

Ontwerp-herziening provinciale structuurvisie t.b.v. Watergebonden bedrijventerrein Schorebrug

Door Gedeputeerde Staten van Zeeland geaccordeerd op 9 december 2008



Provincie Zeeland



1. Inleiding.....	3
Aanleiding.....	3
Milieueffectrapportage	3
Leeswijzer.....	3
2. Beleidskader	4
2.1 Rijksbeleid	4
Varen voor een vitale economie (beleidsbrief ministerie V&W)	4
Toepassing SER-ladder.....	4
2.2 Provinciaal beleid	5
Omgevingsplan Zeeland 2006-2012.....	5
Provinciaal Sociaal-Economisch Beleidsplan (PSEB).....	5
Startnotitie Provinciaal Sociaal-Economisch Beleid 2009-2012.....	6
Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP)	6
Actieprogramma goederenvervoer	6
Netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen.....	7
Collegeprogramma 2007-2011, Nieuwe verbindingen.....	8
3. Locatiekeuze	9
3.1 Randvoorwaarden (marktbehoefte)	9
3.2 Beoordeling op basis van de SER-ladder	10
1. Herstructurering	10
2. Meervoudig ruimtegebruik/inbreiding	10
3. Uitbreiding.....	11
4. De locatie Schorebrug	13
4.1 Beschrijving huidige situatie	13
4.2 Ambitie.....	14
Functionaliteit	14
Beeldkwaliteit.....	15
Duurzaamheid	17
4.3 Randvoorwaarden bij ontwikkeling	17
Waterkering	17
Waterbeheer	18
Archeologie	18
Natuur	18
Leidingen	18
Milieuzonering.....	19
5. Uitvoerbaarheid.....	21
5.1 Economische uitvoerbaarheid	21
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	21
Procedure.....	21
Reacties op Notitie Reikwijdte en detailniveau.....	21
5.3 Hoe nu verder?	22
Ruimtelijke procedure	22
Grondverwerving.....	23
Exploitatie	23
6. Herziening Omgevingsplan Zeeland 2006-2012	24

1. Inleiding

Aanleiding

Het provinciebestuur hecht groot belang aan de verdere ontwikkeling van Zeeuwse havens vanuit het oogpunt van werkgelegenheid en internationale concurrentiekracht. Ook wil het bestuur het vervoer van goederen over water stimuleren. De provincie heeft derhalve een netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen uit laten voeren, samen met Zeeland Seaports en Rijkswaterstaat Zeeland. Focus uit deze netwerkanalyse wordt gelegd op de realisatie van een goede binnenhaven voor het vestigen van watergebonden bedrijven in Midden-Zeeland (de Bevelanden). Uit deze netwerkanalyse en in gesprekken met Zeeland Seaports blijkt bijvoorbeeld ook dat de zeehavens in Zeeland op korte tot middellange termijn fysiek, dan wel milieukundig vol raken. Zeeland Seaports overweegt derhalve om niet-zeehaven gerelateerde bedrijven uit te gaan plaatsen naar binnenhavens in de provincie.

Daarnaast werkt de gemeente Goes aan de transformatie van het Havengebied Goes tot woongebied, genaamd Goese Schans. De watergebonden bedrijvigheid die daar nog aanwezig is, is derhalve op zoek naar een andere locatie. In (Midden) Zeeland zijn er geen vrije kavels meer zijn voor watergebonden terreinen. Deze zaken leiden ertoe dat het provinciebestuur het initiatief heeft genomen een nieuw watergebonden bedrijventerrein te realiseren in (Midden) Zeeland.

Milieueffectrapportage

De Provincie Zeeland heeft een plan-milieueffectrapportage (plan-m.e.r.¹) laten uitvoeren (Arcadis 2008), waarin is verkend welke locatie het meest geschikt is als nieuw watergebonden bedrijventerrein. Locatie Schorebrug ten noordwesten van Kruiningen blijkt daarvoor het meest geschikt. Dit heeft te maken met de beste ligging ten aanzien van bereikbaarheid (water en weg), bovendien zijn op deze locatie de minste milieugevolgen te verwachten. Hierop wordt ingegaan in hoofdstuk 3 en 4. Deze structuurvisie is derhalve opgesteld voor de ontwikkeling van een binnenhaven op de locatie Schorebrug.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (2) wordt ingegaan op het beleidskader; het beleid van rijksoverheid en provincie waarin de onderhavige ontwikkeling is ingebed. In hoofdstuk 3 wordt de locatiekeuze voor Schorebrug onderbouwd op basis van het afwegingskader van de SER-ladder, en in hoofdstuk 4 verder ingezoomd op de locatie Schorebrug. Deze twee hoofdstukken zijn onder meer gebaseerd op de uitgevoerde PlanMER. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid (economische haalbaarheid, maatschappelijke toetsing en procedure, hoe nu verder) en tot slot wordt in hoofdstuk 6 de feitelijke (tekstuele) herziening van het Omgevingsplan weergegeven.

¹ PlanMER of plan-m.e.r.? Er wordt in dit document wisselend gesproken over plan-m.e.r. en PlanMER. Wat is het verschil hiertussen? De procedure heet planmilieueffectrapportage en wordt afgekort met plan-m.e.r., terwijl het rapport (volgend uit de procedure) Plan-Milieueffectrapport heet, afgekort met PlanMER.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Varen voor een vitale economie (beleidsbrief ministerie V&W)

Het rijksbeleid omtrent ruimtelijke ordening is vastgelegd in de Nota Ruimte. Deze nota wordt gekenmerkt door het uitgangspunt 'centraal wat moet, decentraal wat kan', waarmee veel vrijheid wordt geboden aan regionale en lokale overheden. Het beleid rond verkeer en vervoer is verwoord in de Nota Mobiliteit. Deze beleidsstukken zijn al enige tijd van kracht, ieder kabinet zet echter zelf accenten en benoemt speerpunten. Van het onderwerp binnenvaart en –havens is door het kabinet Balkenende IV een speerpunt gemaakt in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid, getuige de beleidsbrief "Varen voor een vitale economie" van staatssecretaris Huijzinga van Verkeer & Waterstaat. In de beleidsbrief wordt beargumenteerd dat het goederentransport over water een onmisbaar onderdeel van het logistieke systeem is. De binnenvaart is immers voor Nederland een factor van belang voor ontlasting van de Nederlandse autowegen. Bovendien is vervoer over water een veilige en energiezuinige transportwijze. Ten behoeve van (de revitalisering van) binnenhavens en natte bedrijventerreinen is het zogeheten 'quick wins programma' ingesteld. In totaal is €62 miljoen beschikbaar voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid voor transport over water. Het rijk heeft aangegeven zeer veel belang te hechten aan de ontwikkeling van het nieuwe watergebonden bedrijventerrein (incl. binnenhaven) Schorebrug, en bekrachtigt dit door in het kader van het 'quick wins programma' binnenvaart een bijdrage aan het exploitatietekort toe te zeggen van maximaal €6,03 miljoen.

Toepassing SER-ladder

Op rijksniveau wordt veel aandacht besteed aan de zogenaamde SER-ladder. De SER introduceerde de ladder in 1999 in zijn Commentaar op de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid. Voor het inpassen van de ruimtebehoeften voor de functies wonen, bedrijvigheid en infrastructuur stelde de SER voor de volgende ladder als denkmodel te hanteren:

1. *Herstructurering*: Gebruik de ruimte die reeds beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie of door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden.
2. *Meervoudig ruimtegebruik*: Maak optimaal gebruik van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen. Onder deze stap kan ook inbreiding en verdichting worden verstaan.
3. *Uitbreiding*: Indien het voorgaande onvoldoende soelaas biedt, is de optie van uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde. Daarbij dienen de verschillende relevante waarden en belangen goed te worden afgewogen in een gebiedsgerichte aanpak. Door een zorgvuldige keuze van de locatie van 'rode' functies en door investeringen in kwaliteitsverbetering van de omliggende groene ruimte moet worden verzekerd dat het meerdere ruimtegebruik voor wonen, bedrijventerreinen of infrastructuur de kwaliteit van natuur en landschap respecteert en waar mogelijk versterkt.

Vanuit de ministeries van EZ en VROM wordt sterk op dit instrument ingezet, en zal de SER-ladder als onderdeel van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) danwel Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verplicht worden gesteld aan provincies en gemeenten bij de afweging van de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. In hoofdstuk 3 van deze structuurvisieherziening wordt de locatiekeuze daarom afgewogen aan de hand van de SER-ladder.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2006-2012

In het Omgevingsplan zijn drie voormalige beleidsplannen geïntegreerd: streekplan (thans structuurvisie op basis van de nieuwe Wro), waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan. Het Omgevingsplan vormt daarmee het kader voor provinciale inzet en bemoeienis in de ruimtelijke ordening; het provinciaal belang wordt hierin geformuleerd en het vormt daarmee de basis voor in te zetten ruimtelijke (uitvoerings)instrumentarium.

Zeeland heeft uitzonderlijke landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Daartoe horen ook stilte, duisternis, geur, luchtkwaliteit en bodemkwaliteit. En ook omgevingskwaliteiten, zoals beeldkwaliteit, cultuurhistorie, archeologie en de kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van water. De provincie wil al de hierboven genoemde omgevingskwaliteiten behouden en waar mogelijk versterken. Het zijn immers de selling points van de provincie waar zuinig mee moet worden omgegaan, om Zeeland ook in de toekomst leefbaar en aantrekkelijk te houden.

De provincie doet dat op drie manieren: investeren in situaties waar de omgevingskwaliteit nog niet aan alle eisen voldoet, door het toepassen van regelgeving, normen en afspraken en door een afwegingskader te bieden hoe om te gaan met de omgevingskwaliteiten bij inpassing van nieuwe ontwikkelingen. Het Omgevingsplan biedt meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, maar deze initiatieven mogen niet ten koste gaan van de omgevingskwaliteiten.

In het Omgevingsplan is opgenomen dat het provinciebestuur groot belang hecht aan de verdere ontwikkeling van de Zeeuwse havens vanuit het oogpunt van werkgelegenheid en internationale concurrentiekracht. Bovendien is geconstateerd dat in (Midden) Zeeland als gevolg van stedelijke en recreatieve ontwikkelingen een tekort is aan watergebonden bedrijventerreinen voor de binnenvaart. Daarom is in het Omgevingsplan de ambitie geformuleerd een onderzoek naar een nieuwe binnenvaartlocatie uit te voeren.

Het bedrijventerreinbeleid van de provincie zet, vergelijkbaar met het woningbouwbeleid, in op bundeling en concentratie. Slechts bij uitzondering kunnen nieuwe terreinen worden ontwikkeld. De voorkeur gaat uit naar herstructurering, meervoudig ruimtegebruik, inbreiding en uitbreiding aansluitend aan bestaande terreinen. Op dit beleidsaspect wordt in hoofdstuk 3 van deze structuurvisie nader ingegaan.

Belangrijk voor het provinciale bedrijventerreinbeleid is daarnaast het opstellen van regionale bedrijventerreinprogramma's. In dergelijke programma's worden vraag en aanbod, kwaliteit en herstructurering/transformatie van bedrijventerreinen tegen elkaar afgezet en beschreven. Deze bedrijventerreinprogramma's richten zich op de zogenaamde 'droge' bedrijventerreinen: kantoorlocaties, binnensteden, zeehaventerreinen en thematische bedrijventerreinen vallen hierbuiten. Watergebonden bedrijventerrein Schorebrug is, gezien het eenzijdige en ambitieuze accent op binnenvaart, aan te merken als thematisch bedrijventerrein. Deze structuurvisieherziening is daarop dan ook gericht. Als thematisch terrein maakt Schorebrug geen wezenlijk deel uit van het regionale bedrijventerreinprogramma (i.c. dat van de regio De Bevelanden), maar zal t.z.t. daarin wel genoemd moeten worden.

Provinciaal Sociaal-Economisch Beleidsplan (PSEB)

Het sociaal-economisch beleid van de provincie Zeeland is vastgelegd in het PSEB 2005-2008. Op dit moment wordt een nieuw PSEB opgesteld. In het PSEB is veel aandacht voor het economisch belang van de Zeeuwse havens. Het cluster Havens en industrie is één van de sectoren met een grote bijdrage aan de Zeeuwse economie.

Vertrekpunt voor het PSEB 2005-2008 is een dynamiekvariant. De dynamiekvariant is in deze nota vertaald naar beleid in meer algemene beleidstermen, deel A en concreet uitgewerkt in het Meerjarenprogramma, deel B. De keuze voor de dynamiekvariant betekent een aantal veranderingen in het beleid ten opzichte van de vorige beleidsperiode. Allereerst wordt aan zes clusters expliciet aandacht besteed en bovendien wordt de samenhang tussen de zes clusters verder versterkt. Voorheen was de aandacht vooral gericht op de clusters

Landbouw, Havens en Recreatie & Toerisme. Ten tweede is in het Beleidsplan en in het daaraan gekoppelde Meerjarenprogramma sprake van een meer integrale aanpak van het sociaal-economisch beleid. Ten derde is er de uitdaging voor de provincie om meer ontwikkelingsgericht te werken. Dit houdt in dat de provincie een proactieve rol speelt bij het realiseren van projecten en dat, om aan te sluiten bij de slagzin "Ruimte maken voor kansen", ruimte moet worden gemaakt om de kansen die er zijn, te benutten. In het PSEB 2005-2008 krijgen samenwerking, communicatie en interactie met de partners dan ook meer prioriteit. Naast de ontwikkelingsfunctie heeft de provincie op economisch gebied een regisserende en een coördinerende functie. En dan gaat het voornamelijk om het regisseren en coördineren van regionale samenwerking en netwerken, die erop zijn gericht om gezamenlijk initiatieven van de grond te krijgen. Samenwerking buiten de provinciegrens in Euregio verband en in het kader van de Alliantie Zuid-Nederland blijft belangrijk.

In het cluster Havens en industrie streeft de provincie naar versterking van de maakindustrie. De Zeeuwse havens bieden kansen in diverse marktsegmenten, al vergen die een actievere aanpak.

Startnotitie Provinciaal Sociaal-Economisch Beleid 2009-2012

De logistieke activiteiten in de zeehavens zijn van toenemend belang voor de Zeeuwse economie. Tot op heden vindt de overslag in de havens van Vlissingen en Terneuzen met name plaats in de vorm van (natte en droge) bulkgoederen en stukgoed. Slechts een klein aandeel van de overslag betreft containers. Internationaal is containerisatie een ontwikkeling die reeds geruime tijd gaande is en waarvoor ook de komende decennia hoge groeipercentages worden voorspeld. Het faciliteren van grootschalige containeroverslag is nodig om de concurrentiepositie van de Zeeuwse havens te verbeteren. Ook dient het goederentransport van en naar het achterland versterkt te worden. In dit kader wordt ingezet op multimodaliteit: zoveel mogelijk gebruik maken van modaliteiten die de overlast, in de vorm van wegecongestie en geluids- en luchtemissies, minimaliseren. Dit betekent dat goederentransport met name dient plaats te vinden via binnenvaart en buisleiding. De aanstaande capaciteitsvergroting op de Seine-Nord-verbinding, in combinatie met een eventuele vergroting van de capaciteit van het sluiscomplex bij Terneuzen, biedt prima kansen voor de groei van de binnenvaart.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP)

Het mobiliteitsbeleid van de provincie Zeeland is vastgelegd in het PVVP. Ook hiervan is een actualisatie op handen. Het huidige PVVP uit 2003 is een koepelplan in die zin dat het een integraal overzicht geeft van de verschillende activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer binnen de provincie Zeeland. Leidend daarbij is een indeling van Zeeland in zeven 'gebiedsprofielen', elk met een eigen functie en mobiliteitsaanpak. Aan de locatie die voor Schorebrug wordt beoogd wordt in het PVVP de categorie 'landelijk gebied' toegekend. De begeleidende visie schetst deze categorie als basis onderlegger voor Zeeland als geheel, en staat ontwikkeling toe. Met de realisering van Schorebrug zou de locatie in de categorie 'zeehavens/industrie' komen te vallen, waarbij een groter accent aan de bereikbaarheid wordt gegeven.

Het PVVP geeft daarnaast duidelijk de voorkeur aan de ontwikkeling van duurzame modaliteiten binnen het goederenvervoer, waarbij het verbeteren van de binnenvaart expliciet wordt genoemd. Aansluitend hierbij wordt het Kanaal door Zuid-Beveland als belangrijkste waterverbinding voor goederenvervoer genoemd, en wordt de beoogde locatie voor Schorebrug als regionaal knooppunt aangemerkt. Dit geeft mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van het gebied.

Actieprogramma goederenvervoer

De grote lijn uit het PVVP met betrekking tot goederenvervoer is in het Actieplan Goederenvervoer 2007-2011 nader uitgewerkt en bevat doelgerichte acties binnen dit kader. De centrale gedachte hierachter is het op een duurzame manier benutten van de kansen voor Zeeland als logistiek knooppunt. Het promoten en faciliteren van ontwikkelingen rond multimodaal goederenvervoer vormt hier een wezenlijk onderdeel van. In het kader van ruimtelijke ontwikkeling wordt hier het zoeken naar een nieuwe binnenvaartlocatie in Midden-Zeeland als actie genoemd, gekoppeld aan een kwalitatieve invulling van deze toekomstige locatie: de juiste bedrijven op

de juiste locatie. Deze ontwikkeling dient volgens het Actieprogramma Goederenvervoer ingekaderd te worden binnen een netwerkvisie voor transport over water, zowel in een nationaal als internationaal perspectief.

Met het gereed komen van de netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen (zie hieronder) is een eerste stap gezet in de realisatie van de visie uit het Actieprogramma Goederenvervoer. De ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein Schorebrug sluit hier vervolgens bij aan.

Netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen

De provincie Zeeland, Rijkswaterstaat Zeeland en Zeeland Seaports hebben gezamenlijk een netwerkanalyse voor de binnenhavens en vaarwegen in Zeeland opgesteld. Hierin wordt een visie gegeven op de bereikbaarheid van de binnenhavens en het gebruik van de vaarwegen in Zeeland. In een streefbeeld zijn de ambities voor een duurzaam netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland in de toekomst (2020) weergegeven, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen.

HUIDIG NETWERK VAN BINNENHAVENS EN VAARWEGEN

Zeeland heeft door de eilandenstructuur een fijnmazig netwerk van vaarwegen en binnenhavens voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De binnenhavens van Goes, Bruinisse, Zierikzee, Kamperland, Borsele, Kats, Sint Philipsland, Middelburg, Vlissingen, Schore, Wemeldinge, Breskens, Walsoorden, Terneuzen, Axelse Sassing, Sluiskil en Sas van Gent zijn voor de overslag van goederen via water belangrijk voor bedrijven in Zeeland. De binnenhavens in Zeeland hebben een belangrijke regionale functie voor de bouwsector als vestigingsplaats en overslaglocatie van de zand- en grindbedrijven en betoncentrales op de verschillende eilanden. Voor de agrarische sector zijn laad- en loskades in de regio essentieel voor kostenefficiënt vervoer via water voor de boeren en agrarische bedrijven (afvoer van granen en aanvoer van meststoffen en veevoeder). Tevens zijn de binnenhavens belangrijk voor de aanvoer van aardolie en chemische producten en voor vervoer van grote stalen buizen via het water.

STREEFBEELD: TOEKOMSTIG NETWERK VAN BINNENHAVENS

Zeeland wil de vooraanstaande regionale en internationale functie van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen behouden en versterken. Voor het realiseren van een duurzaam goederenvervoernetwerk in Zeeland heeft vervoer over water en de bereikbaarheid van de havens een essentiële functie nu en in de toekomst. Zeeland wil de huidige laad- en loskades zoveel mogelijk behouden, waar mogelijk opwaarderen en multifunctioneel gebruiken om in de toekomst ook goederen via water van en naar de steden te kunnen vervoeren. Met de aanleg van een nieuw regionaal nat bedrijventerrein voor de huidige en nieuwe watergebonden bedrijven wordt ruimte en faciliteiten geboden voor vervoer over water.

KNELPUNTEN EEN MAATREGELEN

Het huidige netwerk van binnenhavens en vaarwegen staat onder druk door de omvorming van laad- en loskades en binnenhavens in de Zeeuwse kernen naar een recreatie-/woonfunctie, gebrek aan ruimte voor watergebonden bedrijven, veroudering van haven- en kadefaciliteiten en de toenemende wachttijden voor schepen bij de sluisen in Zeeland.

Voor het toekomstige netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland zijn maatregelen op korte en lange termijn noodzakelijk voor betere bereikbaarheid via water:

1. Behouden en faciliteren van minimaal één tot twee laad- en loskades per eiland;
2. Het ontwikkelen van een nieuw regionaal nat bedrijventerrein in (Midden) Zeeland;
3. Dynamisch verkeersmanagement waarbij betere benutting van informatie tussen ketenpartijen over vervoer binnenvaart (optimalisering route) plaatsvindt en gebruikers worden geïnformeerd over route en status van objecten met als doel een betere informatievoorziening en benutting van de capaciteit;
4. Het oplossen van de capaciteitsknelpunten sluisen Terneuzen, Kreekrak en Kramer;
5. Opwaarderen (vernieuwen, verlengen, multifunctioneel maken) van verouderde kades;
6. Benutten van fysieke en geluidruimte op nat terrein voor watergebonden bedrijven.

Het doel van onderhavige structuurvisie, het aanleggen van een nieuwe regionale binnenhaven annex nat bedrijventerrein, is een uitvoering van maatregel nr. 2 zoals benoemd in de Netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen.

Collegeprogramma 2007-2011, Nieuwe verbindingen

De Zeeuwse economische, ecologische en sociale diversiteit leidt tot een aparte dynamiek, waarin meerdere keuzes elkaar soms lijken tegen te spreken. Niets is echter minder waar: juist door deze keuzes is Zeeland een prettige provincie om te wonen, te werken en te recreëren. Daarom kiezen GS voor optimale, duurzame groei, technologische en ecologische ontwikkeling en toename van werkgelegenheid in meerdere sectoren. Ook hierbij is het leggen van nieuwe verbindingen essentieel.

Uit oogpunt van werkgelegenheid en internationale concurrentiekracht hechten GS groot belang aan de ontwikkeling van de Zeeuwse havens. Vernieuwing van de industriële functie van de havens is een belangrijk uitgangspunt, evenals containerisatie en het beheersbaar maken van de achterlandverbindingen.

3. Locatiekeuze

3.1 Randvoorwaarden (marktbehoefte)

Door Maritime & Transport Business Solutions (MTBS) is een uitgebreid marktonderzoek uitgevoerd (bureau-onderzoek), waarin zij de behoefte aan natte bedrijventerreinen in de regio Midden-Zeeland (Bevelanden en Walcheren) heeft onderzocht. Deze paragraaf geeft hiervan een beknopte samenvatting.

Het goederenvervoer en de goederenoverslag over binnenwater is in Nederland de afgelopen jaren relatief vlak geweest en schommelde tussen 1996 en 2005 tussen de 350 miljoen ton en de 400 miljoen ton per jaar. De provincie Zeeland heeft een marktaandeel van een kleine 10% (32 mln. ton in 2005). Belangrijkste goederensoorten die per schip worden overgeslagen zijn:

- zand en grind;
- vaste brandstoffen en aardolieproducten;
- landbouw en voedingsnijverheid;
- vervoerintensieve bedrijfstakken (staal, basischemie);
- containers.

Met name het containervervoer is de laatste jaren sterk stijgend. Het goederenvervoer in Zeeland is in dezelfde periode sterk gestegen van 18 miljoen ton per jaar naar 32 miljoen ton per jaar in 2005. Deze groei is met name veroorzaakt door:

- zand en grind, gewonnen in de Westerschelde;
- overige goederen en fabricaten (containers en stuksgoed) in Vlissingen en Terneuzen;
- chemische producten in Vlissingen en Terneuzen.

In het onderzoek van MTBS is gekeken naar verschillende segmenten, variërend van bestaande watergebonden activiteiten die een nieuwe locatie zoeken tot bedrijven op droge bedrijventerreinen in de regio die nu groot-schalig vervoer over de weg kennen en mogelijk in de toekomst meer over het water willen vervoeren. Ook is gekeken naar de vestiging van industriële of logistieke bedrijven vanuit andere regio's. In de beoordeling per segment is tevens gekeken naar de behoefte aan waterontsluiting. Dit betreft een onderverdeling in drie lijnen; eerstelijns (direct aan vaarwater), tweedelijns (toegang tot het water) en derdelijns (grotere afstand tot vaarwater). Samengevat zijn de uitkomsten van de marktscan:

- Er is vraag naar 11 hectare bedrijventerrein dat direct door water is ontsloten met een totale kadelengete van 500 meter.
- Er is vraag naar 5 hectare derdelijns watergebonden bedrijventerrein met een kadelengete van 125 meter (wordt 3/10 deel van de tijd gebruikt).
- Totale vraag bedraagt daarmee 16 hectare met een totale kadelengete van 625 meter.
- De locatie Schorebrug² vormt een potentiële schuiflocatie voor vooral bedrijven uit Goes en de gemeente Reimerswaal.
- Het ligt voorsnog niet voor de hand dat op de locatie Schorebrug een grootschalige containerterminal ontstaat. Het containervervoer is geconcentreerd op de Schelde-Rijnverbinding die de kortste vaarweg tussen Rotterdam en Antwerpen vormt.

Voor een nadere toelichting en onderbouwing van de genoemde cijfers en conclusies wordt verwezen naar de Marktscan Nat Bedrijventerrein Vlaketunnel van MTBS (2007).

² In het rapport nog aangeduid als "Vlaketunnel", vanwege de ligging naast de Vlaketunnel onder het Kanaal.

3.2 Beoordeling op basis van de SER-ladder

Zoals in hoofdstuk 2 weergegeven wordt vanuit de ministeries van EZ en VROM sterk op het instrument SER-ladder ingezet als afwegingskader voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. De provincie steunt deze aanpak. Zuinig ruimtegebruik en inbreidings- en herstructureringsdoelstellingen vormen eveneens een rode draad door de provinciale structuurvisie, het Omgevingsplan. De afweging die ten grondslag ligt aan deze structuurvisieherziening, wordt hieronder uiteengezet. In deze afweging, opgezet volgens het principe van de SER-ladder, worden bovendien de bundelings- en concentratiedoelstellingen uit het Omgevingsplan meegenomen.

1. Herstructurering

Veel in Zeeland aanwezige binnenvaartlocaties liggen op oude locaties dichtbij of zelfs in historische binnensteden. Locaties waarvan de omgeving door de jaren heen is getransformeerd tot woongebied of centrumgebied met hoge kwaliteit. Om deze reden is het voor watergebonden bedrijven steeds moeilijker en onaantrekkelijker geworden om op deze locaties bedrijfsmatig te blijven functioneren. Enerzijds werpt de steeds strenger wordende milieuwetgeving normen op die deze bedrijven in een optimale bedrijfsvoering belemmeren, anderzijds wordt de druk op deze locaties voor de herontwikkeling naar zogenaamde 'hoogwaardige' alternatieve functies groot. Naast een autonome ontwikkeling waarin binnenvaartlocaties op veel plekken zijn verdwenen, zorgt bovengenoemde ontwikkeling voor een herstructureringsdruk waarbij juist ruimte voor watergebonden bedrijven verloren gaat. Met andere woorden; er is juist sprake van herstructurering in (binnen)steden waarbij binnenvaartlocaties worden getransformeerd tot woon- en centrumlocaties. De herstructurering van binnenvaartlocaties tot locaties waar watergebonden bedrijven volop kunnen functioneren, is op veel oorspronkelijke binnenvaartlocaties dus niet aan de orde. Beleidsmatig is de transformatie van verouderde binnenstedelijke industriegebieden naar woon- en centrumlocaties zeer wenselijk. Het door middel van herstructurering aanbieden van bedrijfsmatige ruimte aan het water voor binnenvaartgebonden bedrijven, behoort helaas dus niet tot de mogelijkheden.

2. Meervoudig ruimtegebruik/inbreiding

Vervolgens is stap 2 van de SER-ladder aan de orde: Meervoudig ruimtegebruik, waaronder in dit geval ook het benutten van reeds in Zeeland aanwezige havens wordt beschouwd. In Midden-Zeeland, waar een tekort is aan ruimte voor watergebonden bedrijvigheid, zijn op dit moment drie bestaande locaties aanwezig met haven- c.q. aanlegfaciliteiten. De oude veerhaven van Kruiningen is daarbij reeds buiten beschouwing gelaten omdat op deze locatie is begonnen met de aanleg van een nieuwe woonwijk, KruseVeer, als onderdeel waarvan ook natuurontwikkeling plaatsvindt in de oude haven. De drie bestaande havenlocaties zijn: De Sloehaven (Vlissingen-Oost), de oude industriehaven van Kats en de landbouwhaven van Wemeldinge. Deze drie locaties zijn om verschillende redenen ongeschikt gebleken voor de vestiging van regionale binnenvaartgebonden bedrijvigheid.

De Sloehaven is in een vroeg stadium reeds afgefallen wegens conflicterende beleidsdoelen op het gebied van economie en mobiliteit. Het beleid van de provincie ten aanzien van zeehavengebonden bedrijvigheid is gericht op bundeling. Specifiek voor het Sloegebied betekent dit dat deze haven specifiek bedoeld is voor zeehavengebonden bedrijvigheid. Op dit moment is nog ruimte beschikbaar in de haven, maar voor de toekomst wordt, gezien de marktvraag, verwacht dat de Sloehaven capaciteitsproblemen zal krijgen. Zorgvuldig en efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte is daarom het speerpunt dat door de provincie, gemeenten en Zeeland Seaports gezamenlijk wordt opgepakt. Gezien het huidige ruimtegebruik in de haven (de aanwezigheid van niet specifiek zeehavengebonden bedrijvigheid) richt Zeeland Seaports zich zelfs op een beleid dat uitplaatsing van niet zeehavengebonden bedrijvigheid voorstaat, met als resultaat dat de beschikbare fysieke en functionele ruimte volledig kan worden ingezet voor zeehavengebonden bedrijvigheid. Het beleid voor Sloehaven brengt met zich mee dat niet specifiek zeehavengebonden bedrijvigheid niet gewenst is op deze locatie. Het voorliggende initiatief, het watergebonden bedrijventerrein, richt zich niet op zeevaart maar binnenvaart. Dit betekent dat het functioneel-economisch profiel van het watergebonden bedrijventerrein niet past binnen de Sloe-

haven. Hiermee is de Sloehaven geen reëel alternatief voor de ontwikkeling van een nieuw watergebonden bedrijventerrein.

Voor de beide andere bestaande locaties in Kats en Wemeldinge geldt dat de bestaande havens en haventerreinen (veel) te klein zijn voor de opgave die gepaard gaat met de vestiging van regionale binnenvaartgebonden bedrijvigheid. Op deze locaties zou derhalve sprake moeten zijn van uitbreiding van het ruimtegebruik. Belangen op het gebied van natuur (de Natura2000 gebieden Oosterschelde bij Kats en Yerseke Moer bij Wemeldinge), landschap (opnieuw Yerseke Moer in het geval van de locatie Wemeldinge) en mobiliteit (fysieke bereikbaarheid van de locatie Wemeldinge versus de onwenselijkheid van toename verkeer op de Deltaweg als gevolg van ontwikkelingen in Kats) verzetten zich tegen een uitbreiding van beide locaties. Bovendien is de locatie Kats vanuit de markt afgewezen als potentiële locatie. De ligging van deze locatie sluit namelijk niet goed aan bij de afzetmarkt van de beoogde vestigingskandidaten, met o.a. onwenselijke vervoersbewegingen tot gevolg. Voor een complete beoordeling van de locaties Kats en Wemeldinge wordt verwezen naar het PlanMER.

3. Uitbreiding

Uitbreiding van het ruimtegebruik in voorheen onbebouwd gebied, is de laatste stap van de SER-ladder. Ook in het Omgevingsplan heeft deze stap niet de voorkeur, en wordt hiertoe pas overgegaan als de voorgaande twee stappen (herstructurering en meervoudig ruimtegebruik/inbreiding) geen soelaas blijken te bieden. Deze situatie doet zich hier voor. Om de gevolgen van de uitbreiding van het ruimtegebruik zo goed mogelijk te compenseren en/of mitigeren, is in de PlanMER een uitgebreide beoordeling gemaakt van alle mogelijke locaties die in aanmerking komen voor de vestiging van regionale binnenvaartgebonden bedrijvigheid. De volgende tien locaties zijn onderzocht (waaronder de drie hierboven genoemde locaties):

- Sloehaven
- Goese Sas Oost
- Goese Sas West
- Kapelse Moer
- Kats
- Kreekraksluizen
- Loswal Wemeldinge
- Schorebrug
- Veerse Meer Oost
- Veerse Meer West



figuur 1: Mogelijke locaties watergebonden bedrijventerrein

BEOORDELING OP HOOFDLIJNEN

Als wordt gekeken naar zowel de milieubeoordeling als de beoordeling op ontwikkelaspecten, dan blijkt de locatie Schorebrug de meeste geschikte locatie te zijn voor ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein. De locatie Goese Sas Oost scoort ten aanzien van milieuaspecten ook relatief goed. Ten aanzien van ontwikkelaspecten scoort deze locatie licht bovengemiddeld.

De locaties Goese Sas Oost en Schorebrug zijn hiermee te benoemen als de twee voorkeurslocaties. In de tweede fase van de plan-m.e.r. zijn alleen deze twee locaties dan ook nader bekeken en beoordeeld. Hieronder wordt op deze locaties verder ingegaan. Voor alle achterliggende onderzoeken en details wordt verwezen naar het PlanMER..

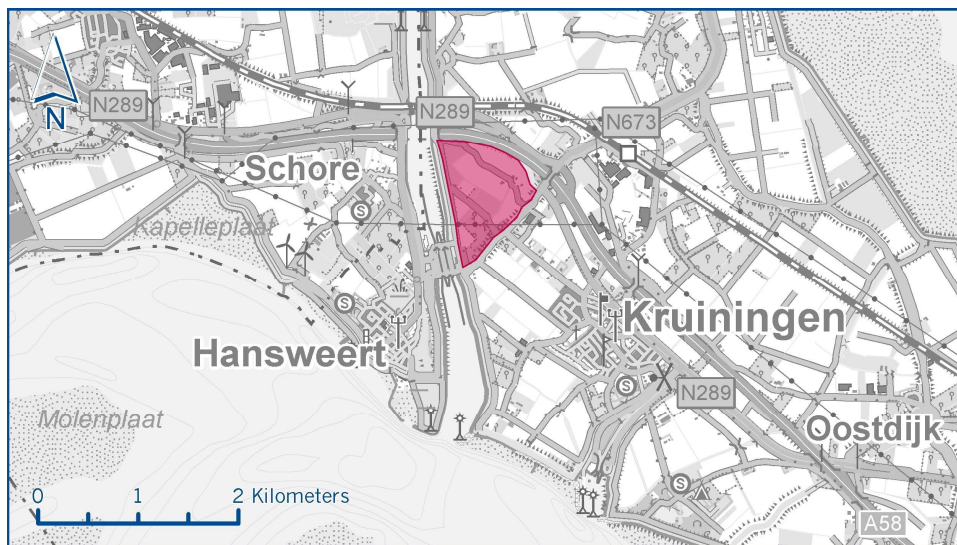
NADERE BEOORDELING LOCATIES GOESE SAS OOST EN SCHOREBRUG

Uit de nadere beoordeling van de locaties Goese Sas Oost en Schorebrug, wordt in het PlanMER geconcludeerd dat Schorebrug ten aanzien van milieu- en omgevingsaspecten de meest geschikte locatie is voor realisatie van een watergebonden bedrijventerrein. Bovendien zijn de in de analyse geconstateerde voordelen van de locatie Schorebrug op het gebied van de netwerken (bereikbaarheid over weg en water, landschappelijke aantasting en mogelijkheden tot inpassing), én de optimale toekomstige ontwikkelmogelijkheden en economische potentie van deze locatie, belangrijke troeven. Daarom is besloten deze structuurvisie in te zetten op de locatie Schorebrug. In het volgende hoofdstuk ingegaan op deze locatie en een duurzame en landschappelijk optimale invulling ervan.

4. De locatie Schorebrug

4.1 Beschrijving huidige situatie

De locatie is gelegen aan het Kanaal door Zuid-Beveland, ten noordoosten van het sluiscomplex Hansweert en ten zuiden van de A58. De locatie is voor zowel binnenvaart als kustvaart bereikbaar. Het gebied is voornamelijk in gebruik voor akkerbouw. Aan de oostzijde en zuidzijde van het gebied zijn enkele bedrijven gelegen (handel, agrarisch) met enkele bedrijfswoningen. Aan de andere zijde van het kanaal is een bedrijventerrein gelegen, dat met name gebruikt wordt door watergebonden bedrijvigheid zoals een scheepswerf, zandhandel, openbare loswal en dergelijke. Op iets grotere afstand van het plangebied liggen de woonkernen Schore en Hansweert (beide aan de overzijde van het kanaal) en Kruiningen.



Figuur 2: Indicatieve begrenzing van het plangebied Schorebrug

Het gebied wordt ten noorden en westen gekenmerkt door grootschalige structuren zoals (zware) bedrijvigheid en infrastructurele werken (Kanaal door Zuid-Beveland, A58, Vlaktebrug, Vlaketunnel, hoogspanningsmasten). Het zuidoosten van het gebied wordt gekenmerkt door haar openheid en weidse vergezichten. Daarnaast zijn in het gebied enkele karakteristieke dijklichamen aanwezig met daarop oude wegestructuren, welke kenmerkend zijn voor het landschap. Figuur 3 geeft een impressie van het gebied.

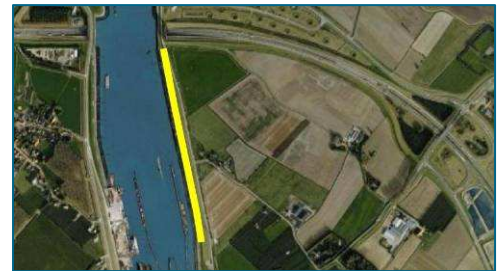


figuur 3: Foto's locatie Schorebrug

4.2 Ambitie

Functionaliteit

Er dient minimaal 15 hectare eerstelijns watergebonden bedrijventerrein gerealiseerd te worden om te voldoen aan de vraag (ARCADIS, 2007; Witteveen + Bos, 2007; mtbs, 2007). Voor deze 15 hectare is een kadelengete berekend variërend tussen de 540 m (Witteveen + Bos, 2007) en 875 m (MTBS, 2007 ARCADIS, 2007). Gezien de kenmerken van de locatie Schorebrug is het, uitgaande van een kadelengete van minimaal 875 m, niet gewenst dat de kade langs het Kanaal door Zuid-Beveland wordt gerealiseerd. Dit zou betekenen dat er een langgerekt en smal bedrijventerrein zou ontstaan. Daarnaast zou er nagenoeg geen ruimte zijn voor mogelijke uitbreidingen in de (verre) toekomst (i.v.m. het sluiscomplex en de snelweg bij Schorebrug, zie figuur 4). Ook nautisch kleven er bezwaren aan een dergelijke oplossing, vanwege het bestaande sluiscomplex in Hansweert



Figuur 4: Indicatie benodigde kadelengete

Daarom is het uitgangspunt (ook van het MER) dat op de locatie Schorebrug een insteekhaven noodzakelijk is. Bij een insteekhaven kunnen beide zijden worden gebruikt als kade. Een insteekhaven hoeft daarom niet een lengte te hebben van 875 m, er kan worden volstaan met een lengte van ca. 450 m. In het MER is daarom schematisch uitgegaan van een insteekhaven met een kadelengete van 2 x 500 m.

BREEDTE EN DIEPTE INSTEKHAVEN

Het watergebonden bedrijventerrein dient in ieder geval bereikbaar te zijn voor schepen met een laadvermogen tot 900 ton. Gezien de schaalvergroting in de binnenscheepvaart, heeft het bedrijventerrein bij voorkeur een mogelijkheid voor ontsluiting van schepen tot 1.350 ton. De insteekhaven dient, naast de lengte van min. 500 m. een breedte te hebben van ca. 57,4 m bij schepen met een laadvermogen van 900 ton; voor schepen van 1.350 ton is een breedte van 66,5 m benodigd. Daarnaast is een minimale waterdiepte van 4 m ten opzichte van de laagste waterstand gewenst (zowel bij schepen van 900 ton als 1.350 ton).

UITGEEFBAAR OPPERVLAK BEDRIJVENTERREIN

Bij een kadelengete van circa 100 m per perceel is een perceelsdiepte benodigd van circa 150 m. Bij 2 x 500 m kade is het totale uitgeefbaar oppervlak van de eerstelijns bedrijvigheid daarmee 15 ha (2 x 7,5 ha). Dit oppervlak is minimaal benodigd bij de ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein. Daarnaast is er mogelijk behoefte aan derdelijns bedrijventerrein of droog bedrijventerrein, hiervoor is uitgegaan van een oppervlakte van 20 ha uitgeefbaar.

RUIMTELIJKE MODELLEN

Bovenstaande eisen kunnen worden vertaald in ruimtelijke modellen voor de locatie Schorebrug. Hierbij is een variatie aangebracht in een minimum model en een maximum model. Tabel 1 hieronder geeft de eigenschappen van het minimum en maximum model weer:

Kenmerk	Minimum	Maximum
Kadelengete	2 x 450 m	2 x 450 m
Breedte insteekhaven	57,4 m	66,5 m
Diepte insteekhaven	4 m	4 m
Opp. uitgeefbaar terrein eerstelijns	15 ha	15 ha
Opp. uitgeefbaar terrein derdelijns/droog	0 ha	20 ha
Bruto oppervlak bedrijventerrein	22 ha	50 ha

tabel 1: Eigenschappen ruimtelijke modellen

VERKEER & VERVOER

De toename van het verkeer kan op het omliggende wegennet zou weliswaar opgevangen worden met enkele relatief kleine aanpassingen aan kruispunten, zoals VRI's (Arcadis, 2007), maar er wordt gekozen voor een geoptimaliseerde oplossing in de vorm van de aanleg van een rotonde op de kruising Zanddijk – Oude Rijksweg N289. Uitgaande van een verkeersproductie tussen de 2.270 mvt/etmaal (minimum scenario) en ca. 6.000 mvt/etmaal (maximum scenario) lijkt de huidige beschikbare wegcapaciteit in principe voldoende, maar om verkeersconflicten te voorkomen wordt in overleg met de gemeente Reimerswaal gekozen voor de meest verkeersveilige oplossing.

De locatie Schorebrug kan relatief snel en gemakkelijk worden ontsloten op de A58 en de N289. Naar verwachting leidt dit niet tot knelpunten in de bereikbaarheid. Gezien de huidige profilering van de Zanddijk en de Oude Rijksweg N289, de aanwezige scheiding van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer in combinatie met de aanleg van een rotonde, zal realisering van het bedrijventerrein niet leiden tot verslechtering van de verkeersveiligheid.

Belangrijk daarnaast is de flexibiliteit op het bedrijventerrein zelf. Gezien de mogelijke omvang van het terrein is het gewenst dat het terrein tenminste via twee wegen kan worden ontsloten (in verband met calamiteiten, en bereikbaarheid van hulpdiensten). Bij het minimum scenario kan worden gewerkt met een lusstructuur vanaf de Zanddijk. De noordoostelijke tak van de lus kan op het kruispunt met de Oude Rijksweg aantakken op het bestaande wegennet in de vorm van de hiervoor genoemde rotonde.

Bij het maximum scenario is het wenselijk om twee toegangen van het terrein te realiseren, waarbij de Kanaalweg en de aansluiting van de Kanaalweg op de N289 ook wordt ingezet als ontsluiting. Eventueel kan er dan ook nog een lus worden gecreëerd (niet noodzakelijk). Ook bij het minimum scenario kan de ontsluiting via de Kanaalweg worden gerealiseerd (niet noodzakelijk). Voordeel van deze laatste structuur is dat het verkeer zich beter spreidt over de verschillende wegen, gerelateerd aan herkomst en bestemming. Bovendien hoeft zo niet al het verkeer via de rotonde Zanddijk Oude Rijksweg N289 te rijden. In beide scenario's moet aandacht worden geschonken aan een veilig alternatief voor de langzaamverkeersroute die nu nog door het projectgebied loopt.

Schorebrug ligt aan het Kanaal door Zuid-Beveland (ca. 45.000 vrachtafrittenbewegingen en 10.000 recreatieve vaarbewegingen). Het kanaal is een hoofdvaarweg voor de scheepvaart van bijna 11 kilometer lang en maakt deel uit van de hoofdtransportas Gent-Duitsland. Realisatie van een watergebonden bedrijventerrein brengt, gezien de capaciteit en intensiteit van het kanaal, geen significante verandering van het aantal vaarbewegingen met zich mee. Wel is uiteraard de ligging aan een dergelijk groot kanaal een groot voordeel voor een nieuwe binnenhaven (zie ook Actieprogramma Goederenvervoer en PVVP).

Het Kanaal door Zuid-Beveland hoeft voor de ontwikkeling van Schorebrug niet aangepast te worden; het kanaal is van voldoende omvang om alle klassen momenteel in gebruik zijnde binnenvaartschepen, vierbaksdwstollen en kleine kustvaartschepen toe te laten. Toegankelijkheid van schepen met een laadvermogen van zowel 900 ton als 1.350 ton kunnen daarmee zonder probleem worden ontsloten.

Beeldkwaliteit

De polder Schorebrug wordt gekenmerkt door een open landschap: het gebied is herkenbaar aan een groot-schalig patroon van besloten kreekruggen en open poelgebieden, er is veelal geen tot weinig bebouwing en opgaande beplanting (ARCADIS, 2007). De omgeving van de polder is echter zeer besloten en aangetast door detonerende ontwikkelingen (infrastructuur, sluiscomplex, scheepswerf e.d.).

ROUTEONTWERP/PANORAMA'S

Er is een beeldkwaliteitplan voor o.a. de A58 opgesteld (Routeontwerp A58-N62 "Vensters op Zeeland"). Dit Routeontwerp is recentelijk door GS vastgesteld, en is als planologisch afwegingskader worden toegevoegd aan

het provinciaal ruimtelijk beleid. Ook vormt het Routeontwerp onderdeel van de ruimtelijke verordening die momenteel wordt opgesteld. In het Routeontwerp wordt gesteld dat het onwenselijk is een bedrijventerrein te ontwikkelen dat zich presenteert richting snelweg. Bij voorkeur wordt het bedrijventerrein vanaf de snelweg volledig aan het oog onttrokken en presenteert het terrein zich aan de provinciale weg. Uitzonderingen gelden voor de vier stedelijke centra van Zeeland, waar de omgeving van Kruiningen echter geen deel van uitmaakt. Daarnaast moet het open karakter van de snelweg behouden blijven. Dit wordt nagestreefd door te allen tijde één zijde van de snelweg onbebouwd te laten (asymmetrie). Indien geluidswering gewenst is aan de A58, moet dit bij voorkeur door middel van groene dijken plaatsvinden, op voldoende afstand van de rijbanen. Aan deze richtlijnen kan worden voldaan: het Routeontwerp vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling van het beoogde bedrijventerrein c.q. de ontwikkeling van de locatie Schorebrug doet, mits goed ingepast, geen afbreuk aan de gedefinieerde kwaliteiten in het Routeontwerp. Het spreekt echter voor zich dat dit uitgangspunt, en de landschappelijke ambities die de provincie nastreeft, voldoende reden zijn voor een zeer goede landschappelijke inpassing en buffer naar de omgeving, met name de A58.

Op het moment dat het gebied niet integraal volledig wordt opgehoogd, is het mogelijk met beperkte maatregelen het bedrijventerrein landschappelijk is te passen (ARCADIS, 2007):

- Door plaatselijk verhogen van een deel van de taluds langs de A58 wordt het zicht op het nieuwe bedrijventerrein grotendeels onttrokken, terwijl het zicht op het kanaal gehandhaafd blijft (zie figuur 5);
- Met groene omzoming van het bedrijventerrein wordt het zicht op het terrein vanaf de dijken verminderd.



figuur 5: Zichtlijnen

OPENHEID EN VISUELE HINDER

Door de aanleg van een bedrijventerrein zal de openheid van de polder worden beïnvloed. Echter, door de al aanwezige zichtbare elementen (snelweg, dijken, taluds, brug over het kanaal, sluiscomplex, bedrijvigheid langs de westzijde van het kanaal) en het feit dat het bedrijventerrein niet midden in de open polder wordt geplaatst, is de invloed op de openheid van de omgeving relatief beperkt.

Samenhangend met de invloed op de openheid en de mogelijkheden voor landschappelijke inpassing is de verwachte visuele hinder. De visuele hinder van een bedrijventerrein op de locatie Schorebrug zal beperkt zijn: door het al eerder genoemde 'vollere' landschap (aanwezigheid van uitzicht belemmerende objecten zoals snelweg, dijken, de Vlaketunnel, bedrijvigheid aan de westzijde van het kanaal etc.) en de betere mogelijkheden voor landschappelijke inpassing (onder andere t.a.v. het zicht vanaf de A58) is de visuele hinder relatief beperkt.

Naast de aandacht voor beeldkwaliteit vanaf de A58, heeft ook de beeldkwaliteit en de uitstraling van het gebied richting de kern Kruiningen bijzondere aandacht. Ondanks het feit dat de visuele hinder beperkt zal zijn

ten opzichte van de bestaande situatie, zal hiervoor in het uiteindelijke stedenbouwkundige plan (vast te leggen in het bestemmingsplan) een goede afscherpende strook moeten worden gewaarborgd. Specifiek aandachtspunt bij het voorkómen van visuele hinder vormt de verlichting van het terrein. Een verlichtingsplan met eenvormige verlichting voor alle lichtbronnen vergroot de belevingskwaliteit van het terrein. Daarin zou ook het energieverbruik meegenomen kunnen worden.

In het bestemmingsplan zal een beeldkwaliteitsplan of –paragraaf moeten worden opgenomen om bovenstaande aspecten en ambities te verankeren.

Duurzaamheid

De provincie Zeeland zet sterk in op duurzaamheid. Duurzaamheidsaspecten, waarvoor aandacht zal zijn bij de onderhandelingen met de marktpartijen over de exploitatie en waarvoor ook aandacht in het bestemmingsplan wordt gevraagd, zijn met name:

- Toepassing innovatieve technieken in bedrijfsvoering
- Landschappelijke inpassing (zie hiervoor onder beeldkwaliteit);
- Intensief ruimtegebruik en interne zonerings (zie ook onder milieuzonering);
- Omgaan met water: waar mogelijk hemelwater opvangen en benutten voor benodigd proceswater en mogelijk als grijswater (toiletten e.d.). Ook drinkwater (decentraal opwerken ter plaatse) kan tot de mogelijkheden behoren. Ook het biologisch zuiveren van water ter plaatse wordt onderzocht waardoor geen rioering meer nodig zal zijn;
- Kringlopen: Waar mogelijk benutten van restwarmte (bijvoorbeeld bij agribusiness) en reststromen (afval). Het afval van het ene bedrijf, kan dienen als grondstof voor het andere bedrijf. Per te vestigen bedrijf zal een scan uitgevoerd worden naar de inputs en outputs, verkend worden waar de mogelijkheden liggen;
- Collectieve voorzieningen, waaronder walstroom;
- Energievoorziening: de mogelijkheden voor het realiseren van een CO₂-neutraal bedrijventerrein zullen worden nagegaan, waarbij focus zal liggen op CO₂-neutrale gebouwen en terreinen. Processen van bedrijven worden waar mogelijk op elkaar afgestemd middels het behalen van synergievoordelen. Ook wordt verkend of een centrale energievoorziening op het terrein kan leiden tot kostenbesparingen en CO₂ besparingen. Gedacht kan worden aan een warmtekrachtkoppeling (WKK) die elektriciteit en warmte levert aan het totale terrein, en waarbij CO₂ wordt afgevangen. Ook de mogelijkheden voor geothermie worden onderzocht;
- Beheersplan, waarin parkmanagement uitgangspunt is.

4.3 Randvoorwaarden bij ontwikkeling

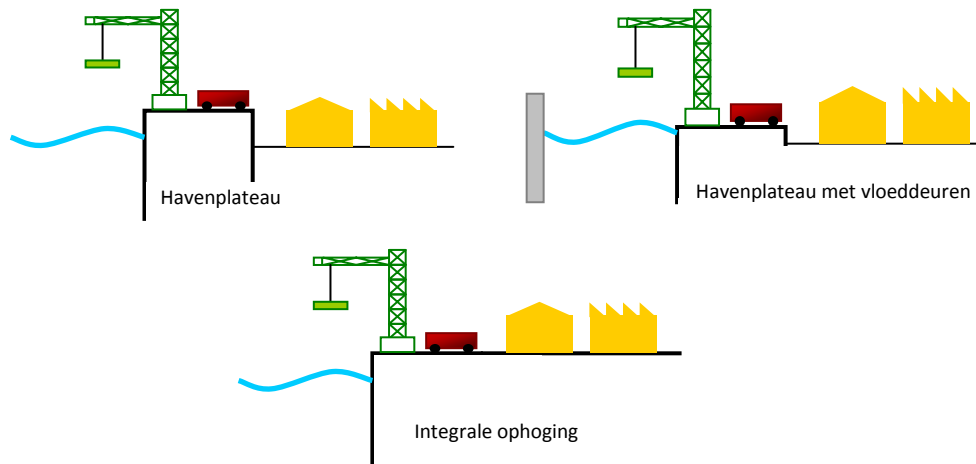
Specifieke aandachtspunten van belang bij de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerrein Schorebrug zijn de waterkering, waterbeheer, archeologie, natuur, leidingen en milieuzonering. Hieronder wordt daarop kort ingegaan.

Waterkering

De locatie ligt langs de primaire waterkering langs het Kanaal door Zuid-Beveland. De kerende hoogte van deze waterkering dient gehandhaafd te blijven, zodat overstromingsrisico's niet toenemen. Dit betekent dat deze kerende hoogte ook geldt voor de insteekhaven. Er zijn drie mogelijkheden om dit te realiseren:

- middels een havenplateau;
- middels een combinatie van havenplateau en vloeddeuren;
- middels integrale ophoging van het volledige bedrijventerrein.

Figuur 6 geeft deze drie mogelijkheden weer.



figuur 6: Drie mogelijkheden voor de waterkering op het bedrijventerrein

Vanwege de realisatiekosten en toegankelijkheid van het bedrijventerrein wordt er vooralsnog van uitgegaan dat de optie havenplateau de meest wenselijke optie is. Een dergelijke constructie dient te worden gerealiseerd teneinde de kerende hoogte van de waterkeringen te handhaven.

Waterbeheer

De provincie stelt aan ontwikkelingen, met name grootschalige ontwikkelingen in het buitengebied, voorwaarden aan waterbeheer. Deze voorwaarden en bijbehorende regelgeving, zoals vastgelegd in het Omgevingsplan, blijven onverkort van kracht op de ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein op de locatie Schorebrug. In het kader van de verdere planologische regeling (bestemmingsplan of inpassingsplan) zal hiervoor een watertoets worden opgesteld.

Archeologie

Op de locatie zijn geen bekende archeologische monumenten gelegen (provincie Zeeland, 2008). Schorebrug heeft wel een middelhoge archeologische trefkans. Het gebied direct rondom de Zanddijk heeft (vanaf de Zandweg in noordoostelijke richting) een hoge archeologische trefkans. Dit betekent dat er mogelijk archeologisch waardevolle objecten of gebieden liggen binnen het geprojecteerde bedrijventerrein. Bij een minimum ontwikkeling is de kans op vondsten matig aanwezig, bij een maximum ontwikkeling is deze kans redelijk (gezien de nabijheid van de Zanddijk). Bij de ontwikkeling zal er nader archeologisch onderzoek uitgevoerd moeten worden zodat duidelijk wordt of er, en zo ja waar, archeologisch waardevolle objecten liggen.

Natuur

De locatie ligt op vrij grote afstand van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (i.c. "Westerschelde en Saeftinghe" en "Yerseke en Kapelse Moer". Desalniettemin is een voortoets opgesteld in het kader van de Natura 2000-gebieden (zie bijlage 3 van het MER). Op basis van beschikbare gegevens is geconcludeerd dat negatieve effecten zullen optreden op het Natura 2000-gebied "Westerschelde en Saeftinghe". Naar verwachting zullen deze effecten echter niet significant zijn. Daarnaast kunnen mogelijke effecten (voornamelijk licht- en geluidsoverlast), zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase gemitigeerd worden.

Leidingen

Langs het Kanaal door Zuid-Beveland ligt gedeeltelijk een leidingenstrook binnen de projectlocatie. Ten noorden van het sluiscomplex, ter hoogte van de Zoutweg, kruist deze strook het kanaal. In geval van de minimum variant is het bedrijventerrein inpasbaar naast de leidingenstrook. In geval van de maximum variant wordt een gedeelte van de leidingenstrook doorsneden. Grondwerk zal op deze locatie zeer beperkt mogelijk zijn. Vanwege externe veiligheidsaspecten is het bouwen in de omgeving van deze leidingenstrook bovendien aan belem-

meringen onderhevig. Hieraan dient bij de inrichting van het terrein aandacht te worden besteed. De hoogspanningsleiding ten noorden van de locatie (tussen de A58 en het spoor) heeft geen gevolgen voor de ontwikkeling.

Aandachtspunt is daarnaast de hoogspanningsleiding die over het plangebied loopt.

Milieuzonering

Bij de verdere uitwerking van het watergebonden bedrijventerrein wordt gestreefd naar een efficiënte benutting van het terrein en het zoveel mogelijk voorkomen van milieuhinder voor de omgeving. Bestaande woningen en andere milieugevoelige bestemmingen in de omgeving van het bedrijventerrein mogen geen ontoelaatbare milieuhinder ondervinden. Dat wil zeggen dat daar minimaal voldaan dient te worden aan de voorkeursgrenswaarden, zoals in de milieuwetgeving aangegeven, aan de afstandseisen uit de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' en aan de overige toetsingskaders vermeld in het Omgevingsplan.

Door middel van interne en externe milieuzonering zal dit streven vorm moeten krijgen. Zwaardere bedrijvigheid wordt daarbij omringd door minder milieubelastende bedrijvigheid, die tevens een afschermdende werking kan hebben naar woningen in de omgeving. In dit verband zal ook actief gekeken worden naar de mogelijkheden om het watergebonden bedrijventerrein te combineren met de ontwikkeling van een (droog) lokaal bedrijventerrein, waarop lichtere bedrijvigheid gevestigd zal kunnen worden. Daarmee zou ook – mits passend in de regionale bedrijventerreinprogrammering - invulling gegeven kunnen worden aan het in het Omgevingsplan genoemde bundelingsprincipe.

Nog enkele aandachtspunten met betrekking tot de verschillende milieuaspecten:

- **Geluid:** Het terrein zal vanwege de mogelijkheid van vestiging van zogenaamde A-inrichtingen gezoneerd worden op grond van de Wet geluidhinder. Aan de westkant van het kanaal is al een A-inrichting aanwezig in de vorm van de Scheepswerf Reimerswaal. Gezien de korte afstand tussen het bedrijventerrein Schorebrug en het bedrijventerrein Loswal Hansweert-Schore (een gezamenlijk terrein van de gemeenten Kapelle en Reimerswaal) zal één geluidzone gemaakt worden voor de bedrijventerreinen Loswal Hansweert-Schore en Schorebrug gezamenlijk. Het bedrijventerrein krijgt een regionale status op grond van artikel 163 tweede lid van de Wet geluidhinder. De provincie wordt de beheerder van de geluidzone. De maximale ontheffing voor een woning in de directe nabijheid van het nieuw te ontwikkelen industrieterrein is 55 dB(A). Indien er woningen binnen de 55 dB(A) contour komen te liggen zullen deze moeten worden afgebroken. Naar verwachting zal de toename van het wegverkeer op de ontsluitende (nieuwe) wegen niet leiden tot geluidhinder bij bestaande woningen.
- **Luchtkwaliteit:** Voor de locatie Schorebrug geldt momenteel een middelmatige luchtkwaliteit (milieukwaliteitskaart). In het PlanMER is aangegeven, dat de luchtkwaliteit als gevolg van de realisatie van het bedrijventerrein naar verwachting zal niet leiden tot grote veranderingen. Door de snelle en korte ontsluiting op de N289 en de A58 zijn ook langs de ontsluitende wegen geen significante veranderingen te verwachten. Normen worden naar verwachting niet overschreden. Dit laatste zal in het bestemmingsplantraject nader moeten worden onderbouwd. Op het bedrijventerrein zullen activiteiten gaan plaatsvinden waarbij de verspreiding van (fijn)stof relevant is. Zowel in het bestemmingsplantraject als bij de vergunningverlening zullen de effecten op de luchtkwaliteit nader beoordeeld en getoetst worden aan de daarvoor geldende normen.
- **Licht:** Rondom de locatie liggen reeds veel lichtbronnen. Gelet daarop zal er slechts sprake zijn van een geringe toename van lichtvervuiling. Het lichtaspect kan wel van belang zijn vanuit de gewenste beeldkwaliteit (zie aldaar).
- **Externe veiligheid:** Rondom de locatie zijn enkele risicocontouren aanwezig langs bestaande transportassen (N289, A58, spoorlijn en kanaal). In het PlanMER is aangegeven, dat deze geen significante invloed hebben op de ontwikkeling van Schorebrug. Ook de aanlegplaats voor kegelschepen (vervoer gevaarlijke stoffen) aan de overzijde van het Kanaal door Zuid-Beveland heeft geen invloed op het terrein. Voor de

bedrijvigheid op het terrein zelf geldt het uitgangspunt, dat de contour, die het maximale plaatsgebonden risico aangeeft, zich niet uitstrekt tot buiten het bedrijfsperceel.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Uit de berekening van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) en de grondexploitatie blijkt dat voor de ontwikkeling van dit gebied een tekort ontstaat. Doordat het watergebonden bedrijventerrein in aanmerking komt voor het quick wins programma binnenvaart van het ministerie van V&W (zie hoofdstuk 2) is hiervoor een subsidieaanvraag gedaan. De provincie vindt het tekort aan natte bedrijventerreinen in Midden Zeeland op dit moment dermate urgent dat besloten is dit tekort met voorrang op te lossen. Realisatie is alleen mogelijk als alle beschikbare middelen geconcentreerd worden ingezet op de realisatie van één watergebonden bedrijventerrein in Midden Zeeland. De provincie Zeeland heeft daarom ingezet op één aanvraag voor een *quick win*-bijdrage voor het watergebonden bedrijventerrein Schorebrug. Deze bijdrage is in het MIRT-najaarsoverleg door minister en staatssecretaris van V&W toegezegd, tot een maximum van €6,03 miljoen. Het overige gedeelte van het tekort wordt door de regio betaald.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

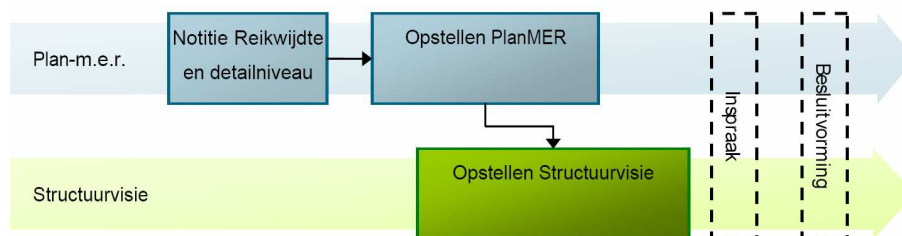
Procedure

Om de keuze voor de locatie Schorebrug beleidsmatig te verankeren en gedegen te onderbouwen, is ervoor gekozen om de provinciale ruimtelijke structuurvisie (i.c. Omgevingsplan Zeeland 2006-2012) te herzien en te koppelen aan de bijbehorende PlanMER. De herziening van de structuurvisie is een instrument uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro), maar betreft in de Zeeuwse situatie ook een (hernieuwde) afweging op het gebied van natuur- en waterbeleid. Het Omgevingsplan is immers zowel de provinciale (ruimtelijke) structuurvisie als natuurbeleidsplan en waterhuishoudingsplan.

Het vaststellen van een structuurvisie (herziening) is een bevoegdheid van Provinciale Staten (PS). Er is daarnaast gekozen om inspraak toe te passen. De herziening van het Omgevingsplan en bijbehorende PlanMER liggen daarom gedurende 6 weken ter inzage, dit wordt in de krant en via eventuele andere gebruikelijke kanalen aangekondigd. Zienswijzen op beide stukken zijn mogelijk en er wordt in Kruiningen een informele informatieavond belegd. Daarnaast wordt in januari een formele inspraakavond georganiseerd. In het beginstadium van het project zijn overigens reeds enkele informatieavonden georganiseerd, twee maal in Kruiningen en één maal in Goes wegens het feit dat de locatie Goese Sas ook onderzocht werd.

Met grondeigenaren in het plangebied zal op korte termijn worden gesproken, waarbij bijzondere aandacht is voor de in het gebied aanwezige burgerwoningen.

De PlanMER wordt bovendien naar de commissie MER gestuurd voor advies. Vervolgens wordt een antwoordnota opgesteld, waarin alle ingekomen reacties worden beantwoord en indien nodig verwerkt. Op basis daarvan zullen PS uiteindelijk de herziening van de provinciale structuurvisie vaststellen.



figuur 7: Procesfasen PlanMER en Structuurvisie

Reacties op Notitie Reikwijdte en detailniveau

In het kader van de PlanMER is een Notitie Reikwijdte en detailniveau opgesteld, waarover ook een officiële kennisgeving is uitgegaan. Hierop zijn reacties binnengekomen van de gemeenten Goes, Kapelle, Noord-Beveland en Reimerswaal, Rijkswaterstaat en de CZAV. Deze reacties hadden veelal betrekking op de PlanMER

zelf, en de opmerkingen zijn grotendeels in de PlanMER verwerkt. Een aantal opmerkingen hadden echter ook betrekking op de locatiekeuze, van belang voor deze herziening van de structuurvisie:

- De gemeente Goes maakt melding van een aantal natuurgebieden die in de Notitie nog niet benoemd waren, en een rol zouden moeten spelen in de afweging van een aantal van de locaties. Deze opmerking versterkt de uiteindelijke keuze voor de locatie Schorebrug waar dergelijke gebieden niet aanwezig zijn.
- De gemeente Kapelle geeft aan dat de twee locaties op Kapels grondgebied gevoelig liggen en niet geschikt zijn voor bedrijventerreinontwikkeling. Deze twee locaties, Kapelse Moer en Loswal Wemeldinge, zijn in de PlanMER om uiteenlopende redenen afgevalen als wenselijke en geschikte locatie voor een watergebonden bedrijventerrein, waarmee de mening van de gemeente Kapelle wordt ondersteund en onderbouwd. In deze herziening van de structuurvisie zijn genoemde locaties dan ook buiten beschouwing gelaten.
- De gemeente Kapelle maakt verder de opmerking dat het reeds aanwezige bedrijventerrein (Loswal) aan de Kapelse kant van het Kanaal door Zuid-Beveland zorgt voor milieuoverlast op de kern Schore. Ook bij de ontwikkeling van de locatie Schorebrug is dit mogelijk aan de orde. De gemeente verzoekt dit mee te nemen in de afweging. In deze herziening van de structuurvisie is om deze reden aandacht voor milieuhygiëne, ook voor de kern Schore. Verwezen wordt naar paragraaf 4.3.
- De gemeente Noord-Beveland verwijst in haar reactie naar de recent vastgestelde Koersnotitie voor Noord-Beveland, waarin over Kats is opgenomen dat dit terrein niet aangewend moet worden voor de opvang van zware industrie van buiten de gemeente. Daarnaast bestaat de wens om op de locatie Kats ruimte te bieden voor de mogelijkheden tot een transformatie van het havengebied op termijn met een recreatieve invulling. Deze beleidslijn van de gemeente Noord-Beveland is derhalve strijdig met de verdere ontwikkeling van de locatie Kats als grootschalig regionaal watergebonden bedrijventerrein. Los van de beleidskeuze van de gemeente Noord-Beveland is de locatie Kats in deze herziening van de structuurvisie reeds om andere redenen afgevalen (zie hoofdstuk 3).
- De CZAV meldt dat de beschikking die de CZAV momenteel heeft over een belangrijk deel van de Loswal Wemeldinge van groot belang is voor de bedrijfsvoering. De locatie Loswal Wemeldinge is in de PlanMER echter reeds afgevalen (zie ook hierboven), waarmee de belangen van de CZAV geborgd zijn.
- Daarnaast vraagt de CZAV zich af wat de Provincie Zeeland doet aan het verdwijnen van kleinschalige landbouwhavens in Zeeland. Een zeer uitgebreid en integraal antwoord op die vraag wordt geleverd door de Netwerkanalyse binnenhavens en vaarwegen, door de Provincie Zeeland opgesteld in samenwerking met Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports. Hiernaar wordt korthedshalve verwezen. Overigens betreft het aanleggen van een nieuw watergebonden bedrijventerrein in Midden-Zeeland, zoals beoogd via deze herziening van de structuurvisie, uitvoering van deze netwerkanalyse.

5.3 Hoe nu verder?

Ruimtelijke procedure

Voor de verdere planologische verankering van de ontwikkeling is het noodzakelijk dat een gedetailleerde planologische regeling wordt opgesteld. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt daarvoor, naast het (gemeentelijke) bestemmingsplan, het instrument (provinciaal) inpassingsplan. Een inpassingsplan is een bestemmingsplan dat, wegens (boven)regionaal of gemeentegrensoverschrijdend belang van een ontwikkeling, wordt vastgesteld door de provincie.

Het watergebonden bedrijventerrein Schorebrug is een voorziening van provinciaal belang. PS kunnen daarom zelf een inpassingsplan vaststellen. Voor het eventueel ook te realiseren droge gedeelte, is een gemeentelijk bestemmingsplan eveneens mogelijk wegens het tevens lokale belang van een dergelijke voorziening. Tussen een inpassingsplan en een bestemmingsplan bestaat, procedureel en technisch, geen verschil.

De keuze tussen die beide planfiguren is een bestuurlijke. Inhoudelijk is het mogelijk dat het de voorkeur verdient dat de gemeente Reimerswaal zelf de bestemmingsplanprocedure voor het totale bedrijventerrein begeleidt. Dat laat onverlet, dat de provinciale betrokkenheid in dat geval onverkort gehandhaafd blijft. Voorwaarde

voor een gemeentelijk bestemmingsplan is in ieder geval een bestuursovereenkomst waarin door de gemeente voor zover procedureel mogelijk de inspanningsverplichting wordt aangegaan om de start van de aanleg van het watergebonden gedeelte van het bedrijventerrein uiterlijk in 2011 mogelijk te maken. Gezien deze overwegingen kan ook het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan voor de hand liggen. Een keuze tussen beide planfiguren moet op korte termijn worden gemaakt.

Grondverwerving

De gemeenteraad van Reimerswaal heeft voor het gehele plangebied reeds de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) van toepassing verklaard. Er zijn op dit moment nog geen gronden aangeboden of aangekocht. Wel zal op korte termijn worden begonnen met gesprekken met alle grondeigenaren in het plangebied, waarbij bijzondere aandacht is voor de in het gebied aanwezige burgerwoningen.

Exploitatie

Essentieel is de wijze van exploiteren van het terrein. Het behalen van de doelstellingen, ook op lange termijn, en een goed terreinbeheer zijn belangrijke voorwaarden voor de exploitatie van het terrein. Dit geldt derhalve voor de aanleg alsmede voor het beheer. Naar de optimale exploitatievorm zal een onderzoek worden verricht, en in het nog op te stellen bestemmings- of inpassingsplan moet hieraan aandacht worden besteed.

6. Herziening Omgevingsplan Zeeland 2006-2012

De provinciale structuurvisie, "Omgevingsplan Zeeland 2006-2012", wordt herzien om de aanleg van het watergebonden bedrijventerrein Schorebrug mogelijk te maken. In hoofdstuk 5 ("Omgaan met (economische) dynamiek") wordt daarom onder paragraaf 5.3.1 (pag. 111) de alinea "Thematische terreinen" als volgt gewijzigd:

THEMATISCHE TERREINEN

Elke regio mag bedrijventerreinen aanwijzen als 'thematisch terrein'. Thematerreinen zijn bedrijventerreinen die strikt bedoeld zijn voor een bepaald soort bedrijvigheid. Voor thematerreinen kan daarom een afgezonderde ijzeren voorraad van 3 jaar beschikbaar gemaakt worden in de bedrijventerreinenprogramma's.

Het bestemmen van een terrein tot thematerrein is hierdoor ingrijpend voor de economische en ruimtelijke dynamiek in een bepaalde regio. Het benoemen van een bedrijventerrein tot thematerrein zal daarom alleen plaatsvinden als hier vanuit de provinciale doelstellingen steekhoudende argumenten voor zijn. De aanwezigheid van een schaarse of zeer kostbare voorziening op een bedrijventerrein ten behoeve van een afgebakend soort bedrijvigheid is zo'n argument. Een voorbeeld hiervan is een watergebonden bedrijventerrein met een binnenvaartkade, waarbij alleen kadegebonden bedrijvigheid toegestaan wordt. Op voorhand worden er daarom drie bedrijventerreinen aangewezen als thematerrein, te weten Olzendepolder in Yerseke, het Technopark Schoondijke en watergebonden bedrijventerrein Schorebrug bij Kruiningen.

Teneinde bij te dragen aan bundeling van bedrijventerreinen is het mogelijk deze thematische bedrijventerreinen uit te breiden met een deel regulier (droog) bedrijventerrein, onder voorwaarde dat deze uitbreiding passend is in het regionale bedrijventerreinprogramma en met inachtneming van de overige, reguliere uitgangspunten uit het Omgevingsplan.

Verderop in hoofdstuk 5 wordt het kader "Acties en prestaties" op pag. 111 als volgt gewijzigd:

ACTIES EN PRESTATIES

- ✓ In geval van schaarse voorzieningen opnemen van thematische terreinen in regionale bedrijventerreinenprogramma's
- ✓ Realiseren van een nieuwe binnenvaartlocatie in de vorm van het watergebonden bedrijventerrein Schorebrug bij Kruiningen.