawaaï geldt geen wettelijke normering. Hiervoor wordt aangesloten op de normering die voor wegverkeerslawaaï wordt gehanteerd, oftewel L_{den} 48 dB(A).

Activiteitenbesluit

Voor de overige bedrijfsactiviteiten gelden de geluidsnormen uit het Besluit algemene regels milieubeheer (Barim of Activiteitenbesluit genaamd). Afhankelijk van de periode van de dag (dag-, avond- of nachtperiode) gelden generieke geluidsnormen voor bedrijfsactiviteiten van respectievelijk 50, 45 of 40 dB(A).

Circulaire Bouwlawaaï 2010 en de beleidsregels handhaving bouwoverlast Sluis (2012)

Mogelijke (tijdelijke) geluidshinder als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden tijdens de uitvoeringsfase wordt getoetst aan de "Circulaire bouwlawaaï 2010". Hierin wordt een normstelling aanbevolen, tijdens de gehele duur van de werkzaamheden, van 60 dB(A) voor het equivalent geluid niveau ($L_{a_{eq}}$) in de dagperiode (07.00 - 19.00 uur). Indien dat noodzakelijk is, biedt de circulaire de mogelijkheid om tijdelijk (voor ten hoogste een gegeven aantal dagen) een hogere geluidsbelasting, tot ten hoogste 80 dB(A), toe te staan.

In de gemeentelijke beleidsregel wordt voor de gehele gemeente Sluis invulling gegeven aan de algemene normstelling uit de circulaire. Bijzondere aandacht wordt daarin besteed aan geluidhinder van bouw- en heiwerkzaamheden in de perioden juli tot oktober, de voorjaarsvakantie, de herfstvakantie en de kerstvakantie van elk jaar. Dit laatste vanwege het belang van de verblijfsrecreatie in de gemeente.

Westerschelde

Voor de Westerschelde als aangrenzend natuurgebied, geldt op basis van de provinciale milieuverordening de richtwaarde van 48 dB(A), zie hiervoor in hoofdstuk 3. Ook aan deze richtwaarde zal aandacht worden besteed.

Onderzoeksmethodiek

Industrielawaai

Het berekenen van de geluidsemmissie van de bestaande en toekomstige bedrijfsactiviteiten in het havengebied vindt plaats conform de 'Handleiding meten en rekenen industriellawaai' uit 1999. Hierbij wordt voor de bestaande situatie gebruik gemaakt van het geluidsmodel voor het havengebied voor de bestaande zone industriellawaai.

Wegverkeerslawaaï

Het wegverkeerslawaaï wordt beoordeeld op basis van de verkeersgegevens (zie paragraaf 4.4) waarbij overeenkomstig de Wgh onderscheidt wordt gemaakt in drie soorten situaties.

1. nieuwe woningen bij een bestaande weg;
2. nieuwe woningen bij een nieuwe weg;
3. bestaande woningen bij een nieuwe weg.

De beoordeling vindt plaats aan de hand van de Standaardrekenmethode 1 (SRM1).

Scheepvaartlawaaï

Voor het beoordelen van het scheepvaartlawaaï van de beroepsvaart over de Westerschelde en in de haven zal gebruik worden gemaakt van het daarvoor ontwikkelde rekenmodel SHANTI.

Tijdelijke hinder (bouw- en aanlegactiviteiten)

De daadwerkelijk optredende geluidsniveaus in de aanlegfase zijn afhankelijk van de werkwijze, het gebruikte materieel en de duur van de werkzaamheden. In deze fase van de planvorming zijn hierover nog geen concrete gegevens beschikbaar. De tijdelijke hinder wordt daarom kwalitatief beoordeeld. het specifieke beleid van de gemeente ten aanzien van de bouw- en aanlegwerkzaamheden, zal bij het opstellen van het uitvoeringsplan worden betrokken.



4.5. Water, dijkveiligheid en nautische veiligheid

Toetsingskader

Watertoets

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met een ruimtelijke ontwikkeling die door middel van een bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Vooruitlopend op het bestemmingsplan, wordt in het MER aandacht besteed aan de belangrijkste onderwerpen met betrekking tot het onderwerp water.

Kustfundament en dijkveiligheid

Zoals beschreven in hoofdstuk 3, maakt het havengebied van Breskens deel uit van het zogenaamde Kustfundament. Daarnaast worden bouw- en aanlegwerkzaamheden voorzien op en nabij de primaire waterkering die het havengebied omringt. Op grond van zowel de Waterwet, als op grond van het Barro, is het daarom noodzakelijk dat in het MER de effecten van deze werkzaamheden op de waterkering en het Kustfundament inzichtelijk worden gemaakt. Het MER zal mede als bijlage dienen voor de aan te vragen vergunning op grond van de Waterwet die voor de bouw- en aanlegwerkzaamheden noodzakelijk is.

Nautische veiligheid

Het overheidsbeleid (zie hoofdstuk 3) schrijft expliciet voor dat aandacht wordt besteed aan de nautische veiligheid op de vaarroute over de Westerschelde. Door de uitbreiding van de jachthaven is een toenemend aantal bewegingen van de recreatievaart te verwachten. Dit moet worden getoetst aan het toetsingskader voor nautische veiligheid van de vaarwegbeheerder.

Onderzoeksmethodiek

Watertoets

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Scheldestromen. Het waterschap hanteert een standaard format voor het beoordelen van de effecten van een ruimtelijke ontwikkeling op de waterhuishouding. Dit is de zogeheten watertoetstabel. De watertoetstabel ondersteunt de onderbouwing van de wateraspecten in een ruimtelijk plan. De

onderwerpen uit de watertoetstabel worden in het onderzoek bij het MER betrokken.

Kustfundament en dijkveiligheid

In overleg met de beheerders van de waterkering (Rijkswaterstaat en het Waterschap Scheldestromen) worden de technische randvoorwaarden bepaald waaronder de geplande bouw- en aanlegwerkzaamheden in het havengebied plaats kunnen vinden. Deze randvoorwaarden worden nader uitgewerkt in de parallel met het bestemmingsplan aan te vragen vergunning op grond van de Waterwet.

Nautische veiligheid

De uitbreiding van de jachthaven en de toename van het aantal vaarbewegingen van de recreatievaart op de Westerschelde worden in het MER getoetst aan het daarvoor geldende toetsingskader. Hierin zijn de aspecten opgenomen: de afstand tot de hoofdvaargeul, de complexiteit van de havenomgeving, stroming bij de haventoeegang, de breedte van de vaargeul in de directe omgeving.

4.6. Bodem

Toetsingskader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) bevat regels die bedoeld zijn om bodemverontreiniging te voorkomen en bestaande verontreinigingen te saneren. In artikel 13 van de Wbb is de zorgplicht opgenomen. De zorgplicht geldt alleen voor "nieuwe" gevallen van bodemverontreiniging, dit zijn gevallen die op of na 1 januari 1987 zijn ontstaan. Handelingen die onder de zorgplicht vallen zijn:

- het achterlaten van stoffen op of in de bodem;
- het beïnvloeden van de bodemstructuur of de -kwaliteit;
- het uitvoeren van werken;
- het transporteren van grond;
- overige handelingen die het bovenstaande als nevengevolg hebben;
- handelingen die leiden tot erosie, verdichting of verzilting.

Voor dit project is de Wbb van belang bij ontgravingen waar zich

bodemverontreinigingen bevinden. Verder dient bij werkzaamheden voorkomen te worden dat nieuwe verontreinigingen ontstaan.

Besluit bodemkwaliteit

Op 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit (Bkl) in werking getreden. In het besluit zijn regels met betrekking tot kwaliteitsborging in bodembeheer, bouwstoffen, grond en baggerspecie vastgelegd.

Voor de transformatie van het havengebied in Breskens betekent dit dat indien grond vrijkomt bij graafwerkzaamheden en wanneer die grond elders wordt toegepast, deze in depot gebracht dient te worden en moet worden gekeurd zoals vastgelegd in het Bkl is voorgeschreven.

Onderzoeksmethodiek

Voor het gehele plangebied wordt een bureaustudie uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is op basis van de locatie specifieke informatie (historie en huidige situatie) vast te stellen in hoeverre een verontreiniging van de bodem kan worden verwacht. Het vooronderzoek wordt conform de NEN 5725 uitgevoerd.

Indien uit het vooronderzoek blijkt dat een bodemverontreiniging op specifieke locaties in het havengebied niet kan worden uitgesloten, zal, daar waar dat nodig wordt geacht, een verkennend veld- en laboratoriumonderzoek plaatsvinden.

4.7. Archeologie, cultuurhistorie, landschap en explosieven

Toetsingskader

Wet op de archeologische monumentenzorg/Verdrag van Malta

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis in Nederland. Het Verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Het Verdrag is geïmplementeerd via de Wet op de Archeologische monumentenzorg. Als gevolg van het Verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Op grond van de aangescherpte regelgeving stellen Rijk en provincie zich op het standpunt

dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemers voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Het Rijk heeft de beleidsuitgangspunten ten aanzien van archeologie neergelegd in onder meer de Cultuurnota 2005 - 2008, de Nota Belvédère, de Nota Ruimte en in de Monumentenwet 1988.

Gemeentelijke Onderzoeksaagenda Archeologie Sluis (GOAS)

De gemeente Sluis heeft een eigen archeologiebeleid vastgesteld. Het archeologisch onderzoek zal moeten voldoen aan de uitgangspunten uit de GOAS

Nationaal Landschap

West Zeeuws-Vlaanderen is aangewezen als Nationaal Landschap. In deze gebieden gelden op grond van het provinciale beleid (Omgevingsplan, zie hoofdstuk 3) dezelfde planologische ontwikkelingsmogelijkheden en beperkingen als de rest van Zeeland. Op landschappelijk en cultuurhistorisch vlak staan daarbij de voor deze gebieden benoemde kwaliteiten en daaraan gekoppelde strategie: (behouden door ontwikkelen) centraal.

Niet gesprongen explosieven (NGE's)

De voorgenomen planontwikkeling vraagt om (grond)werkzaamheden het kader van de transformatieopgave van het havengebied te Breskens in de gemeente Sluis. Vanwege de grootschalige oorlogshandelingen die hier hebben plaatsgevonden in het najaar van 1944 is het bekend dat rekening dient te worden

gehouden met de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven (NGE).

Onderzoeksmethodiek

Archeologie

Voor wat betreft het onderwerp archeologie wordt een bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden van het plangebied. Dit bureauonderzoek wordt mede gebaseerd op de archeologische beleidskaarten van de gemeente Sluis uit 2013.

Landschap

Op gebied van landschap wordt onderzoek uitgevoerd naar de landschappelijke structuren en geomorfologie. De beoogde ontwikkeling heeft door zijn omvang met 460 appartementen en bouwhoogte (hoogteaccent van 60 meter) een ruimtelijke impact die verder gaat dan het dorp Breskens.

De ontwikkeling van het havengebied wordt beschreven en beoordeeld in zijn landschappelijke en stedenbouwkundige context. Op hoger schaalniveau wordt in de onderbouwing rekening gehouden met het beeld en ritmiek van de Zeeuws-Vlaamse kustzone, accentuering van de monding van de Westerschelde en de karakteristieken van het Nationaal landschap van West-Zeeuws-Vlaanderen. Op het stedenbouwkundig niveau van de kern Breskens zal door middel van een bezonningsonderzoek in overleg en afstemming met de architect de effecten op het dorpsbeeld toegelicht worden. Daarbij komen ook zichtlijnen vanuit de bestaande bebouwing aan bod.

Cultuurhistorie

Verandering in kwaliteiten met mogelijke gevolgen voor historische-geografische patronen, elementen en ensembles met oog op de voorgenomen transformatieopgave van Breskens wordt onderbouwd in het MER. Hierbij wordt ook de aanwijzing vanuit de gemeentelijke Erfgoedvisie als aandachtsgebied voor de wederopbouwperiode betrokken.

Niet gesprongen explosieven (NGE's)

In het kader van het MER wordt een vooronderzoek uitgevoerd. Mocht uit het vooronderzoek blijken dat verdergaand onderzoek noodzakelijk is, zal dit worden uitgevoerd. Het historisch vooronderzoek

wordt uitgevoerd overeenkomstig de norm, vastgesteld in het Werkveldspecifiek Certificatieschema voor het Systeem Certificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE), versie 1, 2012.

4.8. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Wet luchtkwaliteit en het Nationaal

Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Op basis van de Wlk is het Besluit luchtkwaliteit (Blk) vastgesteld. Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Deze grenswaarden zijn afkomstig uit Europese wet- en regelgeving. De Nederlandse overheid heeft, om aan deze grenswaarden te kunnen voldoen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Min IenM) houdt de vinger aan de pols tijdens de looptijd van het NSL. Monitoring is nodig om zeker te stellen dat overal tijdig de grenswaarden worden gehaald. Het instrument waarmee deze monitoring wordt uitgevoerd heet de NSL-Monitoringstool. Een onderdeel daarvan is de Rekentool, waarmee de berekeningen worden uitgevoerd om de effecten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit te toetsen.

Onderzoeksmethodiek

Ten behoeve van het aspect luchtkwaliteit zal op basis van de Monitoringstool in het MER inzichtelijk worden gemaakt of wordt voldaan aan de grenswaarden van het Blk. Op basis van expert judgement wordt verwacht dat de resultaten uit de Monitoringstool geen aanleiding geven tot het uitvoeren van aanvullend gedetailleerd onderzoek. Het onderzoek zal een beschouwing van de huidige situatie en de te verwachten eindsituatie in beeld brengen. Ook eventueel te treffen maatregelen worden in het MER beschouwd.

4.9. Externe veiligheid

Toetsingskader

Wet Vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit transportroutes externe veiligheid

In het externe veiligheidsbeleid wordt gebruik gemaakt van twee soorten normen. Een veiligheidscontour op basis van het plaatsgebonden risico (PR) die met een risicovolle activiteit samenhangt (zoals het transport van gevaarlijke stoffen). Het maatgevende PR voor nieuwe kwetsbare objecten, waaronder recreatieappartementen, is gelijk aan de kans van 1 op 1 miljoen per jaar (oftewel kans 10^{-6} per jaar). Daarnaast wordt gewerkt met het groepsrisico (GR). Dit is een maatstaf voor het beoordelen van de omvang van groepen personen die bij een eventuele grote calamiteit betrokken kunnen raken. Het GR wordt bepaald aan de hand van het invloedsgebied: oftewel het gebied waarbinnen zich effecten van een calamiteit voor kunnen doen. Voor het GR geldt geen wettelijke norm. Wel is het een indicatie op basis waarvan het bevoegd gezag in overleg met de veiligheidsdiensten een afweging moet maken over de aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling.

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de vaarroute voor gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Op grond van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en het daarop berustende Besluit transportroutes externe veiligheid (het Btev), moet daarom de nieuwe ontwikkeling worden getoetst aan het PR van de vaarroute en moet binnen het invloedsgebied het GR worden bepaald.

Onderzoeksmethodiek

Als onderdeel van het MER wordt een onderzoek uitgevoerd naar de ligging van het PR van de vaarroute van de Westerschelde en wordt de omvang van het GR binnen het invloedsgebied bepaald. Dat gebeurt zowel voor de situatie voorafgaand, als nadat de transformatieopgave in het havengebied van Breskens is afgerond. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van de wettelijk voorgeschreven gegevens betreffende de aantallen schepen en soorten gevaarlijke stoffen die van de vaarroute over de Westerschelde worden

vervoerd. De verantwoording van een eventuele toename van het GR wordt te zijner tijd afgelegd in het bestemmingsplan.

Bijlage 1 Verklarende woordenlijst

Abiotische aspecten

Aspecten behorende tot de niet-levende natuur (topografie, bodem, klimaat, water, lucht, organische en anorganische stoffen).

Activiteit

Een set van samenhangende handelingen, gespecificeerd naar aard, omvang en plaats en geformuleerd vanuit het oogpunt van de initiatiefnemer.

Activiteitenbesluit / Barim

Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer.

Akoestisch

Betreffende geluid.

Alternatief

Manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd.

Aquatisch

Aangaande het water.

Archeologie

Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.

Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende (verwachtings)waarde in verband met de in dat gebied voorkomende fysieke menselijke bewonings- en / of gebruikssporen.

Aspect

Het te onderzoeken thema dat relevant wordt geacht voor het beoordelen van alternatieven.

Autonome ontwikkelingen

Ontwikkelingen die zullen plaatsvinden als de voorgenomen activiteit, in dit geval de transformatie van het havengebied in Breskens, niet plaats vindt.

'Best case'

Het best denkbare geval, zie ook 'worst case'.

Bkl

Besluit bodemkwaliteit.

Blk

Besluit luchtkwaliteit.

Bro

Besluit ruimtelijke ordening.

Barro

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Btev

Besluit transportroutes externe veiligheid.

Bevoegd gezag

De overheidsinstantie die bevoegd is om het besluit te nemen waarvoor m.e.r.-procedure wordt doorlopen. In dit geval is de gemeente Sluis het bevoegd gezag.

Biotoop

Woongebied van een soort; ruimtelijke eenheid met een karakteristieke homogeniteit, beschouwd vanuit de soort; leefgebied van een groep organismen.

Bodem

Het bovenste gedeelte van de aardkorst, ontstaan onder invloed van organismen in wisselwerking met klimaat, reliëf en moedergesteente.

Commissie m.e.r.

Onafhankelijke commissie die het bevoegde gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de kwaliteit van het MER.

Compenserende maatregel

Maatregel waarbij getracht wordt nieuwe waarden te creëren die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden.

Contour (geluid)

Een lijn getrokken door een aantal punten van gelijke (geluids)belasting. Door contouren te berekenen, is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaalde (geluids)belasting ondervindt.

Cultuurhistorie

De geschiedenis van de beschaving.

Cumulatieve gevolgen

Verschillende vormen van verontreiniging en aantasting van het milieu, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig behoeven te zijn, maar van de verschillende vormen samen wel.

dB / dB(A)

Decibel, maat voor geluidsniveau. Maat voor het geluidsdrukkniveau waarbij een frequentieafhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijke oor.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Een samenhangend stelsel van door de Rijksoverheid en provincies aangewezen natuurkerngebieden, ontwikkelingsgebieden en verbindingzones.

Ecosysteem

Een stelsel van levende organismen en de onderdelen van niet levende natuur, inclusief alle onderlinge betrekkingen in een bepaald geografisch gebied.

Emissie

De hoeveelheid van een stof of geluid die door bronnen in het milieu worden gebracht.

Fauna

De verzameling van diersoorten die in een gebied wordt aangetroffen.

Flora

De verzameling van plantensoorten die in een gebied voorkomen.

Ffw

Flora- en faunawet.

Foerageergebied

Gebied dat dieren regelmatig gebruiken om zich te voeden.

Geluidshinder

Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.

Geluidsbelasting in dB/dB(A)

De geluidsbelasting is de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau op een bepaalde plaats afkomstig van bepaalde geluidsbronnen.

Geluidscontour

Een zone waarbinnen een geluidsniveau met een bepaalde hoogte heerst, afkomstig van een bepaalde geluidsbron.

Geometrie

Het onderdeel van de wiskunde dat zich bezighoudt met het bepalen van de afmetingen en andere eigenschappen van vlakke en ruimtelijke figuren.

Geomorfologie

Wetenschap die de natuurlijke vorm van het landschap bestudeert, zoals die ontstaan is door geologische processen en eventueel beïnvloed is door menselijk handelen.

Gevoeligheidsanalyse

Analyse naar de gevoeligheid van onderzoeksresultaten bij gewijzigde omstandigheden.

Habitat

Leefgebied van een soort.

Historisch-geografisch

De geschiedkundige aardrijkskunde betreffend.

Homogeen

Overal gelijk.

Indicator

Een dier- of plantensoort waarvan de aan- of afwezigheid als aanwijzing wordt beschouwd voor de toestand van het milieu of het ecosysteem.

Initiatiefnemer

Diegene(n) die de activiteit wil ondernemen waarvoor het MER wordt opgesteld. In dit geval is de initiatiefnemers het samenwerkingsverband tussen Aannemersbedrijf Van der Poel, HBV en Fundex.

Kerngebied (EHS)

Gebied, dat onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur, met bestaande natuurwaarden van (inter)nationale betekenis. Het gebied moet voldoende omvang hebben om als brongebied te fungeren voor omliggende terreinen.

Kwalificerende habitattypen en soorten

Habitattypen en soorten die de aanleiding zijn om een gebied als Natura 2000-gebied aan te merken.

Kwalitatieve effecten

Effecten op de samenstelling (kwaliteit).

Kwantitatieve effecten

Effecten op de hoeveelheid (effecten op de maat).

Landschap

De waarneembare ruimtelijke verschijningsvorm van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren reliëf, bodem, water, klimaat, flora en fauna alsmede de wisselwerking met de mens.

Langzaam verkeer

Fietsers en wandelaars.

Leefgebieden

Gebieden waarin een bepaalde soort leeft [zie ook **biotoop**; **habitat**].

Maaiveld

De hoogte van het grondoppervlak ten opzichte van de referentiehoogte (NAP, Normaal Amsterdams Peil).

m.e.r.

Milieueffectrapportage (de procedure).

MER

Milieueffectrapport.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen voor het verminderen van nadelige effecten op het milieu door het treffen van bepaalde maatregelen.

NBwet

Natuurbeschermingswet.

Natuurdoeltype

Een nagestreefde combinatie van abiotische en biotische kenmerken op een bepaalde ruimtelijke schaal.

Natuurontwikkeling

Het scheppen van zodanige omstandigheden dat natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.

NRD

Notitie reikwijdte en detailniveau. Het document op basis waarvan het bevoegd gezag en de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies uitbrengen.

NSL

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

NNZ

Het NNZ staat voor Natuur Netwerk Zeeland en is de opvolger van de EHS, Ecologische hoofdstructuur welke staat voor een samenhangend stelsel van door de Rijksoverheid en provincies aangewezen natuurkerngebieden, ontwikkelingsgebieden en verbindingszones.

Permanente effecten

Effecten van de ingreep, die optreden zolang de voorgenomen activiteit aanwezig is.

Plangebied

Het gebied waarin de voorgenomen activiteit wordt ondernomen.

Populatie

Een zich min of meer handhavende groep individuen van een soort in een bepaald gebied; verzameling van individuen van één soort die in een bepaald gebied voorkomt.

Referentie

Vergelijkingsmaatstaf.

Referentiesituatie

De situatie waarbij de voorgenomen activiteit niet gerealiseerd wordt maar de autonome ontwikkeling wel plaatsvindt.

Rode Lijst

Lijst met bedreigde en veelal zeldzame soorten die worden beschermd op grond van de Flora- en faunawet.

Studiegebied

Gebied waar relevante effecten op kunnen treden veroorzaakt door het project ten behoeve waarvan het MER wordt opgesteld.

Tijdelijke effecten

Het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die optreden bij de aanleg en uitvoering van de transformatie van het havengebied in Breskens ten behoeve waarvan het MER wordt opgesteld.

Variant

Alle verdere onderverdelingen op de alternatieven worden aangeduid als varianten.

Vegetatie

De ruimtelijke verschijningsvorm van planten in samenhang met de plaatsen waar zij groeien en in de rangschikking die zij uit zichzelf hebben ingenomen.

Verkeersintensiteit

Het aantal voertuigen dat per etmaal een bepaald punt op een wegverbinding passeert.

Visueel-ruimtelijke kenmerken

Kenmerken die te maken hebben met de visuele waarneming (van het landschap) door de mens.

Waterkwaliteit

De chemische en biologische kwaliteit van water.

Watervergunning

De vergunning als bedoeld in artikel 6.5 van de Waterwet voor het bouwen op of nabij een waterkering, het onttrekken van (grond)water en/of het lozen op het oppervlaktewater.

Wbb

Wet Bodembescherming.

Wgh

Wet geluidhinder.

Wlk

Wet luchtkwaliteit.

Wm

Wet milieubeheer.

Wro

Wet ruimtelijke ordening.

Wtw

Waterwet.

Wvgs

Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

‘Worst case’

Het slechts denkbare geval, zie ook ‘best case’.

