

# BESTEMMINGSPLAN HAVENGEBIED KORTGENE (HERSTELBESLUIT) Toelichting



<b>Titel:</b>	Bestemmingsplan Havengebied Kortgene (herstelbesluit)
<b>Gemeente:</b>	Noord-Beveland
<b>Status:</b>	Vastgesteld
<b>IMRO:</b>	NL.IMRO.1695.BPHavengebiedKgn-VA02
<b>Project:</b>	13-049
<b>Datum:</b>	12 november 2018
<b>Opgesteld door:</b>	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
<b>In opdracht van:</b>	Gemeente Noord-Beveland en BB Vastgoed
<b>Informatie mede afkomstig van:</b>	Bladgroen, M-tech, Antea Group

Aan de figuren 8, 9, 11 en 12 kunnen geen rechten ontleend worden.

# INHOUDSOPGAVE

<b>H1. Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Voorgeschiedenis	5
1.2 Plangebied	6
1.3 Vigerende planologische situatie	7
1.4 Opbouw	7
<b>H2. Plan</b>	<b>9</b>
2.1 Historie	9
2.2 Ruimtelijke analyse en beleidsuitgangspunten	10
2.3 Bestaande situatie	12
2.4 Marktanalyse recreatie en marktpositie Delta Marina	12
2.5 Beoogde situatie	13
2.6 Maximale mogelijkheden	20
<b>H3. Beleidskader</b>	<b>23</b>
3.1 Rijksbeleid	23
3.2 Provinciaal beleid	25
3.3 Gemeentelijk beleid	28
<b>H4. Toetsing</b>	<b>30</b>
4.1 Archeologie	30
4.2 Cultuurhistorie	31
4.3 Bodem	32
4.4 Water	32
4.5 Ecologie	34
4.6 Verkeer en parkeren	36
4.7 Milieuzonering	39
4.8 Verkeerslawaaï	41
4.9 Luchtkwaliteit	41
4.10 Externe veiligheid	42
4.11 Kabels en leidingen	44
<b>H5. Juridische vormgeving</b>	<b>45</b>
5.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)	45
5.2 Opzet bestemmingsregeling	45
5.3 Gehanteerde bestemmingen	46
<b>H6. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>48</b>
6.1 Economische uitvoerbaarheid	48
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48

## Bijlagen:

1. Verkennend bodemonderzoek (3 locaties) Botterlaan en Loswal, EMN, juni 2014.
2. Asbestonderzoek NEN 5707 Bodem, Locatie 2: gemeentewerkplaats, EMN, juli 2014.
3. Watertoetstabel en wateradvies
4. Passende beoordeling bestemmingsplan Havengebied Kortgene- Toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998, Antea Group, november 2016
5. Antwoordnotitie overleg en inspraak
6. Parkeerbalans



Figuur 1. Ligging plangebied



Figuur 2. Plangebied

# H1. Inleiding

## 1.1 Voorgeschiedenis

### De aanleiding: verouderde bestemmingsplannen

De gemeente Noord-Beveland is bezig haar grondgebied te voorzien van actuele juridisch-planologische regelingen. In het havengebied van Kortgene vigeren vijf bestemmingsplannen, waarvan voor vier geldt dat de houdbaarheidsdatum al (ver) overschreden is. De regelingen zijn daarmee niet meer actueel. Meer dan voorheen dwingt de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gemeenten tot het actueel houden van de bestemmingsplannen en daarbij toepassing te geven aan de nieuwe standaarden (SVBP/IMRO). Dit bestemmingsplan heeft primair als doel om bestaande planologische rechten te verankeren in een actuele regeling.

### Substantieel onderdeel: Delta Marina toekomstbestendig

Sinds 1964 bestaat de jachthaven Delta Marina in Kortgene, destijds één van de eerste commerciële jachthavens in Nederland. In haar meer dan vijftigjarige bestaan is de jachthaven inmiddels uitgegroeid tot een gewaardeerde haven voor de watersporters. Inmiddels zijn de eisen die worden gesteld aan jachthavens en de bijbehorende faciliteiten, meegegroeid met de tijd. Delta Marina dient te anticiperen op deze veranderde vraag van haar klanten en haar concurrentiepositie te versterken.

Na een bewogen voorgeschiedenis met masterplannen die voor 2008 tot stand zijn gekomen en die uitgingen van grootschalige transformaties, is in het voorjaar van 2013 de visievorming gestart vanuit het hart van het bedrijf. Het hart van het bedrijf is het verhuren van ligplaatsen aan watersporters en het verlenen van service en faciliteiten aan diezelfde watersporters. De gemiddelde leeftijd van de watersporter gaat omhoog en er blijkt belangstelling te staan om niet alleen meer op het water te recreëren, maar ook op de oevers. De visie is erop gericht de ruimte voor ligplaatsen in de bestaande bekkens zo efficiënt mogelijk te gebruiken, de faciliteiten te moderniseren en te optimaliseren, overdekte winterstalling toe te voegen aan het voorzieningenniveau en in de noordoostflank de oever te gaan gebruiken voor een modern verblijfsrecreatief product. Daarnaast krijgt de oever van de jachthaven een openbaar karakter, waardoor bewoners van Kortgene en recreanten een directe toegang tot het water hebben.

### Het proces: Naar een anterieure overeenkomst

De gemeente Noord-Beveland heeft met Delta Marina een concept anterieure overeenkomst opgesteld, waarin afspraken zijn gemaakt over:

1. het verkopen van enkele percelen door de gemeente aan Delta Marina;
2. het overdragen van de veersteiger aan Delta Marina;
3. het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg voor het woongebied Veerse Meer I;
4. het in gezamenlijk overleg herinrichten van de Veerdam;
5. het in procedure brengen van een bestemmingsplan;
6. het openstellen voor het publiek van de zone langs het havenbekken.

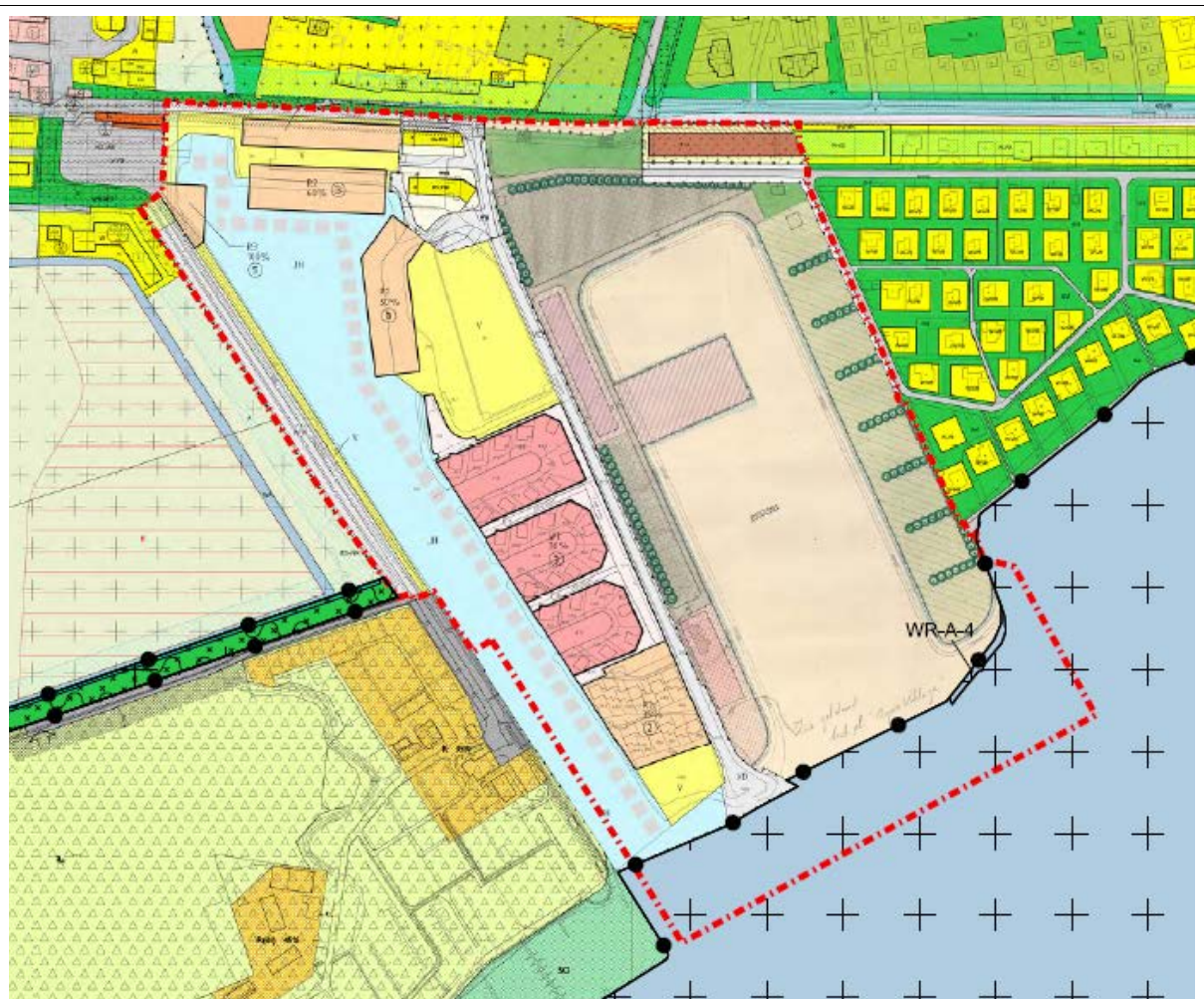
De concept anterieure overeenkomst met de onderliggende stukken is vervolgens gedeeld met de dorpsraad van Kortgene en met omwonenden. Op grond van de reacties zijn met name de plannen voor de herinrichting van de Veerdam geconcretiseerd. De anterieure overeenkomst is getekend op 15 oktober 2015. Vervolgens is gestart met de voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan, vanuit de volgende uitgangspunten:

1. Het plangebied omvat de jachthavens van Delta Marina, het gebied Havenfront en het park Aqua Village.
2. Het bestemmingsplan wordt zo flexibel mogelijk.

3. Er wordt ruimte geboden voor een nieuwe botenloods tussen de Veerdam en de jachthaven (in het verlengde van de bestaande loodsen).
4. Er wordt ruimte geboden voor nieuwbouw van recreatieappartementen aan de noordelijke oever van de jachthaven.
5. Er wordt ruimte geboden voor nieuwbouw van recreatieappartementen in de zuidoosthoek van het terrein van Delta Marina.
6. Voor de bouwkaavel aan de Botterlaan wordt een woonbestemming opgenomen waarbinnen woningen mogelijk zijn ofwel recreatieappartementen.
7. Voor de nog braakliggende kavel in het gebied Havenfront worden de bestaande rechten op vijf woningen verankerd in een flexibele uit te werken bestemming.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit het gehele havengebied ten zuiden van de Kaaidijk. De westgrens wordt gemarkeerd door de Havenweg en camping de Paardekreek; de 40 ligplaatsen behorende bij camping de Paardekreek in de voormalige landbouwhaven zijn uit het bestemmingsplan gelaten en worden opgenomen in de herziening van het bestemmingsplan Paardekreek. Aan de oostzijde vormt de Trintellaan met daarachter het woongebied Veerse Meer 1 de grens. Aan de zuidzijde is het Veerse Meer de grens; hier is ervoor gezorgd dat de bestaande faciliteiten van Delta Marina binnen het plangebied vallen. Figuur 1 en 2 tonen de ligging en begrenzing van het plangebied.



Figuur 3. Vigerende bestemmingsplannen

### 1.3 Vigerende planologische situatie

In het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen (figuur 3):

- 'Uitbreidingsplan in onderdelen 1962, jachthaven en omgeving', onherroepelijk geworden op 19 april 1963;
- Bestemmingsplan 'Havenfront Kortgene', onherroepelijk geworden op 9 juni 2000;
- '1e Herziening bestemmingsplan Veerse Meer I, 2000' onherroepelijk geworden op 31 mei 2004;
- Bestemmingsplan 'Havenfront Kortgene, gedeelte Beurtschippersstraat-Veerdam', onherroepelijk geworden op 18 oktober 2005;
- Bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 2013', onherroepelijk geworden op 25 oktober 2013.

Deze plannen, met uitzondering van het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 2013', worden volledig vervangen door een moderne regeling. Daarbij worden de rechten uit de oude plannen zoveel mogelijk doorvertaald in de nieuwe regeling.

### 1.4 Opbouw

De toelichting bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit vijf hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het plan toegelicht. Vervolgens wordt het plan in hoofdstuk 3 getoetst aan het beleid en in hoofdstuk 4 aan alle aspecten van ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop het plan juridisch wordt verankerd, weergegeven met een beschrijving van verbeelding en regels. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

Naar aanleiding van het ingestelde beroep bij de Raad van State en de daaruit volgende tussenuitspraak van de Raad van State op 11 juli 2018 heeft de gemeente Noord- Beveland enkele geconstateerde gebreken in de regels van het bestemmingsplan hersteld. In het opnieuw vastgestelde bestemmingsplan zijn de aanpassingen verwerkt die zijn voortgekomen uit het ingestelde beroep bij de Raad van State. De aangepaste onderdelen zijn in de pdf geel gemarkeerd.



Figuur 4. Plangebied in 1750 (Hattinga), 1959 en 1970



## H2. Plan

### 2.1 Historie

De eerste keer dat Kortgene in de geschiedenisboeken wordt genoemd is als parochie in 1247. Jonkheer Philips van Borssele verhef rond 1431 het plaatsje Kortgene tot stad. Kortgene kreeg in 1478 het veerrecht, het veer tussen Kortgene en Wolphaartsdijk was het belangrijkste veer van Noord-Beveland. De stormvloedten spaarden echter ook Kortgene niet, in 1530 en in 1532 werd heel Noord-Beveland overspoeld. In 1598 werd opnieuw begonnen met het inpolderen van Noord-Beveland.

In 1684 werd ten zuiden van Kortgene een veer- en landbouwhaven aangelegd. In 1872 werd ter plaatse van het huidige veerhuis een terp opgeworpen waarop een houten lokaaltje als wachthuis werd geplaatst, dit werd in 1877 vervangen door een stenen veerhuis.

De haven is in de loop der jaren uitgebreid en verbeterd. De Spuikom is aangelegd om de haven schoon te spoelen en zo dichtslibben te voorkomen. In 1912 vond een oostelijke uitbreiding plaats, waarmee Kortgene de grootste haven van Noord-Beveland had. In 1961, toen door de sluiting van het Veerse Gat het Veerse Meer ontstond, werd nog een nieuwe haven met loswal aanbesteed. In 1964 werd ten oosten van de veer- en landbouwhaven jachthaven Delta Marina aangelegd. De oostoever van de het nieuwe waterbekken werd ingericht als kampeerterrain. Ook het plan Veerse Meer I ten oosten van de jachthaven is in dezelfde periode gerealiseerd (figuur 4).

In de jaren tachtig en negentig zijn aan de westzijde van de Veerdam woningen gebouwd in clusters rond kleine insteekhavens vanuit de voormalige landbouwhaven (Aqua Village). Rond 2000 heeft Delta Marina ook de voormalige landbouwhaven in gebruik genomen als jachthaven. Toen (2000-2003) is ook het plan Havenfront grotendeels gerealiseerd, met permanente en recreatieve woningen die een eigen ligplaats in de voormalige landbouwhaven hebben (vergelijk figuur 5).



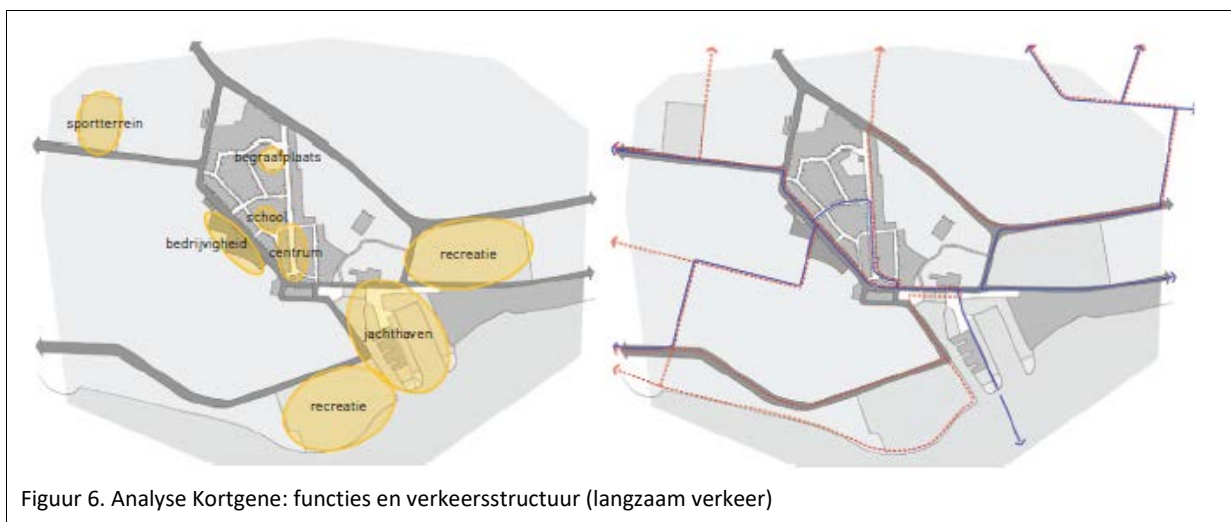
Figuur 5. Bestaande situatie-context

## 2.2 Ruimtelijke analyse en beleidsuitgangspunten

Kortgene ligt op het grensvlak van grootschalige akkerbouwgronden en het Veerse Meer. Het open landschap is karakteristiek voor Noord-Beveland. De historische dijkstructuur rondom Kortgene is nog steeds te beleven. De ontstaansgeschiedenis van Kortgene als voorstraatdorp is eveneens nog duidelijk in het stratenpatroon en de karakteristieke bebouwing afleesbaar.

Vanaf het water vormt het havengebied, met de voormalige landbouwhaven en jachthaven Delta Marina, een belangrijke entree van Kortgene. De havens liggen ingeklemd tussen twee verblijfsrecreatieterreinen. De landbouwhaven heeft inmiddels de landbouwfunctie verloren en fungeert nu als recreatiehaven. Jachthaven Delta Marina, de eerste haven op Noord-Beveland gezien van de Zandkreeksluis, vervult een recreatieve functie.

Recreatie is een belangrijke functie voor Kortgene. De meeste recreatieve functies liggen buiten de dijkstructuur, zoals twee verblijfsrecreatieterreinen, de havens en het sportterrein. De sfeer en de uitstraling van de kern wordt sterk beïnvloed door de recreatie in de directe omgeving. Daaraan dankt Kortgene ook het rijke aanbod aan voorzieningen. De verblijfsrecreatieve hoofdstructuur speelt in op de primaire aantrekkingskracht van het Veerse Meer. De havens van Kortgene leveren een positieve bijdrage aan de aantrekkingskracht van het Veerse Meer. Dit geldt met name voor de kop van de Veerdam, de dam tussen de jachthaven en de oude werkhaven. Het recreatief aanbod wordt compleet gemaakt met de aanwezigheid van verschillende fiets- en wandelroutes.



Er is echter weinig tot geen relatie tussen de kern en het water. Door de realisatie van aaneengesloten bebouwing langs de Torendijk en de Kaaidijk is de verbinding tussen de kern en de havens verstoord. Daarnaast hebben de havens thans geen attractieve verblijfsruimte door de situering van bebouwing langs vrijwel alle zijden van de havens en op de Veerdam. In de havens is de verhuur van vaste ligplaatsen de hoofdactiviteit. Daarnaast zijn er standplaatsen voor stacaravans. Er wordt nauwelijks ingespeeld op andere recreatieve mogelijkheden. Ten slotte is een groot deel van de oevers van het Veerse Meer geprivatiseerd (verblijfsrecreatieterreinen en Veerse Meer 1).

Recreatie is reeds een belangrijke economische drager voor Kortgene en de betekenis ervan zal in de komende periode eerder toe- dan afnemen. Het Veerse Meer wordt gezien als de verbindende schakel. Versterking van de relatie van Kortgene met het Veerse Meer, waarbij nadrukkelijk belang wordt gehecht aan openbaar toegankelijke verbindingen met het Veerse Meer, is een belangrijke opgave. Het accent ligt op kwaliteitsverbetering van de aanwezige verblijfsrecreatie, waarbij ingespeeld dient te worden op de toenemende behoefte aan kwaliteit en differentiatie. Om dit te kunnen bereiken zal dit in veel gevallen gepaard gaan met oppervlaktevergroting.

Ten aanzien van jachthaven Delta Marina wordt in de eerste plaats ingezet op herstructurering en versterking van de watersport. De herstructurering is erop gericht de kwaliteit van het gebied op te waarderen, met extra verblijfsrecreatie eenheden. Als doelgroep wordt hierbij in de eerste plaats gedacht aan de huidige gebruikers van de jachthaven aan wie comfort naast de ligplaats wordt aangeboden of de mogelijkheid wordt geboden om de boot te verruilen voor een verblijf op het vasteland. Verder wordt gedacht aan het creëren van een mogelijkheid voor de opvang van groepen. Tevens wordt een versterking van de jachthavengerelateerde functies voorgestaan die het mogelijk maken om meer watersportactiviteiten te organiseren.

De relatie tussen de kern Kortgene en het Veerse Meer wordt versterkt door middel van een kwalitatieve impuls in de openbare ruimte tussen de kern en het eindpunt van de Veerdam. De Veerdam is, in het kader van de herstructurering van Delta Marina, onlangs opgeknapt. Een openbare route zal ook langs de Grote Haven lopen. Vanaf de Kaaidijk wordt het uitzicht over de jachthaven en het achterliggende Veerse Meer, waarvan thans nauwelijks sprake is, verbeterd. Deze versterkingen vormen een uitnodiging voor de inwoners van Kortgene om het Veerse Meer te beleven.



Figuur 7. Bestaande situatie-deelgebieden

### 2.3 Bestaande situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit de volgende deelgebieden (figuur 7):

1. Het kampeer- en recreatieterrein aan de noord- en oostzijde van de Grote Haven met 70 mogelijke standplaatsen, waarvan er met het oog op de aanstaande herstructurering 15 reeds zijn vrijgemaakt;
2. De Grote Haven met 570 mogelijke ligplaatsen, waarvan er thans 534 aangeboden worden;
3. De strook tussen Veerdam en Grote Haven met gebouwen voor reparatie en opslag, kantoor, winkel, horeca, stalling van vaartuigen, botenkraan en brandstofpunt;
4. De Veerdam met aan het einde de steiger;
5. Aqua Village 1 en 2 met permanente en recreatieve woningen;
6. Stallingsterrein voor voer- en vaartuigen;
7. Plan Havenfront met permanente en recreatieve woningen met (deels) eigen ligplaatsen in de landbouwhaven, een deel van het plan is (nog) niet uitgevoerd;
8. Voormalige landbouwhaven met 120 mogelijke ligplaatsen buiten de zone voor de Paardekreek en waarvan er thans 108 door Delta Marina aangeboden worden;
9. De Havenweg, ontsluitingsroute voor landbouwhaven en camping de Paardekreek;
10. De strook tussen Botterlaan en Kaaidijk die aan Delta Marina wordt verkocht;
11. Het bouwperceel tussen Botterlaan en Oostbermweg.

In het plangebied worden jaarlijks de volgende evenementen gehouden, waarbij meer dan 250 personen tegelijk aanwezig zijn:

- Eind mei: opening seizoen met een barbecue (circa 300 personen);
- Midden augustus: Music at the lake (circa 300 personen);
- Begin september: Delta Marina cup (circa 700 personen);
- Medio september: Sloepenrace (circa 750 personen).

Incidenteel wordt nog een evenement, gelieerd aan de watersport, georganiseerd.

### 2.4 Marktanalyse recreatie en marktpositie Delta Marina

De markt voor watersportrecreatie is de afgelopen jaren stevig vergrijsd, het klassieke beeld van mensen die er met hun eigen boot op uittrekken en daarvoor een ligplaats hebben in een van de vele jachthavens in Nederland is steeds meer voorbehouden aan 50-plussers. Het onderzoek "Vitaliteit verblijfsrecreatie Zeeland" (ZKA, in opdracht van de provincie Zeeland, 30 juni 2015) stelt dat verblijfsrecreatiesector zich in een nieuw tijdperk van overaanbod en zelfs krimp bevindt, maar dat het perspectief in Zeeland positief is. Jachthavens hebben het zwaar en de bezettingsgraad loopt terug; desondanks weet Delta Marina haar positie als vooraanstaande jachthaven met een relatief hoge bezettingsgraad tot dusverre te handhaven.

Nog veel sterker dan de bezettingsgraad neemt het aantal vaarbewegingen vanuit de jachthavens af. Steeds meer mensen beschouwen de boot als een verblijfsobject en minder als een vaartuig. De jachthaven wordt daarmee steeds meer een verblijfsrecreatieterrein, waarbij de watersport beleefd wordt met sloepen en kleinere boten met open zeilen. Het Veerse Meer is voor die trend zeer geschikt, omdat er open water is dat het minst van alle Zeeuwse wateren gebruikt wordt door grote boten. Het is daarmee een uitstekend instagebied voor nieuwe watersportliefhebbers.

Deze nieuwe – en jeugdiger – watersportliefhebbers zoeken vooral beleving, niet alleen op het Veerse Meer maar ook in de jachthaven zelf. Een uitgebreid pakket aan watersportmogelijkheden, gecombineerd met horeca en diverse vormen van verblijfsrecreatie op het land en in het water, past daarbij. De nadruk bij Delta Marina heeft tot op heden gelegen op de optimalisatie van de jachthaven en watersportgerelateerde activiteiten. Juist deze focus maakt het bedrijf tot wat het is: een aantrekkelijke en toonaangevende jachthaven. Rond de jachthaven liggen verblijfsrecreatief te

benutten gronden. De bestaande groene rand van de jachthaven (het ontbreken van dichte bebouwing) is daarbij een belangrijke kwaliteit. Vergaande verstening van de randen moet worden voorkomen, maar een verschuiving van de bestaande standplaatsen naar recreatiewoningen of recreatiechalets past bij de wens van de moderne recreant naar een minder primitief verblijf. Daarbij worden de ruime standplaatsen ordegruotte één op één omgezet naar recreatiechalet of recreatiewoning en blijft de entourage groen. Deze omzetting past in het provinciale beleid.

De optie wordt daarbij open gehouden om in plaats van recreatiewoningen of recreatiechalets voor één huishouden soortgelijke recreatieobjecten te maken, maar die te verdelen in drie of vier eenheden als een soort hotelkamer. De eenheden hebben dan wel eigen sanitair, maar de keukenfaciliteiten zijn beperkt tot het zetten van koffie en thee en het koken van een eitje voor het ontbijt. De restauratieve faciliteiten in de zone langs de Veerдам kunnen in die optie uitgebreid worden teneinde de gasten van de hotelkamers te bedienen. In deze optie neemt het aantal eenheden sterker toe, maar zal het aantal tegelijk aanwezige gasten niet veel groter zijn en zal er ook geen sprake zijn van een verdere verstening. Immers de hotelkamers zijn vooral geschikt voor één en tweepersoonshuishoudens (een grote groeiende groep), terwijl de recreatiewoningen en –chalets ook voor families dienen.

Door ook de oever beter te betrekken bij de jachthaven sluit Delta Marina aan bij de trend die ook in het rapport Vitaliteit verblijfsrecreatie wordt aangehaald: *“De spanning op de grens van water en land wordt nog onvoldoende gevonden. Door die spanning beleefbaar te maken (ook voor hen die geen boot hebben) kunnen nieuwe Europese/internationale markten (‘een week op het water genieten’) aangesproken worden.”* Het bieden van ruimte ook voor hotelkamers met meer eenheden, biedt een flexibiliteit die nodig is vanuit de benodigde differentiatie (in kwaliteit, vernieuwing, dienstverlening, design, merken, en dergelijke), die in Zeeland veel door familie-bedrijven gevoed wordt.

## 2.5 Beoogde situatie

### Hoofdropzet verandert niet

De fysieke hoofdropzet verandert niet in de beoogde situatie (figuur 8). De havenbekkens blijven en worden als zodanig ook aangeduid in het bestemmingsplan. Het bouwperceel tussen Botterlaan en Oostbermweg zal tot ontwikkeling komen, maar dat was ook al voorzien in het vigerende bestemmingsplan. In het plan Havenfront wordt het niet ontwikkelde deel voorzien van een uit te werken bestemming, waarmee de ontwikkelende partij wordt uitgedaagd met een alternatief plan te komen, waarvoor wel belangstelling in de markt bestaat. Vanaf de hoek van de Kaaidijk en de Oostdijk wordt een nieuwe kortsluiting aangelegd naar de Botterlaan, waardoor het gedeelte van de Botterlaan tussen Veerдам en nieuwe aansluiting kan komen te vervallen. Hierdoor wordt het heldere door wegen (Veerдам-Kaaidijk-Botterlaan-Trintellaan) afgebakend terrein voor Delta Marina aan de oostzijde vergroot.

Onderstaand wordt voor verschillende deelprojecten die binnen de fysieke hoofdropzet passen, ingegaan op de beoogde veranderingen. Afsluitend wordt dan de landschappelijke inpassing van het geheel beschreven. De deelprojecten hebben betrekking op:

- Deelproject nieuwe aansluiting Veerse Meer 1;
- Deelproject bouwperceel tussen Oostbermweg en Botterlaan;
- Deelproject zuidoosthoek;
- Deelproject havenbekkens;
- Deelproject nieuwbouw botenloods/zichtlijn/openbaarheid;
- Deelproject aankleding Veerдам en veersteiger.



Figuur 8. Beoogde situatie (hoofdopzet)

#### Verklaring

1a: evt. hotelfunctie	2: 20 recreatieve of 5 permanente wooneenheden
1b: recreatieappartementen of conform 1c	3: 3 wooneenheden
1c: kamperen / chalets / recreatiewoningen / hotellodges	4: 16 waterchalets
1a+1b+1c = max. 100 indien < 50% hotelkamers	5: nieuwe botenloods
1a+1b+1c = max. 150 indien > 50% hotelkamers	6: nieuw parkeerterrein

Naast deze deelprojecten die een directe relatie hebben met de omgeving worden de noord- en oostoever van de Grote Haven (bestaand terrein van Delta Marina) langzamerhand omgevormd van een kampeerterrein naar een verblijfsrecreatieterrein met onderkomens die passen bij de wensen van de moderne recreant. Daarbij is een mix mogelijk van standplaatsen/stacaravans, chalets, recreatiewoningen, recreatieappartementen (in gestapelde vorm uitsluitend op de noordoever), hotelkamers/hotellodges en groepsaccommodaties. De aantallen zijn daartoe begrensd (zie paragraaf 3.6).

#### Deelproject nieuwe aansluiting Veerse Meer 1

Ter plaatse van de overgang van de Kaaidijk naar de Oostdijk wordt een nieuwe kortsluiting naar de Botterlaan aangelegd. Voordeel van deze ontsluiting is dat het gebied Veerse Meer 1 een directere toegang heeft via de Oostdijk naar het omliggende wegennet. Een deel van de Botterlaan kan als gevolg hiervan vervallen en komt samen met het gebied tussen het te vervallen deel van de Botterlaan en de Kaaidijk bij het terrein van Delta Marina.

Er wordt uitgegaan van een normale helling voor autoverkeer en langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), waarbij voldaan wordt aan de randvoorwaarden die in de ASVV2012 aan dergelijke ontsluitingen worden gesteld. Er wordt voorzien in een voetpad aan één zijde van de weg; gewaarborgd wordt dat die ook voor mensen met een rollator acceptabel is. De ruimte voor de nieuw aan te leggen verbinding wordt rechtstreeks bestemd.

#### Deelproject bouwperceel tussen Oostbermweg en Botterlaan

Het bouwperceel tussen Botterlaan en Oostbermweg maakt vanaf 2000 conform het bestemmingsplan '1e Herziening bestemmingsplan Veerse Meer I, 2000' deel uit van een langere strook die ook het gebied Veerse Meer I inloopt. De gehele strook heeft daarbij een woonbestemming. De percelen oostelijk van de kruising met de Trintellaan, die niet in eigendom zijn van Delta Marina, blijven buiten dit bestemmingsplan en zijn al opnieuw verankerd in het bestemmingsplan 'Bungalowparken Kortgene', vastgesteld in 2013. De percelen westelijk van de kruising met de Trintellaan zijn wel in eigendom van Delta Marina en liggen binnen de directe invloedssfeer van de jachthaven. Bebouwing van deze zone zal altijd georiënteerd zijn op de Botterlaan en daarmee op de jachthaven. Voor dit deelgebied zijn twee ontwikkelingsrichtingen mogelijk die allebei met behulp van dit bestemmingsplan, al dan niet in combinatie met elkaar, mogelijk worden gemaakt:

1. Een doorontwikkeling van de strook langs de Botterlaan met 5 bouwkavels, waarop per kavel een vrijstaande individuele woning met een permanente woonbestemming gerealiseerd kan worden;
2. Een ontwikkeling met maximaal 20 recreatieappartementen in een gestapelde vorm, waarbij de maximale breedte van een blok 30 meter en de minimale afstand tussen twee blokken 10 meter bedraagt.

Omdat op deze locatie de Botterlaan de enige ontsluiting is voor het gebied Veerse Meer 1, wordt niet alleen voorgeschreven dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost, maar wordt op de weg ook een parkeerverbod ingesteld. Dit vergt een apart verkeersbesluit. De maximale bouwhoogte op deze locatie is op 7 meter gesteld. Er is een mogelijkheid voor het College van B&W opgenomen om ruimte te maken voor bebouwing tot maximaal 8,5 meter onder de voorwaarden dat eerst overleg moet zijn gevoerd met omwonenden en dat belangen van omwonenden niet onevenredig mogen worden geschaad.

#### Deelproject zuidoosthoek

De zuidoosthoek van het terrein van Delta Marina is een bijzonder stukje. Het ligt wat afgescheiden van de rest van het terrein als gevolg van de aanwezigheid van een privéwoning met een flinke kavel op Trintellaan 2 die voorheen tot Delta Marina behoorde. Tussen de kavel Trintellaan 2 en het water is ruimte voor een weg, maar niet meer. In de huidige situatie mag het gebied gebruikt worden als

kampeerterrein met stacaravans, maar deze optie past niet bij de bedrijfsvoering van Delta Marina en is landschappelijk gezien weinig aantrekkelijk.

De punt biedt, beschermt door volwassen bomen, een prachtig uitzicht op het Veerse Meer en op de binnenvarende schepen. De beschutting door de volwassen bomen wordt in stand gehouden en daarom geborgd met behulp van een stelsel van omgevingsvergunningen dat het kappen van bomen slechts onder voorwaarden en met vergunning mogelijk maakt.

In het woningbouwprogramma is voor deze plek een drietal woningen met permanente en recreatieve bestemming opgenomen. Deze woningen kennen een maximale footprint van 200 m<sup>2</sup> en een maximale hoogte van 7 meter. De woningen worden ontsloten langs het water en vervolgens aangesloten hetzij via het terrein van Delta Marina hetzij direct op de Trintellaan. Deze doorsteek naar de Trintellaan kan tevens dienen als calamiteitenontsluiting voor het gebied Veerse Meer I om in geval van een blokkade van de Botterlaan over het terrein van Delta Marina weg te komen.

Invulling van de zuidoosthoek met kwalitatief hoogwaardige woningen met behoud van bomen is te verkiezen boven een invulling als kampeerterrein met eventueel stacaravans. De nieuwe invulling doet geen afbreuk en past feitelijk in de omgeving van de recreatiezone Kortgene, waar de oever van het Veerse Meer over een afstand van hemelsbreed circa 1.750 meter is geprivatiseerd. De bebouwing mag niet tot aan het water komen teneinde de ruimte vrij te houden voor een looproute langs het water. In figuur 9 zijn de maximale bebouwingsmogelijkheden gevisualiseerd. Daaruit blijkt dat bebouwing van de landtong onder de voorwaarden zoals gesteld in dit bestemmingsplan niet leidt tot aantasting van het landschapsbeeld.



Figuur 9. Mogelijkheden van bebouwing in de zuidoosthoek



Net als de woningen in Veerse Meer 1 krijgen de nieuwe woningen in de zuidoosthoek de gelegenheid voor een ligplaats in het Veerse Meer. Dit kan buiten het regime van de jachthaven. Het regime van de jachthaven kan voor de zuidoosthoek nog beperkt worden uitgebreid door de blokkendam te verleggen. Hierdoor wordt het mogelijk de bestaande steiger aan twee zijden te benutten.

### Deelproject havenbekkens

In het water kunnen ligplaatsen vervangen worden door waterchalets. Dit is in de Grote Haven sowieso toegestaan, in de voormalige landbouwhaven beperkt. In de Grote Haven zijn waterchalets alleen logisch in te passen langs de noord- en oostoever als overgang naar het gebied waar recreatie-eenheden nieuw gebouwd kunnen worden. Het aantal waterchalets in de Grote Haven is daartoe gemaximeerd op 100. Het is fysiek niet mogelijk om er meer te realiseren, zonder de functie van de Grote Haven als havenbekken te belemmeren. In de Landbouwhaven zijn op basis van afspraken en rechten uit het verleden maximaal 16 waterchalets mogelijk aan de Havenweg, aansluitend op de zone in het water die in gebruik is bij de Paardekreek en waar al een waterchalet ligt. In de voormalige landbouwhaven is de vaarweg aangegeven, waar ook geen ligplaatsen zijn toegestaan (figuur 10). Elders in de voormalige landbouwhaven zijn alleen ligplaatsen toegestaan.

De volgende regels worden aan de positionering van de waterchalets in de Landbouwhaven gesteld:

- de waterchalets zullen niet parallel aan de Havenweg worden afgemeerd, maar onder een hoek van ten minste 45 graden ten opzichte van de wal;
- recht tegenover de insteekhavens van Aqua Village II wordt een zone van minimaal 12 meter ingevuld met ligplaatsen voor boten, in deze zone zullen geen waterchalets worden gelegd.

Hiermee wordt voorkomen dat er een wand ontstaat langs de Havenweg.

De waterchalets worden net als de recreatie-eenheden geëxploiteerd door Delta Marina. Er is daarmee sprake van een centrale bedrijfsmatige exploitatie en het risico op vervuiling en verstoring wordt daarmee tot een minimum beperkt.

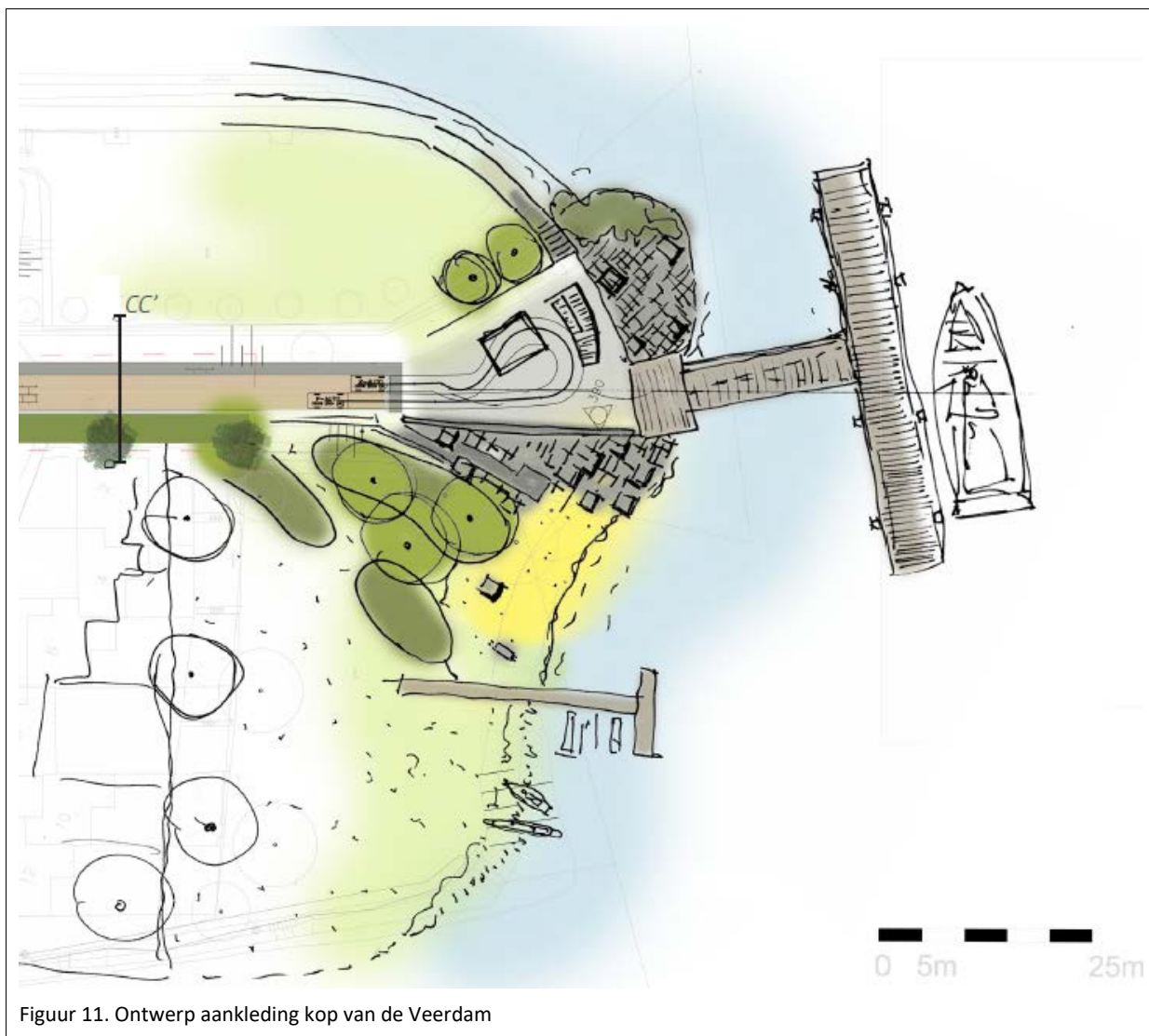


Figuur 10. Zones voor waterchalets in de voormalige landbouwhaven

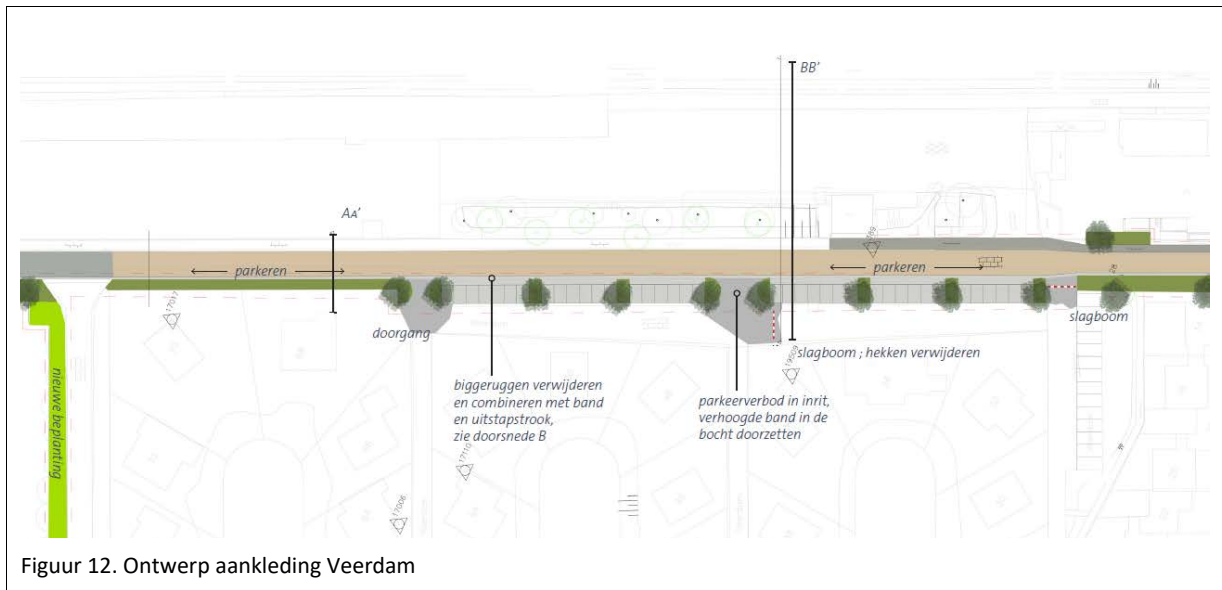
### Deelproject nieuwbouw botenloods/zichtlijn/openbaarheid

De havenactiviteiten (onder meer reparatie) worden uitsluitend mogelijk gemaakt in de zone tussen de Veerdam en de Grote Haven en het verlengde daarvan naar de Kaaidijk. In die zone wordt ruimte geboden voor een nieuwe botenloods (in het verlengde van de bestaande loodsen). Deze botenloods wordt in de winter gebruikt voor overdekte stalling en in de zomer als extra parkeercapaciteit. De botenloods krijgt een maximale hoogte van 10 meter.

Bezoekers van de haven en recreanten of dorpsbewoners krijgen vanaf de Kaaidijk een rechtstreekse toegang tot de strook langs het water en kunnen dan langs het water doorwandelen naar de kop van de haven en de veersteiger. Daartoe is deze zone voor publiek opengesteld vanaf zonsopgang tot zonsondergang. Vanaf de Kaaidijk wordt daarmee ook een open zichtlijn op het water (Grote Haven) gegarandeerd. Deze zichtlijn loopt voor de nieuwbouw van de botenloods en wordt verzekerd door ter plaatse geen bebouwing toe te staan.



Figuur 11. Ontwerp aankleding kop van de Veerdam



Figuur 12. Ontwerp aankleding Veerdam

### Deelproject aankleding Veerdam en veersteiger

Naast de looproute langs het water die voor publiek toegankelijk gemaakt wordt, blijft de Veerdam een belangrijke schakel tussen dorp en Veerse Meer. In de antieure overeenkomst zijn afspraken gemaakt om de ruimtelijke kwaliteit van de Veerdam te vergroten.

De volgende uitgangspunten zijn daartoe geformuleerd:

1. Voetpad aanleggen vanaf Veerhuis tot Veersteiger.
2. Keerlus aan het eind van de Veerdam.
3. Inpassing van een mogelijk strandje aan de kop van de Veerdam naast de Veersteiger.
4. Langsparkeren op de Veerdam, alleen aan de westzijde.
5. Ruimte vrijhouden op de Veerdam bij de toegangen tot Aqua Village I en II.
6. Afscherming van de privé-parkeerterreinen
7. Geen privé-parkeerplaatsen in het openbaar gebied
8. Voetgangersdoorgang bij Veerdam 64.

In figuur 11 en 12 is de schetsmatige uitwerking getoond met de gezamenlijke oplossingsrichting.

### Landschappelijke inpassing

Om ervoor te zorgen dat er eenheid bestaat in de groene omzoming van de terreinen van Delta Marina, wordt steeds gewerkt met een mix van voor de locatie geschikte beplantingen. Uitgangspunt is veelal een blokhaag met daarin bomen, hierdoor ontstaat een omzoming die zich kenmerkt door een dicht begroeide onderzijde, een meer transparant tussendeel met stammen tussen blokhaag en boomkruinen en de boomkruinen zelf.

Er wordt daarbij binnen het gemeenschappelijke thema van de groene omzoming een variatie aangebracht in drie zones (figuur 13):

1. Aan de oostrand van Delta Marina (inclusief de zuidoosthoek c.q. landtong) blijft de bestaande groenstrook met bomenrij en dichtere onderbegroeiing zoveel mogelijk gehandhaafd, waardoor de scheiding tussen het watersportgebied en het woongebied zo groot mogelijk blijft;
2. In de zone langs de Botterlaan-Kaaidijk wordt de onderbegroeiing zoveel mogelijk weggehaald en blijven vooral de bomen staan, teneinde een zo open mogelijk zicht op het water te krijgen;

3. In de zone langs de Veerdam zijn recent bomen toegevoegd aan de bestaande hagen en is de bestaande hagenstructuur zoveel mogelijk voortgezet teneinde het laankarakter van de Veerdam te benadrukken.



Figuur 13. Landschappelijke inpassing

## 2.6 Maximale mogelijkheden

In het bestemmingsplan zijn drie locaties voor nieuw te ontwikkelen woningen (met ruimte voor permanent wonen) opgenomen, waarbij ook deeltijdwonen is toegestaan. Het gaat om de nog niet ingevulde locaties langs de Botterlaan en aan de Beurtschipperstraat, waar in beide gevallen 5 woningen zijn toegestaan. Dit was ook al mogelijk in het vigerende bestemmingsplan en deze woningen waren al opgenomen in het regionale woningbouwprogramma. Nieuw is de zone in de zuidoosthoek van het terrein van Delta Marina waar maximaal 3 nieuwe woningen gebouwd kunnen worden; deze zijn in de herziening van het woningbouwprogramma opgenomen.

Het bestemmingsplan beoogt flexibiliteit om te ondernemen te bieden, waarbij parkeren en verblijfsrecreatie in verschillende vormen kunnen worden toegevoegd. Het gebied rond de Loswal en het gebied onder de Kaaidijk blijven primair bestemd voor stalling van voer- en vaartuigen en niet voor verblijfsrecreatie. In de zone langs de Veerdam is de enige mogelijkheid voor havengebonden activiteiten; daar wordt aan de noordzijde in ieder geval een overdekte (winter)stalling voor vaartuigen voorzien. In de andere zones buiten de havenbekkens is in beginsel verblijfsrecreatie toegestaan in de vorm van ligplaatsen (de core business van Delta Marina), standplaatsen, stacaravans en trekkershutten (de huidige kampeermogelijkheden), chalets op land en in het water, hotelkamers/hotellodges, recreatiewoningen en recreatieappartementen. In de havenbekkens is vooral ruimte voor ligplaatsen (de core business van Delta Marina) en daar is beperkt uitwisseling mogelijk naar waterchalets, maximaal 16 in de Landbouwhaven en maximaal 100 in de Grote Haven.

Het maximale aantal eenheden in zijn totaliteit bedraagt in de bestaande situatie 776, te weten 690 ligplaatsen, 16 waterchalets in de landbouwhaven en 70 standplaatsen op de oever. In de nieuwe situatie bedraagt het maximale aantal eenheden 846, te weten 726 eenheden in het water, 100 eenheden op de oever en 20 eenheden op de locatie langs de Botterlaan. Dit is een toename van maximaal 9%. Alleen in het geval van realisatie van hotelkamers/hotellodges is een vergroting van het aantal eenheden op de oever tot 150 toegestaan. Per type worden de volgende maximale aantallen per eenheid vastgelegd.

Recreatie-eenheid	Locatie	Huidig	Maximum
Ligplaatsen	Water	690	710**
Waterchalets	Landbouwhaven	16	16**
	Grote Haven	0	100**
Standplaatsen/stacaravans	Noord- en oostoever	70	70*
Chalets (land)	Noord- en oostoever	0	70*
Recreatiewoningen	Noord- en oostoever	0	50*
Recreatieappartementen	Vlak op noordoever	0	30*
Hotelkamers/hotellodges	Noord- en oostoever, zone horeca	0	100-150*
Groepsaccommodaties	Divers	0	5*

\*gezamenlijk maximaal 100 eenheden (150 eenheden in het geval van hotelkamers/hotellodges)

\*\*gezamenlijk maximaal 726 eenheden

In het scenario met veel hotelkamers/hotellodges bedraagt het maximale aantal eenheden 896. Zelfs dit maximum ligt ruim beneden het theoretisch maximum in de verouderde planologische situatie, waarbij de vigerende bestemmingsplannen theoretisch 960 eenheden mogelijk maken. Het aantal ligplaatsen in de voormalige landbouwhaven is gemaximeerd op 160, waarvan er 120 tot Delta Marina gerekend kunnen worden, omdat 40 ligplaatsen zijn toegewezen aan de Paardekreek. In het bestemmingsplan voor de voormalige landbouwhaven is wel expliciet ruimte voor 17 woonboten, waarvan er 16 tot Delta Marina gerekend kunnen worden (1 op het terrein van de Paardekreek). In de Grote Haven is het aantal ligplaatsen in het vigerende bestemmingsplan onbegrensd; op basis van de omvang van het waterbekken, een gemiddelde boxgrootte in 1964 van 32 m<sup>2</sup> en 50% manoeuvreerruimte is het maximale aantal ligplaatsen hier theoretisch bepaald op 750. Ook het aantal kampeerplaatsen is in het vigerende bestemmingsplan onbegrensd; op basis van de omvang van het terrein, de gemiddelde omvang van een kampeerplaats in 1964 van 70 m<sup>2</sup> en een bruto-nettoverhouding van 35%, bedraagt het aantal mogelijke standplaatsen 75. Het maximaal aantal eenheden voor verblijfsrecreatie bedraagt in de verouderde planologische situatie derhalve 961 (120+16+750+75).

Nieuwbouw van verblijfsrecreatie-eenheden vindt plaats op de oost- en noordoever van de Grote Haven. Gezocht wordt naar een passende invulling die aansluit op de wensen van de markt en past bij het hart van het bedrijf van Delta Marina. Het grootste deel van de invulling zal bestaan uit grondgebonden recreatie-eenheden in allerlei soorten en maten. Aan de noordelijke oever van de jachthaven bestaat de mogelijkheid te stapelen met recreatieappartementen; het vlak is zodanig gepositioneerd dat er een ruim zicht vanaf de Kaaidijk naar de jachthaven blijft. Het bebouwd oppervlak is maximaal 500 m<sup>2</sup>, de hoogte bedraagt maximaal 10 meter.

Voor de realisatie van de grondgebonden recreatie-eenheden is bepaald dat de oppervlakte maximaal 120 m<sup>2</sup> per eenheid mag zijn en van hotelkamers en hotellodges maximaal 50 m<sup>2</sup>. Verder is bepaald dat de eenheden aaneengebouwd mogen worden tot een maximale breedte- en lengtemaat van 30 meter. Rondom een gebouwde eenheid moet ruimte vrijgehouden worden, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde volgende recreatie-eenheden de helft van de gemiddelde breedte bedraagt met een minimum van 4 meter. Als er dus een bouwblok van 30 meter breed gerealiseerd is er een tussenruimte van minimaal 15 meter tot het volgende blok. Deze regel voorkomt een te

groot ruimtebeslag van de bebouwing en legt een basis onder het behoud van een plezierig verblijfsrecreatieterrein.

Voor wat betreft evenementen wordt het aantal, de duur en de bezoekersaantallen gemaximeerd op een niveau dat overeenkomt met de huidige situatie. Er worden maximaal 5 evenementen per jaar toegestaan waar meer dan 50 personen tegelijkertijd aanwezig zijn. De tijdvensters liggen allemaal voor 23.00 uur zodat de nachtrust van de omwonenden en van de natuur gewaarborgd is. Versterkt geluid (bijvoorbeeld luidsprekers) is aan banden gelegd door een maximaal niveau van 65 dB(A) gemeten over één minuut op 10 meter voor het podium en/of de luidspreker voor te schrijven. Dit is een gebruikelijke maat voor kleinere evenementen.

Het maximale geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige gebouwen is gesteld op 50dB(A) hetgeen overeenkomt met het geluid van een voorbijrijdende auto of een koelkast die aanslaat. Deze waarden garanderen, rekening houdend met de isolerende werking van de gevel zelf, een aanvaardbaar binnenniveau van de woning. Het maximale geluidniveau op de dichtstbijzijnde grens van het Natura 2000-gebied is gesteld op 48 dB(A), hetgeen overeenkomt met de provinciale milieuverordening.

Versterkt geluid op een niveau van 65 dB(A) op 10 meter voor het podium komt overeen met een niveau van 48 dB(A) op 80 meter afstand. De 'logische' plekken om versterkt geluid te produceren zijn bij het kantoor en bij de horeca, die op een afstand van respectievelijk meer dan 250 meter en meer dan 100 meter van de grens van het Natura 2000-gebied liggen.

Een directe extra geluidbelasting van het Natura 2000-gebied is op deze manier in de regels onmogelijk gemaakt, terwijl er wel sprake is van een werkbare situatie voor de jachthaven. In de passende beoordeling is dan ook geen aandacht besteed aan evenementen, omdat er ten opzichte van de referentiesituatie geen wezenlijke verschillen op kunnen treden, vastgelegd in de regels.

### 3. Beleidskader

#### 3.1 Rijksbeleid

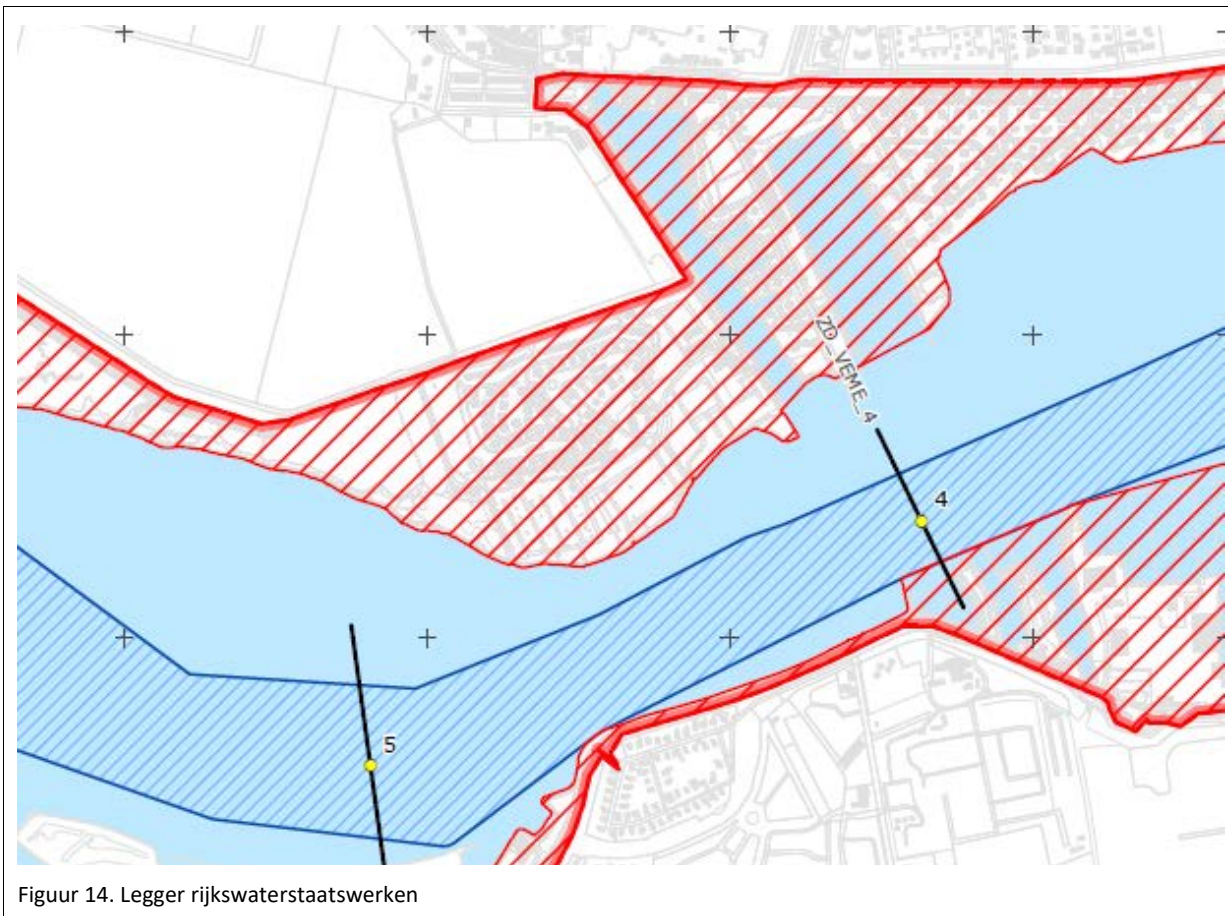
##### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een integraal kader voor het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de SVIR bij de provincie en gemeenten gelegd. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening stelt het Rijk een aantal regels voor met betrekking tot de inhoud van bestemmingsplannen. Ingezet wordt onder meer op zuinig ruimtegebruik, de bescherming van kwetsbare gebieden (nationale landschappen en Ecologische Hoofdstructuur) en op bescherming van het land tegen overstromingen en wateroverlast. Het kabinet benoemt ruim 30 nationale ruimtelijke belangen en de instrumenten om die uit te voeren.

##### Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening

De nationale ruimtelijke belangen zijn uitgewerkt in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Drie titels zijn zijdelings van invloed op dit bestemmingsplan:

- Rijksvaarwegen (titel 2.1): De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg, bedraagt in het Veerse Meer 25 meter aan weerszijden. Op basis van de legger van Rijkswaterstaatswerken (figuur 14) is te zien dat de vaarweg in het Veerse Meer (blauwe arcering) aan de zijde van Wolphaartsdijk ligt, op ruim meer dan 25 meter. Het bestemmingsplangebied ligt volledig in de zone die is vrijgesteld van vergunningplicht voor het gebruik van waterstaatswerken (rode arcering).



Figuur 14. Legger rijkswaterstaatswerken

- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament (titel 2.11): Met betrekking tot gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben, of een beschermingszone, kan een bestemmingsplan worden vastgesteld dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, voor zover bij de verwezenlijking daarvan geen belemmeringen kunnen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering. De Kaaidijk behoort tot de primaire waterkering (rode lijn in figuur 14) en blijft voorzien van een dubbelbestemming.
- Ecologische hoofdstructuur (titel 2.10): hierbij is het Veerse Meer expliciet uitgezonderd. Het rijksbeleid heeft derhalve, behalve voor wat betreft de Kaaidijk, geen directe werking op dit bestemmingsplan.

#### Natura 2000

Het Veerse Meer is op 30 december 2010 definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Instandhoudingsdoelen hebben betrekking op:

- Watervogels (broeden, fourageren): Kleine zilverreiger, Lepelaar, Kleine zwaan, Brandgans, Kluut en Goudplevier;
- Watervogels (overwinteraars): Dodaars, Fuut, Aalscholver, Kolgans, Rotgans, Smient, Krakeend, Wilde eend, Pijlstaart, Slobeend, Kuifeend, Brilduiker, Middelste zaagbek, Meerkoet en Kleine mantelmeeuw;
- Noordse woelmuis.

Significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied moeten op voorhand worden uitgesloten. Daartoe is een Passende beoordeling uitgevoerd (paragraaf 4.5)

#### Ladder voor duurzame verstedelijking

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet conform artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. er wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. voor stedelijke ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

De actuele regionale behoefte naar verblijfsrecreatie wordt onderstreept in het onderzoek "Vitaliteit verblijfsrecreatie Zeeland". Daar wordt onderscheid gemaakt in drie deelregio's: binnenland, binnenwater en kust. Het havengebied van Kortgene behoort tot de deelregio binnenwater. De deelregio binnenwater heeft innovatie nodig vanwege een te beperkt toeristisch profiel. Synergie tussen verblijfsrecreatie, waterfun (waterrecreatie: kleine bootjes, kano's, windsurfen, adventure) wordt nog onvoldoende benut. Nieuwe hybride vormen van deeltijdrecreatie en –wonen ontbreken nog. Binnen het terrein van Delta Marina is een kans om deze innovatie te bewerkstelligen zonder dat dat ten koste gaat van landschappelijke kwaliteiten en zonder dat daarbij sprake is van een enorme toename van het maximaal aantal verblijfsrecreatie-eenheden. Er wordt conform het onderzoek ruimte geboden aan een goed functionerend vitaal bedrijf met voldoende schaalgrootte en goed ondernemerschap. De vernieuwing van de accommodaties is enerzijds gericht op de bestaande klanten van Delta Marina die al hebben aangegeven met name op het land meer comfort te willen en anderzijds op het kunnen aantrekken van een jongere doelgroep die gecharmeerd is van 'waterfun'.



De actuele regionale behoefte naar woningen (permanent wonen) is onderbouwd door opname in de regionale woningbouwprogrammering.

Over het begrip bestaand stedelijk gebied wordt in de handreiking bij de Ladder voor duurzame verstedelijking aangegeven dat *“het nodig zal zijn om op basis van de gebiedsspecifieke situatie te bepalen wat ervaren wordt als stedelijk gebied. In het algemeen kan het bestaand stedelijk gebied worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.”* Gelet op het samenhangende karakter van Delta Marina binnen een volledig recreatiegebied, de woonbestemmingen rond het gebied van Delta Marina (Veerse Meer 1, Aqua Village en Havenfront) het bebouwde bedrijfsmatige karakter langs de Veerdam, is hier al sprake van een bestaand stedelijk gebied. Er is derhalve sprake van een herstructurering van bestaand stedelijk gebied, waarbinnen in beperkte mate extra verblijfsrecreatie-eenheden en permanente woningen worden toegelaten. De derde trede is niet van toepassing en het plan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

### 3.2 Provinciaal beleid

#### Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

In het omgevingsplan geeft de provincie de ruimtelijke visie op Zeeland weer en geeft aan waar de komende jaren door de provincie op wordt ingezet. Kort samengevat: veel ruimte voor economische ontwikkeling, een gezonde en veilige woonomgeving en goede kwaliteit van bodem, water, natuur en landschap.

Het plangebied ligt deels binnen bestaand bebouwd gebied, zoals gedefinieerd door de provincie in het kader van de Verordening ruimte (figuur 15). Binnen bestaand bebouwd gebied heeft de gemeente grote vrijheid bij de regie van ruimtelijke ontwikkelingen. Het door de provincie aangeduide bestaand *bebouwd* gebied is nadrukkelijk kleiner dan het bestaand *stedelijk* gebied, zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Tot het stedelijk gebied behoort ook het woongebied Veerse Meer 1, alsmede de concentratie van bedrijvigheid en dienstverlening in de jachthaven. De provincie gebruikt de begrenzing van het bestaand bebouwd gebied met name voor de woningmarktafspraken.



Figuur 15. Bestaand bebouwd gebied

De bestaande woonbestemmingen liggen binnen bestaand bebouwd gebied. De gemengde bestemming aan de Botterlaan, waarin of recreatie-eenheden of permanente woonbestemmingen worden toegestaan, ligt buiten bestaand bebouwd gebied. Permanente bewoning van het bouwperceel maakt al geruime tijd deel uit van de regionale woningbouwprogrammering.

De permanente woningen aan het Veerse Meer zijn inmiddels opgenomen in de regionale woningbouwprogrammering. Op grond van de herziening van het omgevingsplan die op 11 maart 2016 in Provinciale Staten is vastgesteld, lijkt dit een locatie die zeer geschikt is voor 'deeltijdwonen'. *"Bij de berekening van de woningbehoefte wordt geen rekening gehouden met projecten voor deeltijdwonen die dermate bijzonder van aard zijn en geen precedent kennen in Zeeland, dat er additionele migratie door wordt veroorzaakt. Indien overtuigend aangetoond kan worden dat dit het geval is, is het mogelijk (een deel van) het aanbod te ontwikkelen naast de projecten die binnen de gestelde woningbehoefte van de regionale woningmarktafspraken vallen."* De locatie aan de oever van het Veerse Meer zal naar verwachting leiden tot additionele migratie. Bij de herziening van het woningbouwprogramma kan deze locatie een status aparte krijgen. Tot die tijd is een aantal van 3 woningen geborgd in het regionale woningmarktprogramma.

Het omgevingsplan schaaft het plangebied in de kustzone (recreatiekansenkaart), het onderzoek 'Vitaliteit verblijfsrecreatie Zeeland' schaaft het plangebied in de deelregio Binnenwater. In beide gevallen vormt revitalisering en innovatie de belangrijkste opgave voor het bestaande verblijfsrecreatieve aanbod. Om dit te kunnen realiseren wordt bestaande bedrijven de mogelijkheid geboden tot kwaliteitsverbetering en productinnovatie (of transformatie) al dan niet in combinatie met een (beperkte) uitbreiding. Delta Marina vormt een bestaand bedrijf met de wens tot kwaliteitsverbetering en productinnovatie. Zoals aangegeven in paragraaf 2.6 is de totale uitbreidingsruimte beperkt tot 9%, behalve als er sprake is van een opzet met veel hotelkamers. In dat geval neemt het aantal eenheden procentueel meer toe, maar groeit de verstening en het aantal recreanten niet substantieel ten opzichte van de direct toegestane uitbreidingsruimte.

Specifiek voor jachthavens is in het omgevingsplan opgenomen dat langs het Veerse meer nieuwvestiging gekoppeld is aan de transformatie van bestaande jachthavens. Dit kan op directe wijze, doordat een bestaand bedrijf wordt getransformeerd of op indirecte wijze doordat nieuwvestiging van een bedrijf bijdraagt aan de transformatie van een bestaand bedrijf. In het geval van Delta Marina wordt het aantal potentiële ligplaatsen vergroot van maximaal 690 naar 710, een kleine toename op een grote hoeveelheid. Omdat de omvang van de havenbekkens niet toeneemt, kan een toename alleen plaatsvinden als boxen kleiner worden. Dit is vooralsnog niet te verwachten, maar kan in de toekomst wel gaan spelen. De flexibiliteit voor Delta Marina is dan gewaarborgd. Eventuele effecten op natuur zijn inzichtelijk gemaakt in een passende beoordeling (zie paragraaf 4.5). Daarin is het in gebruik zijnde aantal eenheden voor verblijfsrecreatie afgezet tegen het maximaal aantal eenheden. In de herziening van het omgevingsplan die op 11 maart 2016 is vastgesteld, worden geen beleidswijzigingen voorgesteld die betrekking hebben op de herstructurering van bestaande jachthavens.

#### Verordening Ruimte

Specifieke provinciale belangen die van toepassing kunnen zijn, zijn gedefinieerd in de Verordening Ruimte van de provincie Zeeland. Relevante belangen zijn:

- Recreatie (artikel 2.5):
  1. *In een bestemmingsplan waarin bestemmingen worden aangewezen dan wel regels worden gegeven voor een nieuw verblijfsrecreatieterrein of de uitbreiding van een verblijfsrecreatieterrein worden regels gesteld ter voorkoming van permanente bewoning.*
  2. *In de toelichting bij een bestemmingsplan voor een nieuw verblijfsrecreatieterrein of de uitbreiding van een verblijfsrecreatieterrein wordt aannemelijk gemaakt dat duurzaam beheer en onderhoud van het terrein is gewaarborgd.*

In dit bestemmingsplan wordt de planologische reeds bestaande ruimte in een bestaande jachthaven met reeds mogelijkheden voor verblijfsrecreatie verankerd. Het terrein blijft in eigendom van één partij die verhuur van ligplaatsen als core business heeft. Eén partij die het terrein al jaren op een kundige en duurzame wijze beheert en onderhoudt. Het beheer en onderhoud blijft in handen van Delta Marina en is op grond van de anterieure overeenkomst zelfs uitgebreid tot de groenvoorzieningen langs de Veerdam en tot de veersteiger.

Op het terrein is de bestemming Recreatie-Jachthaven gelegd, waarbij permanent wonen is uitgesloten. In de zuidoosthoek van het terrein is ook permanente bewoning mogelijk; daar is ook een woonbestemming gebruikt. In de deelgebieden die niet in eigendom van Delta Marina zijn, wordt de concreet bestaande situatie verankerd.

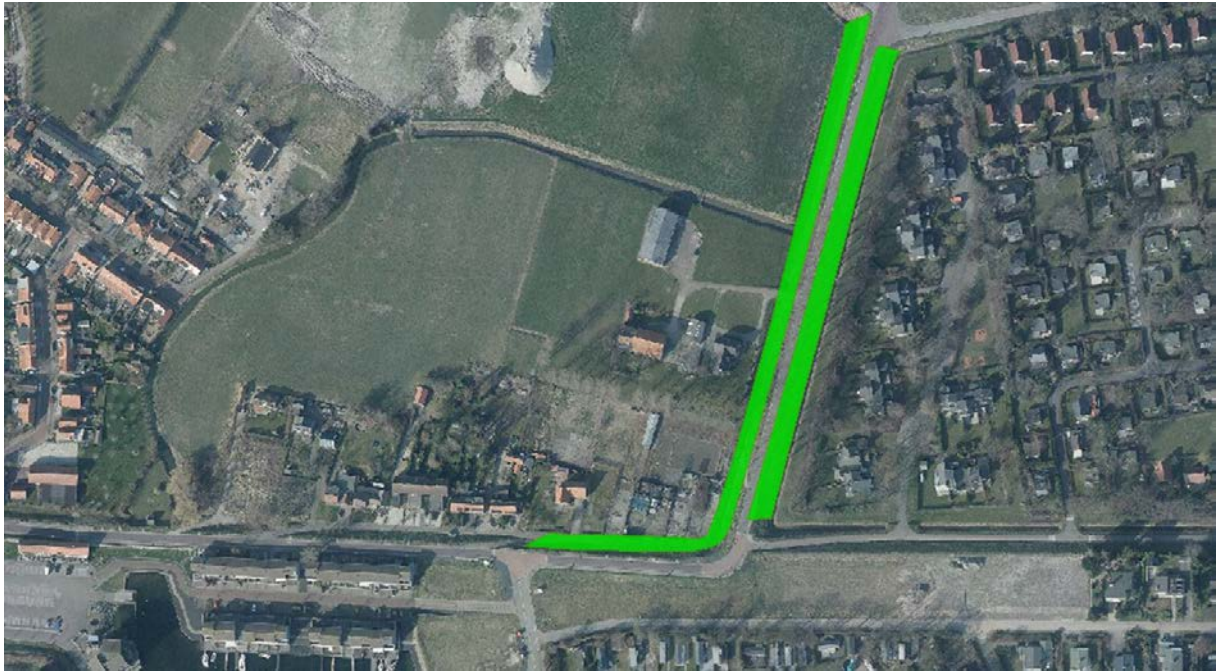
- Landschap en cultuurhistorie (artikel 2.11, van toepassing op de Oostbermweg, Oostdijk en Kaaidijk en deels op het Veerse Meer):
  1. *In de toelichting bij een bestemmingsplan wordt inzicht gegeven in de landschappelijke respectievelijk cultuurhistorische waarden van de gronden of elementen (van provinciaal belang).*
  2. *Een bestemmingsplan strekt mede tot behoud en bescherming van de in het eerste lid bedoelde landschappelijke en cultuurhistorische waarden en stelt daartoe regels.*

De dijklichamen worden niet aangepast. De enige aanpassing heeft betrekking op de aanleg van een verbindingsweg vanaf de dijk naar beneden. De landschappelijke en cultuurhistorische waarden hebben betrekking op de lijnelementen van de dijken op grotere schaal; deze zijn hier niet in het geding.

Het gedeelte van het Veerse Meer dat in dit bestemmingsplan wordt opgenomen maakt in de bestaande fysieke situatie al deel uit van de jachthaven. De laatste steigers van Delta Marina liggen al in het gebied dat tot het Natura 2000-gebied Veerse Meer behoort. Aan dat gedeelte zijn de functieaanduidingen natuur en landschapswaarden gekoppeld met de voorwaarde dat ter plaatse geen gebouwen mogelijk zijn, derhalve ook geen waterchalets. Op die manier is de bestaande situatie gewaarborgd en worden de natuur- en landschapswaarden beschermd. Aan de oostzijde is in het Veerse Meer de bestemming Water-Deltawater opgenomen, met ten opzichte van de vigerende bestemming één wijziging. Voor de maximaal 3 nieuwe woningen in de zuidoosthoek van het terrein van Delta Marina is ter plaatse een ligplaats mogelijk, net zoals dat voor de oever van Veerse Meer 1 het geval is. Verder wordt het direct mogelijk gemaakt om de bestaande blokkendam te verplaatsen; deze verplaatsing is meegenomen in de passende beoordeling en er blijken geen significante effecten mee gemoeid te zijn.

- Ecologische hoofdstructuur (artikel 2.8, van toepassing op Oostdijk en Kaaidijk).
  1. *In een bestemmingsplan wordt voor bestaande natuur, primair de bestemming Natuur, Bos, Beschermde of Waardevolle dijk gebruikt.*
  2. *Bestaand gebruik en bestaande bebouwing mogen positief worden bestemd.*
  3. *De wezenlijke kenmerken en waarden zijn vermeld in het Natuurbeheerplan Zeeland 2011 zoals dat luidt op de datum van vaststelling van deze verordening.*
  4. *In een bestemmingsplan worden geen bestemmingen aangewezen of regels gesteld die, ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan, mogelijk maken dat de wezenlijke kenmerken of waarden per saldo significant worden aangetast. In de toelichting bij een bestemmingsplan waarin, ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan, nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik worden toegelaten wordt aannemelijk gemaakt dat deze aantasting zich niet voordoet.*

De Ecologische Hoofdstructuur (thans Natuur Netwerk) is alleen van toepassing op de noordzijde van de Kaaidijk en de beide zijde van de Oostdijk. De verbindingsweg vanaf de dijk naar beneden gaat niet door de Ecologische Hoofdstructuur (figuur 16).



Figuur 16. Natuur Netwerk

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### Structuurvisie Noord-Beveland

In de structuurvisie 'Noord-Beveland 2008' is het te voeren ruimtelijk beleid voor Noord-Beveland voor de middellange en lange termijn uiteengezet. Noord-Beveland wil haar identiteit versterken op basis van de basiskwaliteiten ruimte, schaal, openheid en rust. Behoud van de basiskwaliteiten betekent dat het beleid gericht dient te zijn op het stimuleren van kwalitatieve en het beheersen van de kwantitatieve ontwikkelingen.

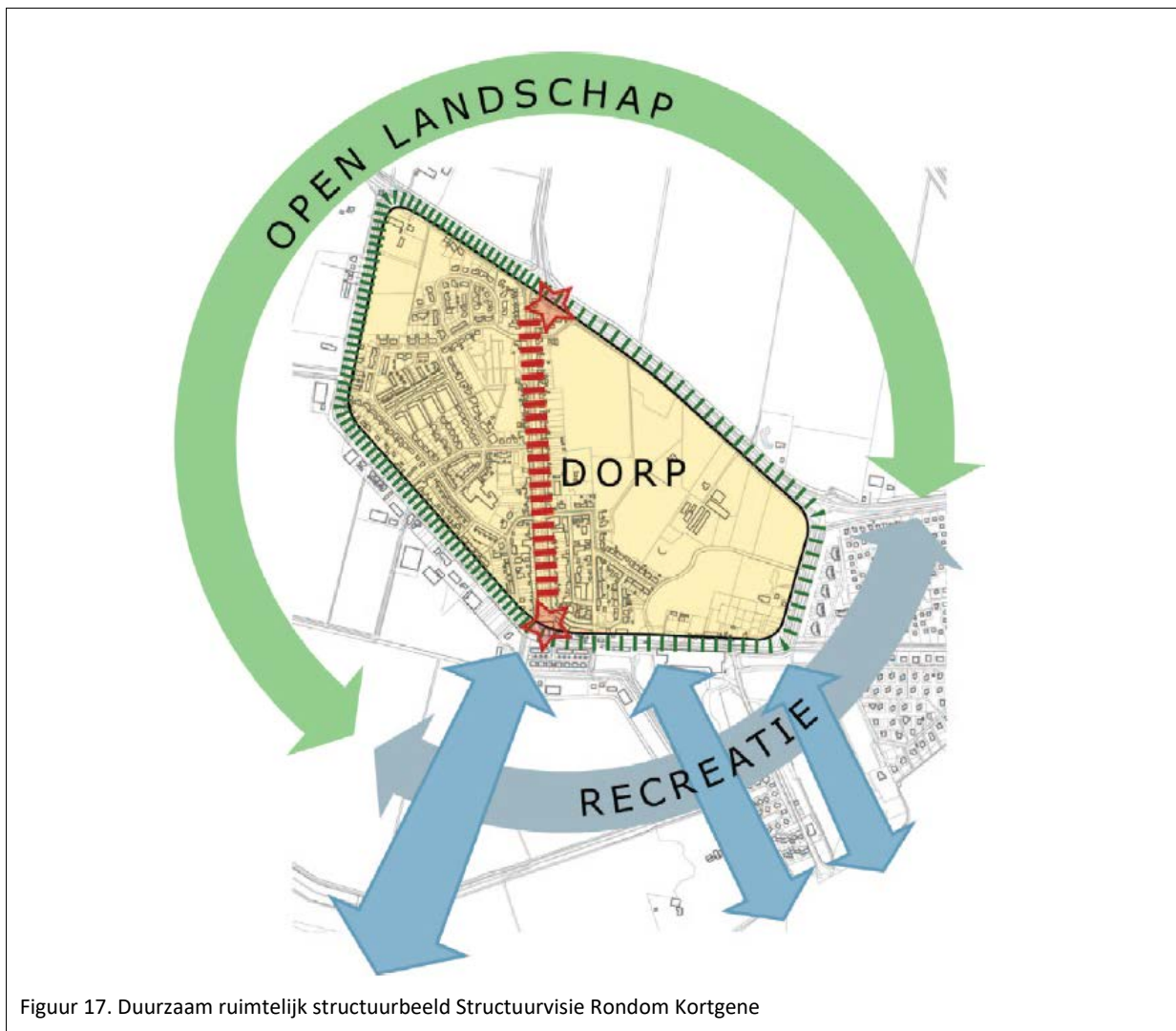
Bij de havens zijn beperkte mogelijkheden voor dorpsgebonden en het dorp versterkende recreatieactiviteiten denkbaar zoals een hotel, een pension en andere voorzieningen. Voor de jachthaven Delta Marina en omgeving wordt herstructurering en kwaliteitsverbetering voorgestaan teneinde het gebied in ruimtelijke zin beter te betrekken bij het dorp, het Havenfront, de Veerdam en de omliggende woon- en recreatiegebieden.

#### Structuurvisie 'Rondom Kortgene'

De ontwerp structuurvisie 'Rondom Kortgene' vormt een uitwerking van de structuurvisie voor geheel Noord-Beveland. Versterking van de relatie tussen de kern Kortgene en het Veerse Meer, onder meer door een verbetering van de verbinding met het eindpunt van de Veerdam, is daarin een centrale opgave. Versterking nodigt de inwoners van Kortgene uit om het Veerse Meer te beleven.

De jachthaven als belangrijke schakel tussen het Veerse Meer en de kern Kortgene is benoemd als herstructureringslocatie. Door de kwaliteitsimpuls zal de haven de functie als voorportaal van de kern Kortgene vanaf het Veerse Meer beter kunnen vervullen en zal de opwaardering van de Veerdam als onderdeel van één van de structuurdragers de relatie met de kern Kortgene sterk vergroten. De relatie tot de directe omgeving speelt een belangrijke rol bij de herstructurering van de jachthaven Delta Marina. Aan de westzijde wordt de jachthaven geflankeerd door de Veerdam. De Veerdam vormt een belangrijke schakel tussen de kern Kortgene en het water. Ten eerste door het eindpunt van de Veerdam met een geweldig uitzicht op het Veerse Meer. Ten tweede door de

uitnodigende langzaamverkeersroute door het havengebied met diverse aantrekkelijke verblijfsruimtes aan en zichtrelaties met de jachthaven. Dit stelt de nodige kwaliteitseisen aan de jachthavengerelateerde functies die gelegen zijn aan de Veerdam.



Figuur 17. Duurzaam ruimtelijk structuurbeeld Structuurvisie Rondon Kortgene

Vanaf de Kaaidijk gelegen wordt een vrij uitzicht gecreëerd over de jachthaven en het achterliggende Veerse Meer. Daarnaast is de herstructurering erop gericht om de kwaliteit van het gebied op te waarderen, met zo mogelijk extra verblijfsrecreatie eenheden. Als doelgroep wordt hierbij in de eerste plaats gedacht aan de huidige gebruikers van de jachthaven waaraan comfort naast de ligplaats wordt aangeboden of de mogelijkheid wordt geboden om de boot te verruilen voor een verblijf op het vasteland. Het voorliggende bestemmingsplan is een nadere uitwerking van deze structuurvisie (figuur 17).

## H4. Toetsing

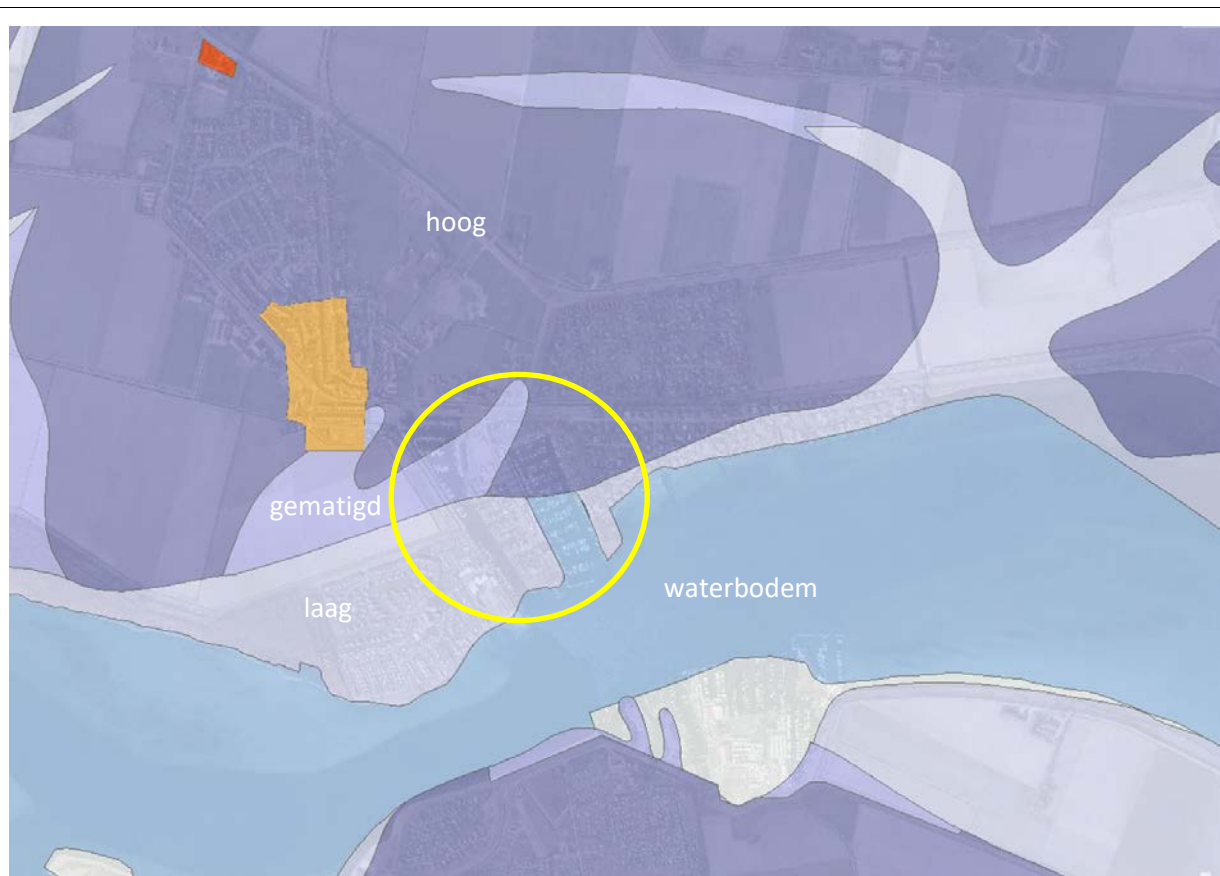
### 4.1 Archeologie

#### Beleid

Op 26 januari 2012 is het archeologiebeleid door de gemeenteraad van Noord-Beveland vastgesteld. Het rapport bestaat uit een beleidsnota met een beleidskaart en toelichting. In Noord-Beveland zijn terreinen aanwezig met bekende waarden (rijksmonumenten, terreinen, stads- en dorpskernen), hoge verwachte waarden, gematigd verwachte waarden, lage verwachte waarden, maritieme verwachte waarden en terreinen zonder verwachte waarde. Noord-Beveland hanteert als uitgangspunt dat het gemeentelijk bodemarchief zoveel mogelijk ongestoord moet blijven (behoud in situ). Eventueel kunnen archeologische resten en sporen door opgraving veiliggesteld worden als technische aanpassingen aan het plan niet mogelijk zijn.

#### Procedure

Procedures bij de advisering in het kader van ruimtelijke plannen en de toetsing van volgens de gemeentelijke Erfgoedverordening vergunningplichtige gevallen, zullen gebaseerd zijn op een door de gemeente uit te voeren toets. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan bestemmingsplannen, vergunningen, bodemsanering en civiele werken. De verantwoording voor het aanvragen van (archeologie)vergunningen en het naleven daarvan ligt bij de initiatiefnemer, dat kan ook de gemeente zijn. Daarnaast heeft de gemeente een toetsende en handhavende rol.



Figuur 18. Verwachte archeologische waarden

### De archeologische waarde van het plangebied

Uit de beleidsnota blijkt dat in het plangebied op drie niveaus archeologische verwachtingswaarden voorkomen: hoog, gematigd en laag (zie figuur 18). Specifiek voor waterbodems is een aparte procedure. Op basis van deze verwachtingswaarden zijn vier verschillende dubbelbestemmingen 'Waarde Archeologie' toegekend. De betekenis daarvan is in het volgende schema gezet.

Waarde	Archeologisch onderzoek verplicht in geval van ingrepen:	
	Diepte van meer dan	Omvang van meer dan:
Hoog (2)	40 centimeter	250 m <sup>2</sup>
Gematigd (3)	40 centimeter	500 m <sup>2</sup>
Laag (4)	40 centimeter	2.500 m <sup>2</sup>
Waterbodem	30 centimeter	100 m <sup>2</sup>

Bij de realisatie van specifieke bouwwerken, zoals de botenloods, zal voorafgaande aan de vergunningaanvraag nagegaan moeten worden in hoeverre archeologisch onderzoek verplicht is en zo nodig uitgevoerd moeten worden. Daarmee wordt bescherming geboden van de archeologische waarden.

## **4.2 Cultuurhistorie**

### Beleid

Vanaf 1 januari 2012 is sprake van de Modernisering Monumentenwet (MoMo) en dient cultuurhistorie meegewogen te worden tijdens nieuwe ontwikkelingen. Belangrijke doelen van de Modernisering van de Monumentenzorg zijn het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken, het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening, het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.

De modernisering is gestoeld op drie pijlers:

- Pijler 1: Cultuurhistorische belangen meewegen in ruimtelijke ordening. Hierbij vindt een verschuiving plaats van objectgerichte bescherming naar een gebiedsgerichte aanpak. De omgeving van het monument gaat een belangrijker rol spelen.
- Pijler 2: Krachtiger en eenvoudiger regelgeving. Minder, kortere en eenvoudiger procedures, afstand tussen expert en leek kleiner, meer vrijheid en keuzemogelijkheden voor monumenteneigenaren.
- Pijler 3: Bevorderen van herbestemmingen. Het toekennen van een andere bestemming kan bijdragen aan het behoud van historische gebouwen en terreinen.

### De cultuurhistorische waarde van het plangebied

Om een inzicht te krijgen in de aanwezige cultuurhistorische waarden binnen een plangebied heeft de provincie de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) opgesteld. Uit de CHS kunnen in en om het plangebied de volgende cultuurhistorische relevante aanwijzingen worden gehaald:

- De veersteiger. De oude steiger is gesloopt, de huidige steiger heeft geen monumentale waarde. Deze veersteiger wordt in beheer overgenomen door Delta Marina. Het beheer is daarmee voor lange tijd verzekerd. Van eind juni tot begin september vaart een pont tussen Kortgene en Wolphaartsdijk. Veel fietsers maken hier de oversteek om het rondje Veerse Meer te fietsen of in te korten.
- De dijken als lijnelementen in het landschap. De dijklichamen worden als gevolg van de beoogde ontwikkeling niet aangepast. De aanleg van de verbindingsweg heeft geen invloed op de betekenis van de dijken als lijnelementen in het grootschalig landschap.

### Conclusie

De dijken blijven als lijnelementen intact. Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

## **4.3 Bodem**

### Wettelijk kader en beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij de het toekomstige gebruik van die bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Het gemeentelijk bodemkwaliteitsbeleid volgt de kaderwet Wet bodembescherming en daaruit voortvloeiende regelgeving. Uitgangspunten zijn dat de bodem duurzaam geschikt moet zijn voor de beoogde functie en dat de bodemkwaliteit zeker niet mag verslechteren. Ook verontreinigingen in stabiele eindsituaties worden niet vanzelfsprekend geaccepteerd. Bij functie-wijzigingen wordt daarom getoetst of de bodemkwaliteit voldoende is voor de nieuwe functie. De oppervlakte van het plangebied en de conclusie van een vooronderzoek (historisch onderzoek) zijn bepalend voor het uitvoeren van eventueel veld- en laboratoriumonderzoek.

### De bodemkwaliteit in het plangebied

Voor het grootste deel is het bestemmingsplan conserverend van aard en is geen sprake van een functiewijziging. Bodemonderzoek is hier niet aan de orde.

Ten behoeve van de eigendomsoverdracht van drie percelen is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (EMN, juni 2014). Het verkennend bodemonderzoek is als bijlage1 bij het bestemmingsplan gevoegd. Het gaat om het perceel tussen de Botterlaan en de Kaaidijk (1), de voormalige gemeentewerkplaats op de hoek van de Botterlaan en de Trintellaan (2) en de zone rondom de parkeerplaats aan de Loswal (3). De aangetoonde bodemkwaliteit op de locaties 1 en 3 geven geen aanleiding voor het uitvoeren van nader bodemonderzoek. De bodemkwaliteit op de locaties vormt geen belemmering bij de beoogde bestemming van de percelen.

Op locatie 2 is tevens een asbestonderzoek, conform NEN 5707 uitgevoerd (EMN, juli 2014) en als bijlage 2 bij het bestemmingsplan gevoegd. In het onderzoek is in voldoende mate vastgesteld dat de bodem ter plaatse niet is verontreinigd met asbest. Plaatselijk (onder de kapotte dakplaat van het schuurtje) worden op het maaiveld wel enkele asbesthoudende stukjes plaatmateriaal materialen aangetroffen, deze kunnen handmatig worden verwijderd en afgevoerd. De onderzoeksresultaten vormen geen aanleiding voor aanvullend asbestonderzoek en derhalve geen belemmering voor de beoogde bestemming.

### Conclusie

Bodem vormt geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

## **4.4 Water**

### Waterbeleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Het landelijk waterbeleid is beschreven in het Nationaal Waterplan. Dit plan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon zoet water en diverse vormen van gebruik van water.

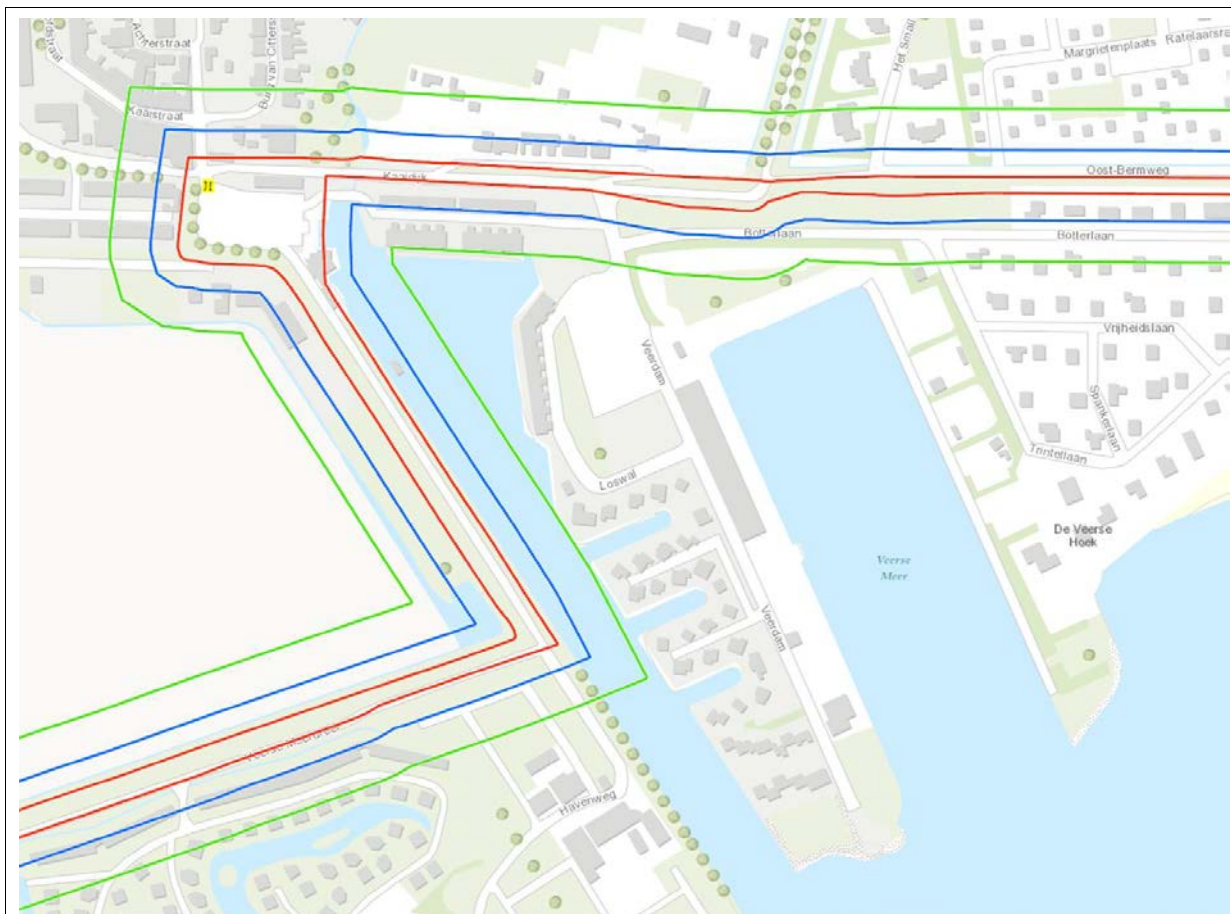
Het Waterschap Scheldestromen (WS) is de waterbeheerder voor het plangebied. Ten aanzien van (her)ontwikkelingen voert WS het beleid 'waterneutraal bouwen'. Elke ontwikkeling dient in, of in de directe nabijheid van de ontwikkelingslocatie voldoende waterbergingscapaciteit te realiseren.



Hierbij moet er voldoende bergingscapaciteit zijn om een situatie met een herhalingsstijd van 100 jaar te kunnen verwerken. Als uitgangspunt wordt hierbij een 10 dagen durende bui met een totale neerslag van 147 mm gehanteerd. Bij een afvoer naar het regionale watersysteem volgens de afvoernorm van het waterschap maximaal 10 mm/24 uur dient er een bergingscapaciteit van 75 mm op het afvoerend oppervlak te worden gerealiseerd. Het watervlak zelf telt hierbij ook mee als afvoerend oppervlak.

Ten aanzien van de waterkwaliteit is het beleid van het waterschap er op gericht om schoon water zoveel mogelijk in het gebied te houden en niet via de riolering naar een afvalwaterzuivering af te voeren. De beslisboom voor afkoppelen geeft aan hoe met het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering moet worden omgegaan. Hierbij dient eerst afgewogen te worden of het regenwater hergebruikt kan worden, zo niet dan dient infiltratie overwogen te worden.

Langs het Veerse Meer ligt een primaire waterkering (figuur 19) met een kernzone (rood), beschermingszone (blauw) en buitenbeschermingszone (groen). Deze zones gaan voor een belangrijk deel in het bestemmingsplangebied. Ter plaatse van de kernzone is de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' toegekend en ter plaatse van de beschermingszone de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-dijk'. Daarmee wordt het belang van de waterkering veilig gesteld.



Figuur 19. Primaire waterkering met beschermingszone

#### De consequenties voor het plangebied

Het verhard oppervlak verandert niet direct door het onderhavig plan. Het plangebied had en houdt bestemmingen die tot een stevige mate van verharding leiden. Extra verharding is te verwachten in

de zone op de noordoever van de Grote Haven, waar extra parkeren en de botenloods gerealiseerd worden en op (de zuidpunt van) de oostoever, waar bebouwing voor de hand ligt.

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg gaat gepaard met de aanleg van een hemelwaterafvoer, waardoor het hemelwater niet in de riolering terecht komt, maar een apart systeem krijgt dat afwatert op de Grote Haven. Daarmee wordt wateroverlast in het gebied Veerse Meer 1 tegengegaan.

De afkoppelingsmogelijkheden nemen toe door het gebruik van duurzame materialen. Ook de aanleg van groen kan ervoor zorgen dat hemelwater tijdelijk wordt geborgen en vertraagd wordt afgevoerd.

#### Conclusie

Aan het waterschap is wateradvies gevraagd, een verplicht onderdeel van de procedure. Dit wateradvies is als bijlage 3b opgenomen. In bijlage 3a is de watertoetstabel ingevuld.

### **4.5 Ecologie**

#### Wettelijk kader

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient inzicht te worden verschaft in de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten in en om het plangebied en in de effecten op deze soorten. Het wettelijk kader bestaat uit drie onderdelen:

1. Flora- en faunawet (Ffw). Het doel van deze wet is de bescherming van dier- en plantsoorten in hun natuurlijk leefgebied. De beschermde dier- en plantensoorten, die zijn opgenomen in de Ffw, zijn verdeeld in tabellen. Tabel 1 geeft de algemene soorten weer, die licht beschermd zijn. Tabel 2 geeft de minder algemene, middelzwaar beschermde soorten weer. In tabel 3 staan zwaar beschermde soorten. Bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt zal zekerheid moeten zijn verkregen of verlening van ontheffing op grond van de Ffw nodig zal zijn en of het reëel is te verwachten dat deze zal worden verleend.
2. Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet 1998) biedt de juridische basis voor de aanwijzing van te beschermen gebieden en landschapsgezichten. Het gaat om Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten en gebieden die de Minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen, zoals Wetlands. Internationale verplichtingen uit onder meer de Vogelrichtlijn (VR) en de Habitatrichtlijn (HR) zijn hiermee in nationale regelgeving verankerd.
3. NatuurNetwerk. Het NatuurNetwerk (de voormalige EHS) is een plan in uitvoering en beoogt de realisatie van een samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingzones. Door natuur te verbinden, blijft diversiteit behouden en verkleint de kans op uitsterven van soorten. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden en nieuwe natuurgebieden, reservaten, natuurontwikkelingsgebieden en zogenaamde robuuste verbindingen, landbouwgebieden met mogelijkheden voor agrarisch natuurbeheer (beheergebieden) en grote wateren.

In de toelichting van een bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling de wezenlijke kenmerken of waarden van natuurgebieden en soorten per saldo niet significant worden aangetast.

#### Gevolgen voor soortbescherming

Er is geen sprake van sloop van bebouwing of van rigoureuze aanpassing van bestaande groenstructuren, anders dan een normaal beheer en onderhoud. De havenbekkens veranderen ook niet. Er zijn geen gevolgen voor flora en fauna. Een ontheffing op grond van de Flora en Faunawet is niet nodig.

### Passende beoordeling

Op basis van de beperkte uitbreidingsmogelijkheid van het aantal ligplaatsen ten opzichte van de huidige situatie, de ligging van de jachthaven bij het Natura 2000-gebied 'Veerse Meer' en de nabijheid van het Natura 2000-gebied Oosterschelde (goed bereikbaar vanuit de jachthaven) kan niet op voorhand uitgesloten worden dat de uitbreidingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt aan de jachthaven tot significant negatieve effecten leiden op Natura 2000-gebieden. Daarom is conform de Natuurbeschermingswet 1998 een Passende beoordeling uitgevoerd om mogelijke effecten nader te onderzoeken. Omdat de invloed van evenementen niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie zijn evenementen niet meegenomen in de Passende beoordeling. De Passende beoordeling is als bijlage 4 bijgevoegd.

Bij de realisatie van de uitbreiding van de jachthaven Delta Marina alsmede bij het gebruik ervan, kunnen een aantal storingsfactoren optreden (i.e. oppervlakteverlies, verzuring en vermessing door N-depositie uit de lucht, verstoring door geluid, licht en mechanische verstoring en optische verstoring). Van de storingsfactoren is onderzocht of deze aspecten aan de orde zijn en of deze negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de aangewezen vogelsoorten in het Natura 2000-gebied Veerse Meer en overige Natura 2000-gebieden (in het geval van stikstofdepositie en uitvarende boten).

Van alle storingsfactoren tijdens zowel de aanleg als het gebruik van de uitgebreide jachthaven, kunnen enkel de uitvarende (bijkomende) boten voor een potentieel effect zorgen op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Veerse Meer en Oosterschelde. De overige storingsfactoren betreffen een dermate beperkt gebied en/of vinden plaats buiten de periode dat de soorten aanwezig zijn of buiten de essentiële leefgebieden van die soorten. Wat betreft de uitvarende boten als gevolg van de uitbreiding van de jachthaven kan een nuancering gemaakt worden aangezien niet alle boten uitvaren en de boten voornamelijk gebruik maken van reeds bestaande (drukke) vaarmogelijkheden. Het beperkt aantal extra ligplaatsen leidt dus tot een minder dan evenredige extra (potentiële) verstoring door uitvarende boten.

De daadwerkelijke uitvarende boten varen voornamelijk uit in periodes dat vogelsoorten in het gebied niet of minder voorkomen (deze overlapt enkel bij de broedvogels en bij een laag aantal niet-broedvogels). Verder rusten toegangsbeperkingen op de meest essentiële broed- en rustplaatsen in het Natura 2000-gebied. Uit de analyse in het kader van het Natura 2000-beheerplan is gebleken dat een dergelijke toegangsbeperking er voor zorgt dat er geen significante verstoring uitgaat van de recreatie (zelfs bij een toenemende recreatiedrukke) doordat de zonering voldoende rust in het Natura 2000-gebied borgt. De toegangsbeperking leidt er ook toe dat de gecumuleerde effecten met andere (beperkte) uitbreidingen van jachthavens of ligplaatsen niet leidt tot cumulatief significant negatief effect op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden Veerse Meer en Oosterschelde leiden.

Geconcludeerd kan worden dat het geactualiseerde bestemmingsplan met daarbinnen de verschillende nieuwe mogelijkheden voor de jachthaven van Delta Marina geen significant negatief effect zal hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de aangewezen natuurwaarden van Natura 2000-gebieden.

### NatuurNetwerk

De dichtstbijzijnde delen van het NatuurNetwerk liggen aan de noordzijde van het plangebied. Het Natuur Netwerk is alleen van toepassing op de noordzijde van de Kaaidijk en de beide zijden van de Oostdijk. De verbindingsweg vanaf de dijk naar beneden doorsnijdt het Natuur Netwerk niet (figuur 16).

## Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor de beoogde ontwikkeling geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist is. Hierbij dient wel gewerkt te worden volgens de principes van zorgvuldig handelen. Wat de gebiedsbescherming betreft mag worden geconcludeerd dat zowel de Natuurbeschermingswet 1998 als het NatuurNetwerk geen beletsel vormen voor de ontwikkeling.

## **4.6 Verkeer en parkeren**

### Bestaande situatie verkeer

Volgens opgave van de gemeente bedraagt de verkeersintensiteit op de Kaaidijk, tussen het dorp en de aansluiting met de Veerдам, 1.570 motorvoertuigen per etmaal. Dit is het enige gegeven dat beschikbaar is op basis van tellingen. De maatgevende routes voor verkeersdruk (en aanpalend verkeerslawaa) zijn de Kaaidijk en de Oostdijk. De Kaaidijk kan daarin gesplitst worden in het gedeelte tussen het dorp en de aansluiting met de Veerдам (A) en het gedeelte tussen de aansluiting met de Veerдам en de aansluiting met de Oostdijk (B). De routes zullen deels wijzigen van de bestaande naar de nieuwe situatie. In onderstaande tabel zijn de aannames aangegeven op basis waarvan de verkeersintensiteiten zijn geschat. De Oostdijk is daarin als C aangeduid.

Gebied	Aantal eenheden	Aantal ritten	Route	Verdeelpercentage	Aantal ritten op route
Veerse Meer 1*	125	840	B-C	2/3	560
			A	1/3	280
Kom Kortgene/Paardekreek**		1.000	A-B-C	1	1.000
Jachthaven-ligplaatsen***	650	258	B-C	2/3	318
Jachthaven-recreatie****	55	154			
Jachthaven-horeca/personeel		65	A	1/3	159
Aqua Village/Havenfront*	59	393	B-C	2/3	262
			A	1/3	131

\* uitgegaan is van 6,7 ritten per woning; deze is afgeleid van twee gegevens uit ASVV2012; vrijstaande woningen in niet stedelijk gebied en bungalowpark, waarbij het bungalowpark voor een derde meetelt.

\*\* hier is alleen een aanname gedaan voor het aantal bewegingen vanuit de kom of de Paardekreek via de Oostdijk naar buiten.

\*\*\* het aantal autobewegingen is afgeleid van het aantal vaarbewegingen en de bezettingsgraad

\*\*\*\* de verkeersgeneratie voor bungalowparken die in de ASVV 2012 worden gebruikt (2,8).

Uit de tabel blijkt dan dat er op het gedeelte tussen het dorp en de aansluiting met de Veerдам van de Kaaidijk 1.570 motorvoertuigen per etmaal zijn, en op het andere deel van de Kaaidijk en de Oostdijk in de huidige situatie 2.140 motorvoertuigen per etmaal. Op het noordelijkste deel van de Veerдам, tussen de Kaaidijk en de Botterlaan, bedraagt de etmaalintensiteit 1.710 motorvoertuigen per etmaal, aangezien hier ook Veerse Meer 1 gebruik van maakt.

### Nieuwe situatie verkeer

In de nieuwe situatie wordt het begin van de Botterlaan verlegd, zodat de bewoners van Veerse Meer 1 vanaf de Oostdijk rechtdoor de Botterlaan oprijden. Deze verkeersstroom zal niet meer op de Kaaidijk rijden. De verkeersintensiteit op de Botterlaan verandert alleen door de realisatie van 5 nieuwe woningen. De jachthaven wordt uitgebreid met een winterstalling, maximaal 60 ligplaatsen en maximaal 95 andere recreatie-eenheden (chalets, appartementen e.d.). In totaal wordt gerekend met 575 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Uit de tabel blijkt dan dat er in de nieuwe situatie op het gedeelte tussen het dorp en de aansluiting met de Veerдам van de Kaaidijk 1.761 motorvoertuigen per etmaal zijn, op het andere deel van de Kaaidijk 2.242 motorvoertuigen per etmaal en op de Oostdijk 2.522 motorvoertuigen per etmaal. Op

het noordelijkste deel van de Veerдам, tussen de Kaaidijk en de Botterlaan, bedraagt de etmaalintensiteit 1.443 motorvoertuigen per etmaal.

Gebied	Aantal eenheden	Aantal ritten	Route	Verdeel-percentage	Aantal ritten op route
Veerse Meer 1*	130	870	C	2/3	580
			B-A	1/3	290
Kom Kortgene/Paardekreek**		1.000	A-B-C	1	1.000
Jachthaven-ligplaatsen***	710	285	B-C	2/3	510
Jachthaven-recreatie****	150	420			
Jachthaven-horeca/personeel		65	A	1/3	260
Aqua Village/Havenfront*	59	393	B-C	2/3	262
			A	1/3	131

De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen is daarmee absoluut en procentueel het grootst op de Oostdijk. Het betreft echter geen enorme toename en de weg is voldoende toegerust op de toename. De toename op de Kaaidijk van 1.570 naar 1.681 voertuigen vindt plaats op een relatief smal traject. Een alternatieve route naar de kom is voor auto's beschikbaar (Oostdijk-Molendijk-Hoofdstraat). De inrichting als 30 km/u zone is in beginsel gericht op fietsverkeer, waardoor de automobilist te gast is. De toename zal vooral in het hoogseizoen plaatsvinden als ook het fietsverkeer groot is. Auto's zullen dan vaker moeten wachten achter fietsers en zullen eerder kiezen voor omrijden. De verkeersafwikkeling vormt daarmee geen belemmering.

#### Bestaande situatie parkeren jachthaven

In de huidige situatie beschikt de jachthaven over parkeerruimte op het terrein aan de Loswal, langs de Havenweg, op de parkeerplaatsen aan de westzijde van de Veerдам en op het jachthaventerrein zelf. In totaal zijn er circa 250 formele parkeerplaatsen beschikbaar in de zomer. De parkeerbehoefte komt voort uit de ligplaatsen, personeel en horeca en de recreatieverblijven. In ASVV2012 wordt voor jachthavens gerekend met een kencijfer van 0,5 tot 0,7 per ligplaats. In dit kencijfer is personeel en horeca verdisconteerd. Voor jachthavens dicht bij de kern wordt veelal 0,5 gebruikt; dit wordt ook gehanteerd voor Delta Marina. Voor standplaatsen op campings geldt een kencijfer volgens ASVV2012 van minimaal 1,1 en maximaal 1,3 per standplaats. Voor Delta Marina wordt het gemiddelde van de kencijfers gehanteerd, dus 1,2 per standplaats.

Gebruik makend van deze kencijfers zouden er 321 parkeerplaatsen voor de jachthaven moeten zijn en 66 parkeerplaatsen voor de standplaatsen. Er is dus een theoretisch tekort van 137 parkeerplaatsen. Als alle planologische mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan zouden worden benut is er zelfs sprake van een tekort van meer dan 200 parkeerplaatsen. In de praktijk is er zelfs op piekdagen, zoals met Pinksteren, geen enkel tekort in de parkeercapaciteit. Dit heeft te maken met de bezettingsgraad die anders is dan waarmee bij de bepaling van de normen is gerekend.

#### Nieuwe situatie parkeren jachthaven

In de nieuwe situatie, bij een verdere invulling van de noord- en oostoever, wordt de ruimte op het jachthaventerrein kleiner. De extra parkeerbehoefte van de nieuwe recreatie-eenheden wordt zoveel mogelijk opgevangen bij de recreatie-eenheden zelf. De vermindering van de capaciteit op het jachthaventerrein wordt gecompenseerd door het gebruik van de overdekte winterstalling in de drukke zomermaanden voor parkeren (80 plaatsen), door de aanleg van parkeergelegenheid in de uitbreidingszone tussen de huidige Botterlaan en de Kaaidijk (80 plaatsen) en door de uitbreiding van het parkeerterrein aan de Loswal (20 plaatsen). Er zijn in de nieuwe situatie dan 430 formele parkeerplaatsen in de zomer te gebruiken.

Parkeerplaatsen Delta Marina	Aantal parkeerplaatsen	
	Huidige situatie	Beoogde situatie
Locatie		
Terrein Loswal	100	120
Terrein Veerdam (tussen kantoor en horeca)	50	50
Terrein Veerdam (parkeervakken aan westzijde)	40	40
Terrein Havenweg	35	35
Terrein jachthaven (botenloods)	25	25
Terrein Botterlaan-Kaaidijk	-	80
Totaal	250	350
Overdekte winterstalling	-	80
Totaal generaal	250	430

In de nieuwe situatie zijn er maximaal 710 ligplaatsen. Dit betekent een parkeerbehoefte van 355 parkeerplaatsen. Met de 250 bestaande parkeerplaatsen plus de uitbreiding met ruim 100 parkeerplaatsen is er voldoende parkeercapaciteit in het plan voorzien. In het bestemmingsplan worden de kencijfers (0,5 parkeerplaats per ligplaats en 1 parkeerplaats per andere recreatie-eenheid als norm opgenomen. Daarmee vormt parkeren geen belemmering.

In bijlage 6 is de parkeerbalans opgenomen waarin wordt toegewerkt naar een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. In de parkeerbalans wordt gebruik gemaakt van de volgende parkeernormen, die alle liggen in de marge van de kencijfers in ASVV2012:

- Voor ligplaatsen: 0,5 parkeerplaats per ligplaats;
- Voor kampeermiddelen: 1,2 parkeerplaats per standplaats;
- Voor waterchalets, chalets en recreatieappartementen: 1,4 parkeerplaats per eenheid;
- Voor recreatiewoningen: 1,7 parkeerplaats per woning;
- Voor hotelkamers en hotellodges: 5 parkeerplaatsen per 10 kamers/lodges;
- Voor groepsaccommodaties: 3 parkeerplaatsen per groepsaccommodatie.

Uit de parkeerbalans blijkt dat in de nieuwe situatie in alle gevallen het theoretisch tekort dat nu in de huidige situatie is berekend kleiner wordt voor wat betreft de parkeerplaatsen gekoppeld aan de jachthaven. Daarbij zijn alle uiterste combinaties van ligplaatsen en waterchalets beschouwd. Er ontstaat daarmee ruimte voor uitbreiding van de verblijfsrecreatie-eenheden op het land. Bij een maximaal ingezette invulling van de noordwestelijke zone met een reële verdeling naar type verblijfsrecreatie-eenheid en een extra invulling met hotelkamers resteert een theoretisch tekort van 22 parkeerplaatsen die niet op de formele parkeerplaatsen zou kunnen worden geaccommodeerd. Deze parkeerplaatsen zijn probleemloos in te passen bij de realisatie van de verblijfsrecreatie-eenheden, met name bij de recreatiewoningen, de chalets en de recreatieappartementen. De gehanteerde normen per type eenheid zijn vastgelegd in de regels voor het jachthaventerrein. Daarmee vormt parkeren geen belemmering.

In het bestemmingsplan is ruimte gemaakt voor evenementen tot 1.000 bezoekers. Dit is inclusief de reeds op het terrein verblijvende recreanten en ligplaatshouders. Aangezien alle grotere evenementen aan de watersport gelieerd zijn en in het zomerseizoen plaatsvinden, is de verwachting redelijk dat de beschikbare 430 parkeerplaatsen in het zomerseizoen in de meeste gevallen voldoende zullen zijn. In uitzonderlijke gevallen kan gebruik gemaakt worden van andere terreinen in de omgeving op een loopafstand van minder dan 500 meter.

#### 4.7 Milieuzonering

In het bestemmingsplan wordt de huidige jachthaven, inclusief de bijbehorende functies, positief bestemd. Sinds de vaststelling van eerdere bestemmingsplannen hebben zich zowel binnen het plangebied als in de directe omgeving ontwikkelingen voorgedaan die invloed hebben op de beoordeling van de milieuaspecten bij de jachthaven. In deze paragraaf wordt hier nader op in gegaan.

De jachthaven omvat ligplaatsen, recreatiepark, botenstalling (zowel overdekt als buiten), parkeerplaats, winkel, magazijn, kantoren, verfspuiterij, werkplaats, HOI, brandstofverkooppunt aan het water en horeca (restaurants). Er zijn in de huidige situatie circa 650 ligplaatsen en 55 chalets. Dit wordt uitgebreid naar totaal maximaal 846 recreatie-eenheden (896 in geval van hotelkamers), waarvan maximaal 710 uitvarend. Ook wordt de overdekte botenstalling uitgebreid, waarvoor extra bebouwingsoppervlak wordt toegevoegd.

De jachthaven valt onder het Activiteitenbesluit (Besluit algemene voorschriften voor inrichtingen milieubeheer). In het Activiteitenbesluit zijn alle milieuregels en –grenswaarden opgenomen waaraan de jachthaven moet voldoen. Per 1 januari 2016 is het Activiteitenbesluit aangepast, waarmee de voorschriften voor stof, geur en emissies nu allemaal rechtstreeks zijn opgenomen in dit besluit. In februari 2014 is een melding gedaan.

Op grond van de VNG-brochure “Bedrijven en Milieuzonering” editie 2009, kan de richtafstand van de jachthaven tot woningen worden bepaald. Dit is een hulpmiddel in de ruimtelijke ordening om te bepalen wanneer bedrijvigheid en woningen elkaar beïnvloeden. Binnen de richtafstand is nader onderzoek nodig naar de daadwerkelijke milieubelasting. De richtafstand wordt bepaald door vier soorten emissies: stof, geur, geluid en gevaar. De richtafstand is afhankelijk van het type omgeving: standaard is een “rustige woonwijk”, het alternatief is ‘gemengd gebied’, bijvoorbeeld langs een drukke verkeersader of in situaties waar wonen en bedrijvigheid reeds sterk zijn vermengd.

De jachthaven valt onder milieucategorie 3.1 (Jachthavens met diverse voorzieningen). Hiervoor worden richtafstanden gegeven voor van maximaal 50 meter (rustige woonwijk) en 30 meter voor gemengd gebied. Het maatgevende onderdeel hiervoor is geluid. De maatgevende afstanden voor de andere 3 aspecten bedragen respectievelijk 30 en 10 meter voor rustige woonwijk en 10 en 0 meter voor gemengd gebied.

Rondom de jachthaven is sprake van gemengd gebied omdat de meeste woningen zijn gelegen in en rondom recreatieparken, waar het in het hoogseizoen druk is met verkeer van en naar de parken . Ook is er reeds van oudsher sprake van bedrijvigheid / scheepsherstel op deze locatie.

De kortste afstand van de westelijke inrichtingsgrens (gebouwen) tot woningen bedraagt ongeveer 15 meter, de kortste afstand van de haven/aanlegsteigers tot woningen bedraagt ten minste 25 meter (oostzijde) en tussen het recreatiepark en woningen van derden overal meer dan 10 meter. Dit betekent dat de afstand tussen woningen en de jachthaven kleiner is dan de richtafstand voor geluid voor gemengd gebied en nader onderzoek nodig is. De richtafstanden voor geur en stof bedragen 0 meter, hier wordt overal aan voldaan. Ook de richtafstand voor gevaar voor gemengd gebied (10 m) wordt gerespecteerd.

#### Geluid

De geluidbronnen binnen de inrichting wijzigen niet. Deze geluidbronnen zijn al sinds jaar en dag aanwezig en bestaan uit verkeer, parkeren, laden en lossen, de werkplaats, diverse afzuigingen en het gebruik van de scheepslier. Het merendeel van deze geluidbronnen is gelegen aan de oostzijde, nabij de woningen aan de Veerdam. Deze geluidbronnen wijzigen niet met de voorgenomen uitbreiding van de jachthaven: de geluidsproducerende werkzaamheden, voornamelijk bestaande uit

onderhoud aan boten, blijven gelijk en de werktijden veranderen ook niet. De ondersteunende werkzaamheden, zoals de werkplaats en de verfafdeling, zijn rechtstreeks gekoppeld aan de ligplaatsen. Het bestemmingsplan maakt maximaal 100 extra ligplaatsen mogelijk wat slechts tot beperkte extra werkzaamheden leidt. Ook worden de bedrijfstijden niet verruimd. Wat bedrijfsgebouwen betreft wordt er alleen een extra winterstalling toegevoegd, maar dit leidt niet tot extra geluidbronnen.

Op grond van het Activiteitenbesluit gelden geluidsgrenswaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van woningen. De jachthaven moet hier te allen tijde aan voldoen. De richtwaarde voor gemengde gebied uit de VNG-brochure is ook gebaseerd op de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van woningen. Aangezien hieraan reeds wordt voldaan op grond van het Activiteitenbesluit, wordt ook aan deze richtwaarde voldaan. Het onderdeel geluid behoeft daarom geen nader onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan.

#### Externe veiligheid

Binnen de inrichting vindt op verschillende plakken opslag van gevaarlijke stoffen plaats. In de werkplaatsen worden hulpstoffen en afvalstoffen zoals gebruikte olie opgeslagen, verder zijn gevaarlijke stoffen aanwezig in de havenontvangstinstallatie, de gasflessenopslag, de accuopslag, de winkel met voorraden en de ondergrondse tanks ten behoeve van de brandstofopslag. Al deze opslagen voldoen aan de daarvoor geldende richtwaarden en vallen niet onder speciale regelingen zoals het BEVI (Besluit externe veiligheid inrichting) of de BRZO 2015. Om deze reden is te verwachten dat er buiten de inrichting geen extern veiligheidsrisico te verwachten is.

#### Geur, stof en emissies

Binnen de inrichting zijn met name de verfafdeling en de horeca de locaties waar mogelijk geur wordt verspreid. Binnen de verfafdeling is een afzuiginstallatie aanwezig, die afblaast richting de haven (van de woningen af). Er wordt echter nauwelijks verf gespoten, maar voornamelijk gerold. De geuremissie die hierbij optreedt is minimaal. Voor de horeca gelden er duidelijke middelvoorschriften om geuroverlast te voorkomen. Al met al wordt verwacht dat er geen geurhinder bij woningen kan optreden als er aan de voorschriften uit het Activiteitenbesluit wordt voldaan, zodat geur geen belemmerende factor zal zijn bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

Andere emissies ontstaan vooral door het gebruik van oplosmiddelen bij de onderhoudswerkplaatsen, de zogenaamde vluchtige organische stoffen (VOS). De maximale VOS-emissies zijn rechtstreeks gekoppeld aan de VOS-inkoop, die zowel voor verkoop in de winkel als voor onderhoud is bestemd. Deze inkoop is eenvoudig af te leiden uit de administratie en bedraagt circa 250 kg/jaar. Dit ligt ruim onder de drempelwaarden uit het Activiteitenbesluit.

Binnen de werkplaats wordt mechanische stofafzuiging bij de bron (houtbewerking) toegepast. Het stof wordt opgevangen in stof zakken en afgevoerd. Verder vinden er geen stuifgevoelige werkzaamheden of opslagen plaats. Verwacht wordt dat zich geen stof buiten de inrichting zal verspreiden.

#### Conclusies

De richtafstand uit de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" uit 2009 wordt overschreden tussen de jachthaven en woningen van derden. Met name het aspect geluid speelt hierbij een rol. Een analyse van de vergunde geluidruimte op grond van het Activiteitenbesluit en de wijzigingen in de bedrijfsvoering die mogelijk worden gemaakt met dit plan, leiden tot de conclusie dat er geen onevenredige geluidhinder bij de woningen is te verwachten en de planwijzigingen vanuit een goede ruimtelijke ordening inpasbaar zijn.



#### **4.8 Verkeerslawaaï**

Naast de geluidsaspecten vanwege de bedrijvigheid, die reeds zijn besproken in paragraaf 4.7, is er mogelijk ook sprake van geluid vanwege verkeer. Hiertoe worden de verkeersstromen in de bestaande situatie vergeleken met de te verwachten extra verkeersstromen als gevolg van de nieuwe mogelijkheden op grond van dit bestemmingsplan (zie paragraaf 4.6).

##### Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder hebben alle wegen een zone, behalve woonerven en 30 km/uur wegen. Binnen een zone moet voor nieuwe woningen of wegen worden getoetst of de geluidbelasting (Lden) ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom is een ontheffing van deze grenswaarde mogelijk tot maximaal 63 dB, zolang het binnenniveau (geluidsniveau in de woningen) van 33 dB is gegarandeerd.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet ook de geluidsbelasting vanwege 30 km/uur wegen worden beoordeeld. In het algemeen wordt hierbij aangesloten bij de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voor fysieke wijzigingen aan een weg geldt een apart regime. Hierbij is het bijvoorbeeld van belang of er akoestisch gesproken sprake is van een reconstructie van een weg. Dit is het geval als de geluidsbelasting ten gevolge van de wijziging toeneemt met 2 dB of meer. Dit is gebaseerd op het feit dat een toename kleiner dan 2 dB niet herkenbaar is voor het menselijk oor.

##### Beoordeling

In dit plangebied en de directe omgeving valt alleen de Oostdijk onder het regime van de Wet geluidhinder, aangezien dit een 60 km/uur-weg betreft. Alle andere wegen zijn 30 km/uur wegen en vallen daarmee niet onder de Wet geluidhinder.

De Oostdijk wordt niet gewijzigd en er worden geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de Oostdijk mogelijk gemaakt. De Wet geluidhinder is daarmee niet van toepassing. Wel verandert de verkeersintensiteit op de Oostdijk als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan. De intensiteit neemt ongeveer met 18% toe. Berekend is dat de geluidbelasting hierdoor met maximaal 0,7 dB toeneemt. Dit is ruimschoots lager dan het 2 dB-criterium, voor het menselijk oor niet herkenbaar als toename en daarmee niet significant.

Alleen voor de Botterlaan is sprake van een fysieke wijziging van de weg, doordat de aansluiting op de Kaaidijk wordt verschoven in oostelijke richting. Deze wijziging heeft geen invloed op de intensiteit en daardoor ook niet op de eventuele geluidsbelasting vanwege deze weg.

##### Conclusie

Verkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

#### **4.9 Luchtkwaliteit**

##### Wettelijk kader

Elke ruimtelijke ontwikkeling dient te voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 uit de Wet Milieubeheer) zijn opgenomen voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. Met name de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof worden beleidsmatig relevant geacht. Eventueel onderzoek beperkt zich dan ook veelal tot deze twee stoffen.

Het bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

- door de vaststelling (van het bestemmingsplan), al dan niet in combinatie met maatregelen, de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechtert (maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup>), ofwel dat;
- de luchtkwaliteit door de vaststelling (van het bestemmingsplan), al dan niet in combinatie met de maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, ofwel dat;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de vaststelling (van het bestemmingsplan), de luchtkwaliteit in een gebied rondom het plangebied per saldo verbetert, ofwel dat;
- er geen grenswaarden worden overschreden.

In het Besluit en de Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Hierin is bepaald dat de concentratiebijdragen voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>) als NIBM mogen worden beschouwd wanneer deze jaargemiddeld maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> bedragen.

#### Beoordeling en conclusie

De bijdrage van het plan is uitsluitend afkomstig van verkeer van en naar de jachthaven. Gelet op de beperkte omvang van het plan ligt de bijdrage ver onder de genoemde concentratiebijdragen en is derhalve sprake van een NIBM-project. Luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

### **4.10 Externe veiligheid**

#### Wettelijk kader

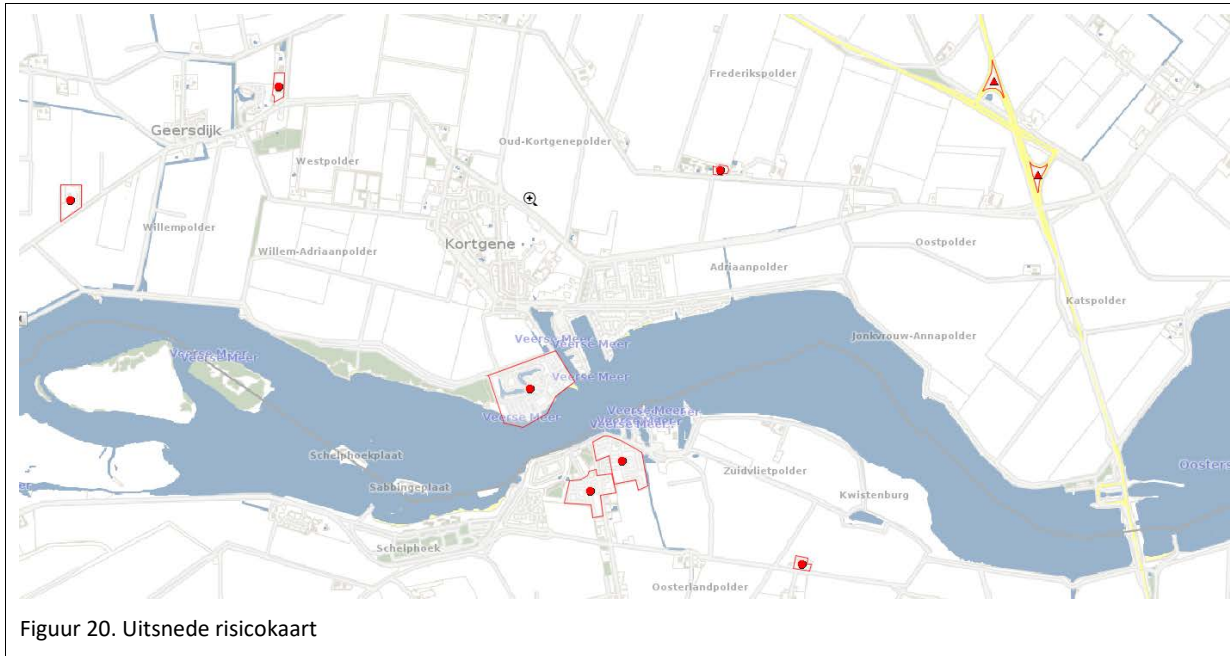
Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en richt zich op het gebruik, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. Voor bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen van belang. In dit besluit wordt externe veiligheid in artikel 1 omschreven als "de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof betrokken is". Voor transport is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang, samen met het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet. Hierin is het basisnet van hoofd(vaar/spoor) wegen vastgelegd waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarnaast is het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing op onder andere aardgastransportleidingen.

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen gelden bovenstaande kaders om veiligheidsafstanden tussen risicobronnen en personen of (beperkt) kwetsbare objecten te bepalen en daarmee het veiligheidsrisico zo laag mogelijk te houden. De te hanteren afstanden worden gebaseerd op het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon, die zich continu onbeschermd op een zekere afstand van de risicovolle activiteit bevindt, komt te overlijden als gevolg van die activiteit. De wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt 10<sup>-6</sup>. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar dat een groep mensen van een zekere omvang (10, 100 of 1000 mensen) binnen het invloedsgebied tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Hiermee is het een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in het geval dat er zich een ramp voordoet. Het groepsrisico wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen is afgezet tegen de kans per jaar op (gelijktijdig) overlijden. Ten aanzien van het groepsrisico bestaat er voor gemeenten een verantwoordingsplicht.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten staan gedefinieerd in Bevi artikel 1. Een jachthaven met bijbehorend recreatiepark is te beschouwen als een kwetsbaarobject, aangezien het valt onder de omschrijving "kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen".

### Beoordeling en conclusie

De jachthaven wordt beschouwd als een kwetsbaar object. Bij het uitbreiden hiervan, moet worden beoordeeld of de jachthaven binnen een invloedsgebied van een risicobron is gelegen, waardoor mogelijk het (groeps)risico omhoog gaat. Door het toevoegen van extra recreatie-eenheden en bebouwd oppervlak is geen sprake van wijziging of toevoeging van een risicobron.



In de directe omgeving van de jachthaven zijn de volgende risicobronnen aanwezig (figuur 20):

- a. Camping en Villapark Paardenkreek staat op de risicokaart aangemerkt als inrichting die gevaarlijke stoffen opslaat. De inrichting heeft verschillende propaantanks, waarvan het invloedsgebied over het plangebied ligt. De mogelijke toename van het aantal mensen binnen het plangebied is als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan zeer beperkt, zodat er geen effect op het groepsrisico is.
- b. Er is een routeringsweg vervoer gevaarlijke stoffen binnen de gemeente, maar deze ligt op 2600 meter, waardoor de mogelijke effecten van incidentscenario's geen invloed hebben op het plangebied.
- c. Het Veerse Meer is aangewezen als groene route van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water in het van kracht zijnde Basisnet. Dat betekent dat er in beperkte mate gevaarlijke stoffen worden vervoerd, maar dat het plaatsgebonden risico niet over de oevers heen gaat en dat er geen groepsrisicoverantwoording nodig is. Aan het Veerse Meer worden drie woningen in de zuidoosthoek toegevoegd. Dit is op vergelijkbare afstand als de reeds bestaande woningen in Veerse Meer 1. Er is geen invloed.

De herstructurering van het havengebied heeft derhalve geen invloed op het groepsrisico en is vanuit het oogpunt van externe veiligheid inpasbaar. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de bouw van nieuwe recreatie-eenheden zal de Veiligheidsregio worden betrokken, teneinde vroegtijdig te voorzien in voldoende bluswater, een goede aanrijdroute voor de brandweer en in een calamiteitenontsluiting.

#### **4.11 Kabels en leidingen**

Er zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen die een belemmering kunnen vormen voor de beoogde ontwikkeling.

## H5. Juridische vormgeving

### 5.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vormen het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Sinds 1 januari 2010 moeten alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar zijn. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en medeoverheden.

In het Bro is verankerd dat een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Daarnaast is in het Bro een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van het bestemmingsplan moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, wijze van meten, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling. Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP2012.

### 5.2 Opzet bestemmingsregeling

#### Planvorm

De keuze van de planvorm wordt in belangrijke mate bepaald door het gewenste ruimtelijke beleid en de regiefunctie van de gemeente. Het spanningsveld tussen flexibiliteit en rechtszekerheid speelt hierin een belangrijke rol. Gedetailleerde bestemmingsplannen bieden in beginsel meer rechtszekerheid, terwijl globale eindplannen meer ontwikkelingsmogelijkheden bieden binnen één bestemming. Overigens is een mengvorm van bovenstaande plannen mogelijk. Het voorliggende bestemmingsplan kan getypeerd worden als een globaal eindplan, waarbinnen het voornemen gestalte kan krijgen. De grenzen zijn zo opgezet dat de rechtszekerheid voor de omwonenden zo min mogelijk in het geding is.

#### Opzet verbeelding

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming geldt voor de betreffende gronden en waar bebouwing is toegestaan. Door middel van hoofdletters wordt de bestemming aangeduid, zoals W voor 'Wonen'. Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. Tevens wordt in een onderhoek op de analoge verbeelding de naam van het bestemmingsplan aangegeven, de datum van terinzagelegging, vaststelling en (eventueel) van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook is het identificatienummer van het bestemmingsplan en het kaartblad aangegeven. De analoge verbeelding bestaat uit 1 kaartblad en renvooi op een schaal van 1:1.000.

In het plan wordt gebruik gemaakt van functieaanduidingen. De functieaanduidingen zijn een verbijzondering van de gebruiksmogelijkheden in een bestemming.

#### Opzet planregels

Overeenkomstig SVBP2012 kent de indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen de volgende vaste volgorde:

- In hoofdstuk 1 (inleidende regels) worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd, en wordt de wijze van meten bepaald.
- In hoofdstuk 2 (bestemmingsregels) worden alfabetisch de regels gegeven waarmee de bestemmingen die op de verbeelding voorkomen nader worden omschreven.

- Hoofdstuk 3 (algemene regels) bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbelregel, een procedureregels, dan wel regels die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene afwijkingsregel of wijzigingsbevoegdheden.
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels) ten slotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2, Bestemmingsregels) wordt als volgt opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels (onderverdeeld in toelaatbaarheid van bouwwerken en bouwhoogte, oppervlakte en inhoud);
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheden.

Een bestemmingsartikel behoeft niet alle elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

### 5.3 Gehanteerde bestemmingen

Het bestemmingsplan vervangt in zijn geheel de verouderde bestemmingsplannen 'Uitbreidingsplan in onderdelen 1962, jachthaven en omgeving', 'Havenfront Kortgene', '1e Herziening bestemmingsplan Veerse Meer I, 2000' en 'Havenfront Kortgene, gedeelte Beurtschippersstraat-Veerdam', alsmede een deel van het vastgestelde bestemmingsplan Landelijk Gebied 2013.

#### Inleidende regels (hoofdstuk 1)

Hoofdstuk 1 bestaat uit begripsbepalingen en de wijze van meten. Voor de begripsbepalingen is waar mogelijk gebruik gemaakt van de standaardbepalingen uit de SVBP2012. In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de definitie van het begrip 'verblijfsrecreatie-eenheden'. Deze zijn gedefinieerd als:

- Standplaatsen voor kampeermiddelen (voor tenten, caravans, vouwwagens, campers, tenthuisjes en andere onderkomens of voertuigen waarmee mensen reizen);
- ~~Ligplaatsen (voor recreatievaartuigen, dus niet voor dienstvaartuigen of werkboden; daardoor telt de afmeervoorziening voor bijvoorbeeld de Henri Dunant niet mee in het aantal);~~
- Vormen van verblijfsrecreatie die niet als recreatiewoning kunnen worden aangemerkt: trekkershut, hotelkamers en hotellodges, stacaravan, chalet ~~of waterchalet~~;
- Recreatiewoningen en recreatieappartementen;
- Groepsaccommodaties.

Verder zijn ligplaatsen (voor recreatievaartuigen, dus niet voor dienstvaartuigen of werkboden; daardoor telt de afmeervoorziening voor bijvoorbeeld de Henri Dunant niet mee in het aantal) en waterchalets gedefinieerd.

### Hoofdbestemmingen (hoofdstuk 2)

De hoofdbestemmingen zijn zo veel mogelijk uitgesplitst per zone, voor een heldere toetsing. In de bestaande gebieden Aqua Village en Havenfront Kortgene is gebruik gemaakt van de bestemmingen 'Wonen' en 'Recreatie-Verblijfsrecreatie', afhankelijk van de mate waarin als woonbestemmingen waren toegekend in de vigerende bestemmingsplannen en het gebruik van de Gebruiksverordening tweede woningen. De zuidoosthoek van het terrein van Delta Marina is eveneens voorzien van een woonbestemming. Voor de zone ten noorden van de Botterlaan is gebruik gemaakt van de bestemming 'Gemengd' om ruimte te laten voor de keuze om te ontwikkelen voor een permanente of recreatieve woonfunctie. In het nog te ontwikkelen gebied van Havenfront Kortgene is een uit te werken bestemming opgenomen, teneinde de ontwikkelende partij de gelegenheid te geven in te spelen op de nieuwe situatie.

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming 'Recreatie-Jachthaven' gekregen. Het havenbekken is voorzien van de functieaanduiding water, waaraan de voorwaarde is gekoppeld dat water niet gedempt mag worden. Met functie-aanduidingen is aangegeven waar geen verblijfsrecreatie-eenheden of waterchalets of uitsluitend bepaalde typen verblijfsrecreatie-eenheden zijn toegestaan. Verder is de zone met havenactiviteiten begrensd en daarbinnen is aangegeven tot in welke mate daar vormen van detailhandel, horeca en dienstverlening mogelijk zijn. Per type verblijfsrecreatie-eenheid is een maximum opgenomen. In het Veerse Meer zijn de functieaanduidingen 'natuur' en 'landschapswaarden' opgenomen teneinde de natuur- en landschapswaarden te beschermen. Het gebied voor de zuidoosthoek heeft de bestemming 'Water-Deltawater' gekregen, omdat ter plaatse de jachthaven niet kan en mag uitbreiden, maar er wel ruimte is voor een ligplaats per nieuwe woning in de zuidoosthoek.

Voor de wegen is de bestemming 'Verkeer' gehanteerd. Voor het parkeerterrein aan de Loswal en de Veerдам geldt de bestemming 'Stalling'. Hierin is het parkeren van voer- en vaartuigen geregeld en zijn bouw mogelijkheden uitgesloten. In de bestemming 'Recreatie-Jachthaven' wordt een link gelegd naar deze specifieke bestemming 'Stalling', waardoor de parkeerbehoefte van de jachthaven ook op deze terreinen afgewikkeld kan worden.

### Dubbelbestemmingen (hoofdstuk 2)

In het gehele plangebied zijn op grond van het archeologiebeleid verschillende dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie' waarin de bescherming van archeologische waarden wordt verzekerd, opgenomen. Daarnaast is de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' waarin de bescherming van het waterstaatswerk wordt verzekerd, opgenomen.

### Algemene regels (hoofdstuk 3)

In dit hoofdstuk zijn algemene regels opgenomen. Artikel 23 bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen. Deze bepaling is conform artikel 3.2.4 van het Bro in het bestemmingsplan opgenomen. De volgende artikelen bieden duidelijkheid over de bestaande maten en het gebruik, alsmede de ruimte voor afwijking en wijziging. Daarnaast is de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone dijk' geregeld.

### Overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 4)

In dit hoofdstuk is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het bestemmingsplan geregeld. In lid 1 van artikel 30 is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen. Lid 3 geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om, in geval van onbillijkheid, het overgangsrecht buiten toepassing te laten. Artikel 31 geeft ten slotte aan dat dit bestemmingsplan kan worden aangehaald als 'Havengebied Kortgene'.

## H6. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer met een juridisch-planologisch plan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Het plangebied heeft deels betrekking op de verankering van een bestaande situatie. De nog in te vullen ruimte in Havenfront Kortgene, waarvoor al een woonbestemming in het vigerende bestemmingsplan was opgenomen, is omgezet in een uit te werken bestemming. Voor het jachthaventerrein, waar meer ruimte en flexibiliteit is ingebracht, is het kostenverhaal vastgelegd in een anterieure-overeenkomst die door ontwikkelaar en gemeente is ondertekend op 15 oktober 2015. Derhalve is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

De initiatiefnemer gebruikt eigen middelen om het bouwplan te financieren. In de grondexploitatieovereenkomst is eveneens het risico van planschade bij de initiatiefnemer neergelegd. Derhalve is de economische uitvoerbaarheid in voldoende mate verzekerd.

### 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan in vooroverleg gezonden naar de provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen, Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio. Daarnaast heeft het voorontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken op het gemeentehuis ter inzage gelegen. Er zijn 12 reacties ingediend. Op 21 april 2016 is een informatiebijeenkomst gehouden.

De vooroverlegreacties met de beantwoording ervan zijn opgenomen in bijlage 5. De inspraakreacties zijn individueel beantwoord. Op basis van de vooroverlegreacties en de inspraakreacties is het voorontwerp-bestemmingsplan op de volgende punten aangepast:

#### Hoofdpunten nieuwe bestemmingen:

1. Appartementengebouw op oostelijke landtong geschrapt;
2. Aantal recreatie-eenheden in de bestemming Gemengd-1 verlaagd van 30 naar 20;
3. Parkeernorm opgenomen in bestemming Gemengd-1;

#### Aanpassingen in regeling Recreatie-Jachthaven:

4. Binnen de bestemming Recreatie-Jachthaven de havenbekkens voorzien van de functieaanduiding 'water';
5. Aantal recreatie-eenheden in de bestemming Recreatie-Jachthaven gemaximeerd op 726 in het water (ligplaatsen en waterchalets)
6. Aantal recreatie-eenheden in de bestemming Recreatie-Jachthaven gemaximeerd op 100 op het land, waarbij het aantal standplaatsen, stacaravans en chalets elk gemaximeerd zijn op 70, recreatiewoningen op 50, recreatieappartementen op 30 en groepsaccommodaties op 5 en waarbij er in het geval van toepassing van hotelkamers/hotellodges de mogelijkheid bestaat het maximale aantal te vergroten naar 150;
7. Landbouwhaven: 120 ligplaatsen vastgelegd op verbeelding.
8. Bestemming R-J: gestapelde bebouwing uitsluitend toestaan ter plaatse van maatvoeringsvlak ter plaatse wordt de functieaanduiding gestapeld toegevoegd;
9. Centrale bedrijfsmatige exploitatie opgenomen in de regels;



10. Aanduidingsvlak waterchalets aangepast: recht tegenover de insteekhavens van Aqua Village II wordt een zone van minimaal 12 meter ingevuld met ligplaatsen voor boten, in deze zone mogen geen waterchalets worden gelegd. De strook voor de waterchalets wordt aan de noordzijde met 24 meter verlengd.
11. Regel opgenomen voor de waterchalets: de waterchalets zullen niet parallel aan de Havenweg worden afgemeerd, maar onder een hoek van ten minste 45 graden ten opzichte van de wal;

Aanpassingen in regelingen bestaande bestemmingen:

12. In bestemming Wonen-1 hoogte gewijzigd in 9 meter (zowel goot- als nokhoogte).
13. Wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor omzetting naar Wonen in de bestemming Recreatie-Verblijfsrecreatie-1;
14. Loswal 17 bestemd voor Wonen-2;
15. Groenstrook van 1,5 meter opgenomen aan zuidzijde van het Stallingsterrein. Groenstrook ook een stukje doortrekken langs de Loswal, tot aan de parkeerstrook;
16. Inrit door groenstrook Trintellaan toegestaan;

Beleidsmatige aanpassingen:

17. Analyse opgenomen in toelichting;
18. In de toelichting onderbouwing opgenomen van de behoefte aan hotelkamers/hotellodges als onderbouwing voor de vergroting van het aantal eenheden;
19. Externe veiligheidsparagraaf aangepast op basis van advies Veiligheidsregio;
20. Bestemming Waarde-Archeologie 5 aangepast aan de omstandigheden.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 7 juli tot en met 17 augustus 2016 ter visie gelegen. Binnen deze termijn zijn 38 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in een antwoordnotitie. De gemeenteraad heeft op 24 november 2016 het bestemmingsplan inclusief de antwoordnotitie vastgesteld. De wijzigingen zijn verwerkt in het vastgestelde bestemmingsplan.