



VISIE VLUCHTHAVEN BRUINISSE

Gemeente Schouwen-Duiveland
Openbare Werken, januari 2011

Sabine Nouwens in samenwerking met:

Huig Bode (REB)
Marjolein Bronder (OW)
Adri Flikweert (OW)
Mariëlle Schenk (R&M)

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Aanleiding en leeswijzer.....	6
2. Probleemstelling.....	7
3. Centrale doelstelling.....	9
4. De Vluchthaven vroeger en nu.....	10
4.1 Historisch perspectief.....	10
4.2 Huidige activiteiten	11
4.3 Milieuzonering	12
5. Economisch perspectief	14
5.1 Provincie Zeeland	14
6. Visie Vluchthaven.....	17
7. Bestemmingsplan aanpassen	19
7.1 Loswal	19
7.2 Overig havengebied	20
8. Gebruiksmogelijkheden loswal.....	22
8.1 Exploitiemogelijkheden	22
9. Woningbouw.....	23
10. Onderzoek meest optimale ontsluitingsroute	24
11. Conclusie.....	25

Samenvatting

De Vluchthaven Bruinisse is bepalend voor de ontwikkelingen in de deelgebieden Riekusweel en Stoofpolder. Daarnaast legt de ontwikkeling van de 3^e fase van het bedrijventerrein Bruinisse een relatie met de Vluchthaven. Deze visie op de Vluchthaven geeft inzicht in de huidige en gewenste activiteiten in en rond de haven en de effecten daarvan op industrie, wonen en omgeving. Het geeft de gemeente handvatten om ontwikkelingen in het gebied te kunnen sturen en laten uitvoeren. Daarnaast is het een noodzakelijke bouwsteen voor het op te stellen masterplan en bestemmingsplan voor de deelgebieden Stoofpolder en Riekusweel.

De visie richt zich op de Vluchthaven aan de zuid/oostzijde van Bruinisse. Het bedrijventerrein heeft een duidelijke relatie met de Vluchthaven en wordt daarom wel genoemd, maar is niet expliciet meegenomen in het doelgebied van de visie. Het economische belang van de haven is groot. De haven draait met een winstgevende exploitatie en zit tegen het maximum van de toelaatbare laad- en losbewegingen aan. Maar ook het regionaal c.q. nationaal belang is groot als men kijkt naar de vervoersbewegingen die over land hadden moeten worden uitgevoerd als de loswal niet beschikbaar zou zijn geweest.

De visie voor de Vluchthaven is samen te vatten in een centrale doelstelling:

De Vluchthaven is een economisch stabiele industriehaven met een regionale functie die volledig gebruikt kan worden voor afmeergelegenheid voor visserij, overslag van goederen, cruisevaart en water(sport)gerelateerde bedrijven.

Deze is uit te splitsen in randvoorwaarden om het doel te kunnen realiseren:

- Een kostendekkende exploitatie
- Beschikbaarheid van ligplaatsen voor visserijschepen
- Maximale overslag van goederen en cruisevaart aan de loswal
- Vestigen van water(sport)-gerelateerde bedrijven

De randvoorwaarden zijn echter alleen volledig bereikbaar en realiseerbaar wanneer de gemeenteraad duidelijke keuzes maakt hierin en acties onderneemt om deze te effectueren i.c.;

- De bedrijvencategorieën in de Vluchthaven bestemmingsplanmatig verhogen.
- De gebruiksmogelijkheden van de loswal vergroten door gebruik te maken van de nieuwe regelgeving.
- De positie van bestaande woningen en nieuwbouw rond de Vluchthaven vaststellen en de nodige maatregelen treffen.
- Onderzoek doen naar de meest optimale ontsluitingsroute om de woningen langs het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg en de Zuidweg te ontlasten wat betreft wegverkeerslawaaï.

De uiteindelijke conclusie luidt dat de Vluchthaven in Bruinisse een belangrijke aanvulling van het achterliggende bedrijventerrein is, enig in zijn soort op heel Schouwen-Duiveland en van groot belang voor de economie van het gehele eiland.

Het is daarom van het grootste belang dat de gemeente doorgaat met investeren in deze unieke bedrijfslocatie en deze locatie ook volledig beschikbaar houdt voor bedrijfsmatige activiteiten. Om de doelen uit de visie te kunnen en blijven halen, is het volgende van belang:

- De oprichting van een reserve onderzoeken waar de winst van de haven in wordt gestort en waaruit toekomstige (vervangings)investeringen betaald worden.
- De kostendekking van de Vluchthaven op minimaal 100% houden en de inkomsten verhogen als deze kostendekking hieronder dreigt te zakken.
- De bedrijvencategorie van de haven op 3.2 vaststellen en de bedrijven die zich daar willen vestigen de mogelijkheid geven om de bedrijvencategorie 3.2 aan te vragen.
- De bedrijvencategorie voor de loswal verhogen naar 4.1.
- Een onderzoek uitvoeren naar de meest optimale ontsluitingsroute en rekening houden met geluidsgevoelige bestemmingen.



Vluchthaven met bord vluchtfunctie en Krammersluizen op de achtergrond

1. Aanleiding en leeswijzer

De Vluchthaven is in 1931 aangelegd met als doel een vluchtplaats te bieden voor de binnenvaart. In de loop der jaren is steeds weer de functie van de haven ter discussie gesteld. Dat is ook niet zo verwonderlijk gezien de potentie van een grote, diepe haven vlakbij de kern en het industriegebied. De voormalige gemeente Bruinisse heeft herhaaldelijk uitgesproken de Vluchthaven in een industriehaven te willen ontwikkelen. In 2001 is dit ook verwezenlijkt met de aanleg van de loswal en de ligplaatsen voor de grote vissersschepen. Nu, na een aantal jaren van extensieve exploitatie, zijn er ontwikkelingen in het gebied te verwachten waardoor de positie van de Vluchthaven opnieuw ter discussie kan worden gesteld.

Zo is het noordelijke gedeelte van de Vluchthaven sinds 2007 in handen van de gemeente. Bij de overname van de haven van Rijkswaterstaat is bedongen dat heel de haven overging naar de gemeente. De overdracht van het noordelijke gedeelte heeft even op zich laten wachten omdat de vluchtvoorziening bij de Krammersluizen nog niet klaar was. Nu deze inmiddels zijn gerealiseerd en de gemeente niet langer de verplichting heeft om voor een vluchtlocatie te zorgen, is de vluchtvoorziening in het noordelijke gedeelte van de Vluchthaven overbodig geworden.

Het bedrijventerrein Bruinisse kan nu worden uitgebreid met Water(sport)-gebonden bedrijvigheid. Deze bedrijven wensen dan wel gebruik te maken van de Vluchthaven. Dit kan ook makkelijker omdat het recreatieve fiets- en voetveer uit de Vluchthaven is verdwenen. De hoog-laagwatersteiger is daarmee overbodig geworden en kan vervangen worden door bijvoorbeeld een installatie van een bedrijf.

Daarnaast is de economische positie van de Vluchthaven niet opgenomen in de structuurvisie Bruinisse. De relatie tussen woongebieden en bedrijvigheid in de Vluchthaven is daardoor niet belicht.

Als laatste hebben we te maken met nieuwe regelgeving zoals de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (1 juli 2008) die een koppeling legt tussen milieuvergunningen en bestemmingsplannen en de recente invoering van het Activiteitenbesluit (24 november 2009) die de milieuvergunning voor de loswal overbodig kan maken. Hierdoor zou de gemeente aan de grote vraag voor gebruik van de loswal en de Vluchthaven kunnen gaan voldoen.

In deze visie geven we handvatten om de positie van de Vluchthaven en zijn bedrijvigheid vast te stellen met de gevolgen daarvan op de directe omgeving. Daartoe geven we in hoofdstuk 4 eerst een uitgebreide omschrijving van de Vluchthaven, inclusief een overzicht van de historische besluitvorming wat betreft de haven. Een economisch perspectief volgt in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt de visie op de Vluchthaven beschreven, samen met de doelen die daardoor behaald kunnen worden. In de hoofdstukken 7, 8, 9 en 10 wordt aandacht besteed aan de verschillende randvoorwaarden. In hoofdstuk 11 volgt een conclusie.

2. Probleemstelling

In de Structuurschets Bruinisse is de Vluchthaven niet aangeduid als een nader te onderzoeken gebied. Dit is echter wel van belang, aangezien het huidige gebruik en ontwikkelingen in de Vluchthaven mede bepalend zijn voor de ontwikkelingen in de deelgebieden Riekusweel en Stoofpolder. Daarnaast legt de ontwikkeling van de 3^e fase van het bedrijventerrein Bruinisse een relatie met de Vluchthaven. Hier zijn bij uitstek mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid.

Maar ook de bedrijfsplaatsing op het naastgelegen industrieterrein en daarnaast zijn plannen in ontwikkeling voor woningbouw aan de oost- en noord-westzijde van de Vluchthaven. Onduidelijkheden over de mogelijkheden in het gebied houden ontwikkelingen tegen casu quo zorgen voor vertraging. In het programmaplan Bruinisse is aangegeven dat het wenselijk is om te onderzoeken wat het gebruik is van de haven en hoe die, gelet op ontwikkelingen, zou moeten worden ingericht. Daarbij zal de raad een keuze moeten maken voor de gewenste ontwikkelingsrichting.

Ondanks het ontbreken van een visie is de situatie rond de Vluchthaven in de jaren zo gegroeid. Woningen en bedrijfsmatige activiteiten verdringen elkaar om ruimte en rust, althans wat betreft zo min mogelijk overlast van bedrijven. De spanningen in het gebied lopen op, wat de gemeente merkt aan een toenemend aantal verzoeken voor handhaving. Op grond van de huidige indeling wat betreft de milieuzonering gaat de loswal tot de grens van de mogelijkheden, de bewoners van (voormalige) bedrijfswoningen en de bedrijven ondervinden de nadelen van elkaars nabijheid en niemand krijgt wat hij of zij nu echt wil. Een duidelijke keuze door de raad is derhalve gewenst.

De effecten van activiteiten in en rond de Vluchthaven waren niet inzichtelijk. De (on-)mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen zijn daardoor niet bekend. Dit frustriert het economische gebruik van de Vluchthaven. Naar aanleiding hiervan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd en is het van belang een visie voor de Vluchthaven vast te stellen.



Ligplaatsen van de vissersschepen

-  Havenfront
-  Kustroute
-  Mogelijkheid extra tunnelje langzaamverkeer
-  Ontwikkelingen Centrum
-  Mogelijke ontwikkeling Stoopolder
-  Ontwikkeling Riekusweel
-  Nader te ontwikkelen fase 2
-  Nader te ontwikkelen Sportvoorzieningen
-  Mogelijke locatie Scouting



Overzichtskaart van gewenste ontwikkelingen uit de Structuurschets Bruinisse

3. Centrale doelstelling

De visie geeft inzicht in de huidige en gewenste activiteiten in en rond de haven en de effecten daarvan op industrie, wonen en omgeving.

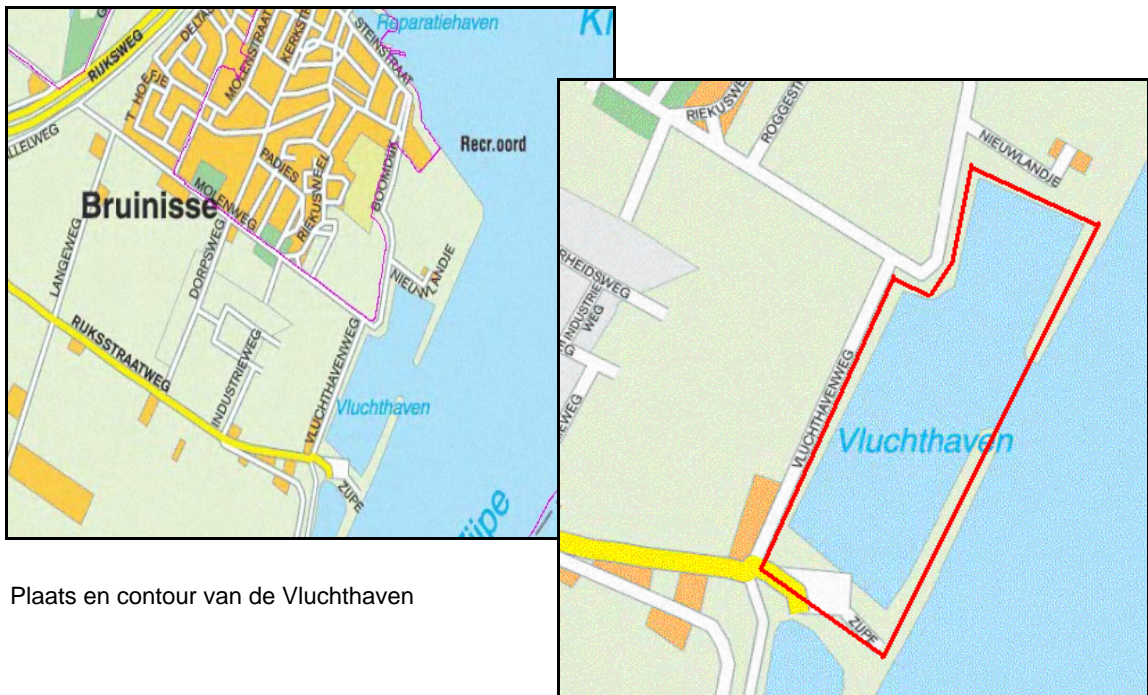
De gewenste activiteiten worden neergelegd in een visie voor de toekomstige ontwikkeling van de Vluchthaven. De daarin opgenomen afgeleide doelen zijn mede bepalend voor het toekomstige gebruik van de haven en de ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid en woningbouw in Bruinisse.

Deze visie geeft de gemeente handvatten om ontwikkelingen in het gebied te kunnen sturen en laten uitvoeren. Daarnaast is het een noodzakelijke bouwsteen voor het op te stellen masterplan en bestemmingsplan voor de deelgebieden Stoofpolder en Riekusweel.



4. De Vluchthaven vroeger en nu

Deze visie geeft een schets van de Vluchthaven aan de zuid/oostzijde van Bruinisse. Om een goed beeld te krijgen van de grenzen van deze visie en de huidige en gewenste activiteiten in dat gebied, wordt eerst een uitgebreide omschrijving gegeven. Het bedrijventerrein heeft een duidelijke relatie met de Vluchthaven en wordt daarom wel genoemd, maar is niet expliciet meegenomen in het doelgebied van de visie.



Plaats en contour van de Vluchthaven

4.1 Historisch perspectief

De Vluchthaven is in 1931 aangelegd door Rijkswaterstaat om binnenvaart een afmeergelegenheid te bieden bij slecht weer. Door veranderingen in de Vissershaven konden schepen daar niet meer afmeren. De Vluchthaven is naast de in 1907 aangelegde tramhaven geplaatst waar het veer Zijpe-Anna Jacobapolder aanmeerde. Dit veer is in 1989 opgeheven. In 1977 heeft de gemeente Bruinisse bij Rijkswaterstaat gepeild om de Vlucht- en veerhaven te ontwikkelen tot industrie- of reparatiehaven, samen met een nat industrieterrein. Het heeft nog tot 1983 geduurd voor de Vluchthaven weer in beeld kwam als alternatieve locatie voor de, toen nog, groeiende vissersvloot.

Hierna volgden de studies naar de mogelijkheden en haalbaarheid elkaar op. In 1985 besluit de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bruinisse dat de Vluchthaven naast bedrijfsmatige ontwikkelingen benut kan worden voor reservecapaciteit voor de Vissershaven. In 1991 verschijnt het rapport "Gemeente Bruinisse, ruimtelijk-functioneel ontwikkelingsperspectief". De veerhaven werd toen niet meer gebruikt en Rijkswaterstaat was bezig met de bouw van vluchtplaatsen bij de Krammersluizen waardoor de vluchthaven ook zijn betekenis zou verliezen.

De gemeenteraad kiest vervolgens voor een bedrijfsmatige invulling van de Vluchthaven en reservecapaciteit voor de vissers. Voor de veerhaven wordt primair bedrijfsmatige ontwikkeling voorgestaan en secundair aquacultuur. In 1994 besluit de gemeenteraad tot de start van de ontwikkeling van bedrijfsmatige activiteiten in de Vluchthaven. Het gemeentebestuur is van mening dat de bedrijfsmatige ontwikkeling van de Vluchthaven toch door dient te gaan ondanks de woningplannen nabij de Vluchthaven. De gemeenteraad van Schouwen-Duiveland besluit in 1999 het krediet beschikbaar te stellen voor de aankoop van de haven en de aanleg van steigers en de loswal. In 2001 zijn in de Vluchthaven de steigers en de loswal gebouwd. De ontwikkeling van de Vluchthaven, in combinatie met de grondexploitatie van het bedrijventerrein Bruinisse fase III, is gerealiseerd voor € 4.602.000. Hiervoor is een subsidie ontvangen van € 1.964.000.

4.2 Huidige activiteiten

Op onderstaande luchtfoto van de Vluchthaven zijn de huidige activiteiten in beeld gebracht. Aan de Oosterscheldekant liggen dertien ligplaatsen voor vissersschepen. Hier tegenover ligt de gemeentelijke loswal voor stuks- en bulkgoederen. Ten zuiden daarvan het bunkerstation en het bunkerschip van de firma Roukema met in de hoek de steiger en kraan van de firma Bal. Tussen firma Bal en de vissersschepen ligt nog een oude steiger die tot voor kort werd gebruikt voor het toeristische veerpontje. Deze is niet apart aangemerkt op de foto. Het pontje is in 2007 verhuisd naar de Vissershaven waar voor een nieuwe steiger is aangelegd. In het noordelijke gedeelte van de haven liggen enkele oude steigers voor binnenvaartschepen die een vluchtplaats zoeken.

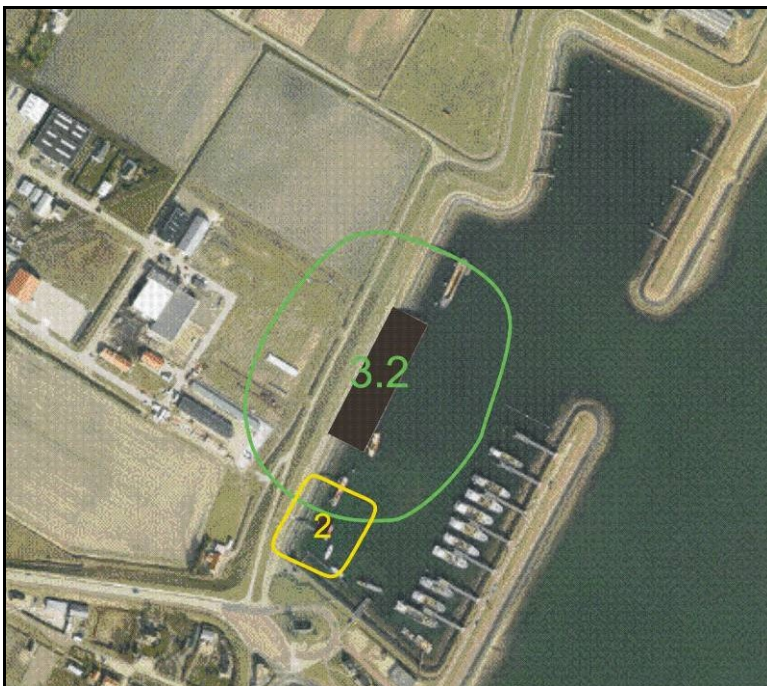


Activiteiten in de Vluchthaven

4.3 Milieuzonering

De Vluchthaven is bestemmingsplanmatig ingedeeld in verschillende milieucontouren voor bedrijvencategorieën. Een bepaald type bedrijf zit in een categorie door de hoeveelheid geur, stof, lawaai en geluid die het produceert. In een milieucontour mogen zich bestemmingsplanmatig alleen bedrijven vestigen die de maximale bedrijvencategorie hebben die in het bestemmingsplan beschreven staat.

De bedrijvencategorieën hangen samen met vastgestelde milieuzones. Deze zones geven de aanvaardbare afstand tussen bedrijven en woningen aan. Dit zijn richtafstanden, geen verplichte meters! In het blauwe kader wordt dit nog eens uitgelegd. Op onderstaande foto zijn de huidige contouren met de milieuzones ingetekend.



Huidige bestemmingsplancontouren met de milieuzones van de Vluchthaven

Naast de Vluchthaven liggen woningen, waarvan er enkele zijn aangemerkt als dienstwoning. Ook liggen woningen op het bedrijventerrein van de haven welke geen dienstwoning zijn (Zijpe). Veel van deze woningen bevinden zich binnen de milieuzones van de bedrijven. Voor de bestaande activiteiten en woningen is de milieuzonering niet van toepassing. Voor nieuwe bedrijven en woningen is dat wel het geval. Deze zullen de richtafstanden moeten respecteren tenzij goed kan worden onderbouwd waarom de bedrijven en woningen binnen deze afstand geen hinder van elkaar hoeven te verwachten.

Milieuzonering in een notendop

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen en andere gevoelige functies op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. Het ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen dient twee doelen:

- het bieden van zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.
- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder voor woningen en andere gevoelige bestemmingen;

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Het richt zich uitsluitend op het sturen van nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van bestaande situaties.

De milieuzonering wordt uitgedrukt in een milieucategorie van 1 tot 6. Deze categorieën hebben elk een eigen richtafstand tussen woningen en bedrijven. Voor het bedrijventerrein Bruinisse zijn dit de belangrijkste minimale richtafstanden:

Categorie 1	10 meter
Categorie 2	30 meter
Categorie 3.1	50 meter
Categorie 3.2	100 meter
Categorie 4.1	200 meter

5. Economisch perspectief

De Vluchthaven is niet alleen lokaal maar ook regionaal c.q. nationaal van economisch belang. Binnenvaartschepen vervoeren vaak transportkosten-gevoelige materialen zoals bouwmaterialen voor woningbouw of dijk-versterkingen. De loswal in de Vluchthaven had in 2008 een goederenoverslag van 170.000 ton en in 2009 45.000 ton. Wanneer dit over de weg had moeten worden vervoerd, als dit al mogelijk was, waren er veel meer vervoersbewegingen nodig geweest, vooral op regionale en landelijke schaal.

De overgeslagen tonnen in 2009 zijn lager dan die in 2008. Dit heeft ook te maken met de beperkingen die de milieuvergunning met zich meebrengt. Men heeft verschillende bedrijven, en daarmee inkomsten, moeten afslaan. Een kort overzicht van werkzaamheden die we niet hebben kunnen uitvoeren door de beperkingen in de milieuvergunning:

- Een houtbedrijf uit het hoge noorden die boomstammen over wilde slaan en eventueel tijdelijk opslaan. (Opslag is niet toegestaan)
- Een bedrijf in stukgoederen dat vooral 's avonds de goederen wilde overslaan. ('s Avonds zijn zeer beperkte vervoersbewegingen toegestaan)
- Een bedrijf voor grove materialen die grote klussen op het eiland Goeree-Overflakkee heeft. (Maximale vervoersbewegingen en bedrijfencategorie werden overschreden)
- Het bedrijf dat de dijken verzwaart, de grove materialen worden nu ter plaatse met een kraan op een ponton overgeslagen. (Maximale vervoersbewegingen en bedrijfencategorie werden overschreden)

Deze aanvragen bedroegen in kwantiteit gemiddeld 200.000 ton goederen per jaar. In inkomsten omgezet gaat het dan over € 68.000 per jaar dat is misgelopen.

De Vluchthaven heeft een gemiddelde jaarinkomst van € 190.000 over de jaren 2008-2009. Het winstpercentage bedroeg in de jaren 2007 en 2008 gemiddeld 20%. Deze winst dekt hiermee net niet het verlies van de Vissershaven Bruinisse (met een gemiddelde kostendekking van 76% in die periode). De vaste gebruikers betalen jaarlijks huur of liggeld voor hun plek in de haven. De gebruikers van de loswal betalen per keer gebruik en de schepen die van de vluchtplaatsen gebruik maken, betalen alleen liggeld wanneer zij langer dan 48 uur blijven liggen. Een groot gedeelte van de inkomsten van de Vluchthaven komt van de lig- en overslaggelden van de loswal.

5.1 Provincie Zeeland

Ook de Provincie Zeeland onderschrijft het economische belang van de binnenhavens steeds meer. In het rapport 'Indicatie Baten Delta in Zicht' dat is geschreven in opdracht van de Deltaraad/Provincie Zeeland staat: "In het algemeen kan gesteld worden dat de binnenvaart door de Deltawateren nationaal en internationaal gezien zeer belangrijk is en dat dit, gegeven de verwachte groei, zo blijft. De voorspelde verdere groei van het vervoer met containers en een betere aansluiting van de binnenvaart op de zeehaven-terminals zal de containervaart door de Deltawateren waarschijnlijk nog sneller doen toenemen.

Hoeveel die toename via de verschillende vaarwegen zal zijn is moeilijk in te schatten, omdat dit mede afhankelijk is van de toekomstige containeroverslagfaciliteiten in Vlissingen en Gent/Terneuzen.”

Zeeland heeft door de eilandenstructuur een fijnmazig netwerk van vaarwegen en binnenhavens voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De binnenhavens van Goes, Bruinisse, Zierikzee, Kamperland, Borsele, Kats, Sint Philipsland, Middelburg, Vlissingen, Schore, Wemeldinge, Breskens, Walsoorden, Terneuzen, Axelse Sassins, Sluiskik en Sas van gent zijn voor de overslag van goederen via water belangrijk voor bedrijven in Zeeland.

De Provincie Zeeland heeft in juni 2008 een visie op Zeeuwse binnenhavens gepubliceerd: 'Netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen Zeeland'. Dit actieprogramma is opgesteld omdat de Provincie kansen ziet voor de binnenvaartsector voor de toekomst.

De Provincie stelt in het programma onder andere dat Zeeland moet inzetten op behoud van binnenhavens met faciliteiten voor bedrijven met bulktransport.

De provincie Zeeland streeft naar de ontwikkeling van een duurzaam goederenvervoernetwerk, waarin vervoer over water via de vaarwegen en de bereikbaarheid van de economische centra (havens) zowel een belangrijke regionale als (inter)nationale functie hebben. De ligging van de Vluchthaven nabij één van de drukste binnenvaartroutes, Rotterdam-Antwerpen is daarom van groot belang.

Voor het realiseren van een duurzaam goederenvervoersnetwerk in Zeeland speelt vervoer over water via de binnenvaart en de bereikbaarheid van de havens een belangrijke rol. Zeeland wil werken aan het versterken van het internationale en regionale netwerk van binnenhavens en vaarwegen. Provincie Zeeland wil daarin een initiërende en coördinerende rol spelen en zet in op het meer stimuleren van meer vervoer over water door het wegnemen van infrastructurele knelpunten en ontwikkelen van regionale faciliteiten voor de op- en overslag van goederen. De Vluchthaven is één van de Zeeuwse binnenhavens en de grootste op Schouwen-Duiveland. De laatste jaren is de tendens om de (industriële) binnenhavens in Zeeland om te zetten naar recreatieve havens en woonomgeving. Er wordt vaker voor gekozen om de functie van binnenhavens als industriehaven af te stoten. Dit verhoogt de kansen voor de ontwikkeling van de Vluchthaven als het gaat om groei van overslag van goederen.

De binnenhavens in Zeeland hebben een belangrijke regionale functie voor de bouwsector als vestigingsplaats en overslaglocatie van de zand- en grindbedrijven en betoncentrales op de verschillende eilanden. Voor de agrarische sector zijn laad-loskades in de regio essentieel voor kostenefficiënt vervoer via water voor de boeren en agrarische bedrijven (afvoer van granen en aanvoer van meststoffen en veevoeder). Tevens zijn de binnenhavens belangrijk voor de aanvoer van aardolie en chemische producten en voor vervoer van grote stalen buizen via het water. In totaal wordt ruim 26 miljoen ton goederen via de binnenvaart van en naar Zeeland vervoerd waarvan ruim 4 miljoen ton van en naar de binnenhavens, exclusief de zeehavens (bron: CBS).

Indien via de havens in Zeeland niet meer ruim 26 miljoen ton goederen per binnenvaart kunnen worden vervoerd, dan zal het aantal vrachtwagenbewegingen in de regio met ongeveer 900.000 per jaar toenemen; dit zijn 3.000 volle vrachtwagens per dag. De directe werkgelegenheid van de Zeeuwse zee- en binnenhavens bedraagt ongeveer 16.000 werkzame personen met een toegevoegde waarde van bijna 4 miljard euro in 2006 (bron: Havenmonitor 2006).

Zeeland wil de vooraanstaande regionale en internationale functie van het netwerk van binnenhavens en vaarwegen behouden en versterken. Voor het realiseren van een duurzaam goederenvervoernetwerk in Zeeland heeft vervoer over water en de bereikbaarheid van de havens een essentiële functie nu en in de toekomst. Zeeland wil de huidige laad- en loskades zoveel mogelijk behouden, waar mogelijk opwaarderen en multifunctioneel gebruiken om in de toekomst ook goederen via water van en naar de steden te kunnen vervoeren.

In de scenario's van de planbureaus en trendanalyse komt naar voren dat in Zeeland het goederenvervoer over water zal toenemen. Provincie Zeeland wil een coördinerende rol spelen in het versterken van het regionale en internationale netwerk van binnenhavens en vaarwegen. De partijen in Zeeland zetten samen in op het stimuleren van meer vervoer over water door het wegnemen van infrastructurele knelpunten en ontwikkelen van regionale faciliteiten voor de op- en overslag van goederen.

Vanuit het actieprogramma dat is opgesteld door de Provincie, vormt de knelpuntenanalyse de basis voor het samenstellen van een maatregelpakket voor het aanpakken van de knelpunten voor het realiseren van de ambities voor het netwerk van binnenhavens en vaarwegen in Zeeland. De belangrijkste maatregelen voor de Vluchthaven betreffen:

- Het behouden en ontwikkelen van het netwerk van binnenhavens in Zeeland voor de vestiging van watergebonden bedrijven gericht op:
 - Op waarden van haven- en kadefaciliteiten in o.a. Bruinisse, Wemeldinge, Schore en Walsoorden;
 - De uitbreiding van nat terrein Bruinisse Vluchthaven voor meer gebruik van de kade mede via nieuwe wetgeving Wro (meer geluidruimte)';
 - Instandhouden van openbare laad-loskades op de eilanden in Zeeland voor de aanvoer van zand en grind en afvoer van agrarische producten (o.a. Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland).

6. Visie Vluchthaven

De visie voor de Vluchthaven is samen te vatten in een centrale doelstelling:

De Vluchthaven is een economisch stabiele industriehaven met een regionale functie die volledig gebruikt kan worden voor afmeergelegenheid voor visserij, overslag van goederen, cruisevaart en water(sport)gerelateerde bedrijven.

Deze doelstelling is uit te splitsen in een aantal afgeleide doelen:

Een kostendekkende exploitatie

De Vluchthaven draait op dit moment met een winst van 20%. Dit betekent dat de inkomsten gemiddeld € 31.000 per jaar hoger zijn dan de uitgaven. Dit geld wordt nu ingezet om het verlies van de Vissershaven gedeeltelijk te dekken. Om een goede industriehaven te blijven houden is het niet alleen van belang de kostendekking minimaal op 100% te houden, maar ook een reserve te hebben om te kunnen blijven investeren in de voorzieningen. De winst van de haven zou in een reserve gestort kunnen worden waaruit toekomstige (vervangings)investeringen betaald worden. De effecten hiervan op het totale product handelshavens (Vissershaven, Werkhaven plus Vluchthaven) en op de gemeentelijke begroting moeten hiervoor nader onderzocht worden. Voor de Vluchthaven betekent het wel een extra zekerheid voor het voortbestaan en het adequate voorzieningenniveau. Wanneer de kostendekking van de Vluchthaven door hoge uitgaven (denk aan de meerpalen) onder de 100% dreigt te zakken, zullen de inkomsten navenant verhoogd moeten worden door het verhogen van liggelden, huren en dergelijke.

Beschikbaarheid van ligplaatsen voor de visserij

Naast de loswal is de Vluchthaven aangekocht voor het plaatsen van de grote vissersschepen. Deze moeten dan ook een ligplaats in de Vluchthaven blijven houden. Dit houdt in dat wanneer een schip vertrekt, de lege plaats in eerste instantie ingenomen kan worden door een ander vissersschip. Als er geen animo door de vissers voor een dergelijke plek is, kan de ligplaats worden aangeboden aan een ander bedrijfsvaartuig. Particuliere pleziervaartuigen krijgen geen ligplaats in de Vluchthaven, daarvoor zijn voldoende ligplaatsen in andere, recreatieve havens aanwezig. Bovendien is nog een groei daarvan in de omgeving van Bruinisse voorzien door de aanleg van de uitbreiding van de Jachthaven Bruinisse.

Maximale overslag van goederen en cruisevaart aan de loswal

De loswal moet geschikt zijn voor de meeste soorten bulk- en stukgoederen. De mogelijkheden voor het ontvangen van cruiseschepen, langer dan 100 meter, moet worden vergroot. De vraag naar een lig- en laad/losplaats in de afgelopen jaren bewijst dat er meer cruiseschepen en binnenvaartschepen naar Bruinisse zullen komen. De technische mogelijkheid is aanwezig aan de loswal, door nieuwe regelgeving staat niets directe implementatie nog in de weg.

Door de loswal aan te wijzen als een locatie waar zoveel mogelijk overgeslagen en aangelegd kan worden, moet deze ook vrijgehouden worden voor dat gebruik. Dat betekent dat ook de ruimte naast de loswal (waar palen zijn geslagen om extra schepen aan af te kunnen meren) vrijgehouden moet worden voor dit gebruik. Dat gedeelte van de haven zal niet worden verhuurd aan een derde of ingericht worden voor het aanleggen van schepen anders dan voor gebruik aan de loswal, of gebruik door een bedrijf.

Vestigen van water(sport)gerelateerde bedrijven

De Vluchthaven moet openstaan voor bedrijven die gebruik moeten maken van het water voor de uitoefening van hun bedrijf. Behalve behoud van de bestaande bedrijven, is dit ook mogelijkheden scheppen voor nieuwe bedrijven, voor zover de ruimte dat toelaat. Bedrijven met een vestiging op het bedrijventerrein Bruinisse hebben hierbij voorrang.

De verschillende doelen zijn alleen volledig haalbaar als de gemeente hierin duidelijke keuzes maakt en acties onderneemt om deze keuzes te effectueren. Het is belangrijk om randvoorwaarden te scheppen en aan de hand daarvan beslissingen te nemen i.c.;

- De bedrijvencategorieën in de Vluchthaven bestemmingsplanmatig verhogen.
- De gebruiksmogelijkheden van de loswal vergroten door gebruik te maken van de nieuwe regelgeving.
- De positie van bestaande woningen en nieuwbouw rond de Vluchthaven vaststellen en de nodige maatregelen treffen.
- Onderzoek doen naar de meest optimale ontsluitingsroute om de woningen langs het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg en de Zuidweg te ontlasten wat betreft wegverkeerslawaaï.

In de volgende hoofdstukken worden deze acties verder uitgewerkt.



De kraan van de firma Bal en Co

7. Bestemmingsplan aanpassen

De Vluchthaven is in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Bruinisse opgenomen. In dat bestemmingsplan staat dat de gemeente de activiteiten van de bestaande loswallen te Bruinisse (Vissershaven) en Zierikzee (Engelse Kade) op termijn wil bundelen naar de loswal in de Vluchthaven. Een doelstelling van het bestemmingsplan is het verbeteren van de economische basis (diversificatie) door:

- behoud en uitbouw van de functie van Bruinisse voor opvang van lokale bedrijvigheid;
- het stimuleren van de groei van reeds in Bruinisse aanwezige bedrijven in de industrie, bouw transport, handel en groothandel.

In het bedrijventerreinenprogramma is het bedrijventerrein van Bruinisse opgenomen als een grootschalig bedrijventerrein. Op grootschalige bedrijventerreinen kunnen grootschalige bedrijfsactiviteiten plaatsvinden tot en met milieucategorie 4 en is de maximale kavelgrootte niet van toepassing. In het provinciale Omgevingsplan wordt het bedrijventerrein Bruinisse aangeduid als een terrein met ontwikkelingspotenties door de huidige aard, omvang en weg- en waterverbindingen. In het Omgevingsplan is als doel voor bedrijventerreinen opgenomen dat het duurzaam en intensief gebruik van de ruimte wordt bevorderd.

7.1 Loswal

Op grond van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is de loswal ingeschaald op categorie 3.2. De botenkraan in de zuidwest hoek van de haven is gecategoriseerd op 2. Om in de Vluchthaven kansen te bieden voor uitbreiding van watergebonden bedrijfsmatige activiteiten, dient de bedrijvenscategorie van de Vluchthaven inclusief kade en loswal, te worden vergroot en aangepast aan de bestaande milieucategorie op het Bedrijventerrein (3.2). Ook de uitbreiding van werkzaamheden aan de loswal kan enkel, wanneer daar een hogere milieucategorie aan gegeven wordt.

De aan- en afvoer van bulkgoederen (zand en grind) valt in bedrijven-categorie 4.1. Door de strikte bepalingen van de milieuvergunning was er sprake van een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de loswal. In het bestemmingsplan is de bedrijvencontour van de loswal op 3.2 gezet. Met de invoering van het Activiteitenbesluit per 1 januari 2008 is op grond van de Wet milieubeheer meer mogelijk ten aanzien van het gebruik van de loswal, aangezien meerdere activiteiten vallen onder de meldingsplicht. Daardoor vallen ook de beperkingen die nu gelden voor de vervoersbewegingen weg (zie hoofdstuk 10).

Wanneer de bepalingen in de milieuvergunning zijn vervangen door de melding vallen ook de beperkingen voor de soort vracht grotendeels weg. Het vergroten van de activiteiten op de loswal zorgt in dat geval voor een hogere milieucategorie.

Om niet in strijd met het bestemmingsplan te handelen, moet de categorie daarom verhoogd worden naar 4.1. Een vergroting naar categorie 4.2 is minder voor de hand liggend omdat het hierbij dan veelal gaat om goederen die alsnog onder een milieuvergunning vallen.

In dat geval zullen de bepalingen over de vervoersbewegingen weer gaan gelden waardoor het vervoer weer onmogelijk is.

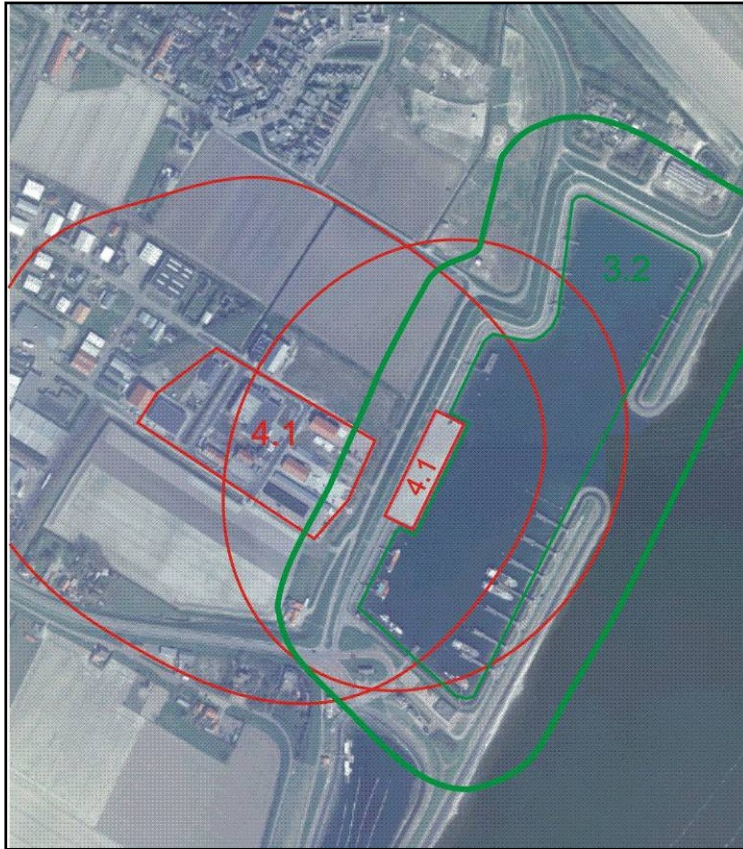
Vanwege de aanwezigheid van woningen in de nabije omgeving is het risico op introductie van vergelijkbare beperkingen, zoals in de milieuvergunning waren opgenomen, groot. Dit is ongewenst mede gezien de gewenste economische ontwikkeling van de haven.

Daarnaast is via vrijstelling het bestemmingsplan aan te passen, mits de bedrijven voorkomen in de categorieën 1 tot en met 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en passen in de milieuzonering van het bedrijventerrein.

Het verhogen van de bedrijvenscategorie van de loswal verhoogt weliswaar de milieucontour, maar zorgt, samen met de melding in het kader van de AmvB, wel voor intensief gebruik van de loswal waardoor de ontwikkelpotenties van het bedrijventerrein eindelijk ten volle benut kunnen worden. Bovendien past dit in het provinciale goederenvervoerbeleid waarin gesteld wordt dat de Provincie naast de coördinerende taak ook een rol heeft in het Omgevingsplan en de ruimtelijke ordening waardoor de afweging van belangen in regionaal perspectief plaatsvinden en niet lokaal. De op te stellen Zeeuwse binnenhavenvisie geeft de Provincie de voorwaarden aan voor ruimtelijke ontwikkelingen in Zeeland (Actieprogramma binnenvaart Zeeland, november 2007).

7.2 Overig havengebied

Op het bedrijventerrein neemt de bedrijfsmatige activiteit toe door het nieuw aan te leggen deel van het industrieterrein aan de zuidkant. Dit gedeelte leent zich bij uitstek voor het vestigen van water(sport)gerelateerde bedrijven. Bedrijven maken dan gebruik van de Vluchthaven. De Vluchthaven heeft beperkte capaciteit beschikbaar voor de vestiging van installaties (kranen) aan de zuidzijde van de haven, maar ook de noordzijde kan worden ingericht voor bedrijfsmatige activiteiten. Wanneer een bedrijf zowel op het bedrijventerrein als op de Vluchthaven zijn activiteiten uitvoert, valt het geheel onder één milieuvergunning. Scheepsgebonden activiteiten, zoals een werkponon, zijn minimaal categorie 3.1 en water(sport)gerelateerde bedrijven vallen binnen categorie 3.1 of 3.2. Om vestiging van deze bedrijvigheid, met activiteiten op zowel het bedrijventerrein als in de Vluchthaven, mogelijk te maken is het van belang dat aan de Vluchthaven (met uitzondering van de loswal) een bedrijfscategorie van 3.2 toegekend wordt.



Milieuzones van de ontwikkelingen in de Vluchthaven

Op de foto zijn de milieucoutouren van de vergrote bedrijvencategorieën in beeld gebracht. Hierop is te zien dat de oude 4.1 contour van het bedrijventerrein en de nieuwe contour van de loswal elkaar grotendeels overlappen. De groene contour van de Vluchthaven (categorie 3.2) heeft in het noordelijke deel invloed op het woningbouwgebied Stooppolder. In het Zuidelijke deel overlapt die contour deels de bestaande contour van het bedrijventerrein, maar een deel reikt ook over woningen aan het Zijpe heen.

8. Gebruiksmogelijkheden loswal

De activiteiten op de loswal kunnen flink worden uitgebreid. Bedrijven en instanties willen meer en andere bulkgoederen overslaan. Maar ook cruise-organisaties hebben de Vluchthaven gevonden als goede en goedkope tussenstop voor hun schepen. In het vaarseizoen (maart - oktober) hebben we dagelijkse vraag voor een ligplaats van deze bedrijven. De loswal wordt echter in deze activiteiten beperkt door de voorschriften (grenzen van het Besluit) van de huidige milieuvergunning.

Per 1 januari 2008 is het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) in werking getreden. Het Besluit is van rechtswege van toepassing op een groot aantal inrichtingen. Het Besluit maakt onderscheid in drie typen inrichtingen:

- Type A: geen meldingsplicht, de voorschriften uit het Besluit en de bijbehorende ministeriële regeling zijn rechtstreeks van toepassing.
- Type B: wel meldingsplicht, de voorschriften uit het Besluit en de bijbehorende ministeriële regeling zijn rechtstreeks van toepassing.
- Type C: activiteiten genoemd in bijlage I van het Besluit. Gedeeltelijk zijn de voorschriften uit het Besluit/Ministeriële regeling van toepassing, deels blijft vergunningplicht.

De loswal is een type B inrichting. Delen van de vigerende vergunning blijven nog drie jaar van kracht.

8.1 Exploitiemogelijkheden

In opdracht is een akoestisch onderzoek gedaan naar de exploitiemogelijkheden van de loswal. Uitgangspunt van het onderzoek is dat voldaan moet worden aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

De loswal kan mede worden geëxploiteerd voor het lossen van basaltkeien, staalslakken en zand- en grind en aanverwante producten onder de volgende voorwaarden:

1. Het lossen van basaltkeien of gelijksoortige producten mag ten hoogste in totaal 8 uur in de dagperiode duren. Als er twee schepen tegelijk worden gelost is dat dus 4 uur per schip. Het lossen van dergelijke producten is niet mogelijk in de avond- en/of nachtperiode.
2. Het lossen van zand en grind of gelijksoortige producten mag ten hoogste in totaal 16 uur in de dagperiode duren. Als er twee schepen tegelijk worden gelost is dat dus 8 uur per schip. In de avondperiode is de mogelijkheid beperkt tot slechts 0,5 uur totaal.
3. Het gebruik van shovels of gelijkwaardig materieel is beperkt tot in totaal 10 uur in de dag-, 2 uur in de avond- en 1 uur in de nachtperiode.
4. Voor de afvoer van producten kunnen er 64 vrachtauto's in de dag- en 5 in de avond- en nachtperiode rijden.

9. Woningbouw

Bij het vaststellen van hogere bedrijfscategorieën in de haven, vallen bestaande woningen en woningbouwlocaties binnen de nieuwe milieucour. Er is echter sprake van een grote overlap van milieucour door de al aanwezige cour van het bedrijventerrein Bruinisse. Bij de verhoging van de bedrijvenscategoric van de loswal komt alleen woning Zijpe 3 voor een groter gedeelte in de milieucour te liggen.

De woningbouw Riekusweel IV en Stoofpolder dienen rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen in de haven maar dat hoeft geen beperking van de eventuele mogelijkheden in te houden. Toekomstige woningbouw en andere planvorming dienen ruimte te maken voor bedrijfsmatige activiteiten. De woningbouw is dan ook ondergeschikt aan economische activiteiten in de Vluchthaven.

10. Onderzoek meest optimale ontsluitingsroute

De inrichting valt onder het Besluit Algemene Regels voor Inrichtingen. Op 3 juni 2010 is een uitbreiding van de activiteiten gemeld. Hierdoor zal het zware verkeer van en naar de inrichting toenemen. Bij wijziging van de milieuzonering hoeft het wegverkeerslawaaï niet getoetst te worden omdat er namelijk geen sprake is van reconstructie van een weg of de oprichting van nieuwe geluidgevoelige inrichtingen. De problematiek omtrent hogere grenswaarden is derhalve niet aan de orde.

Ontsluiting bedrijventerrein en Vluchthaven

Voor de beoogde bedrijven op het 3^e fase/nieuw in te richten gedeelte van het bedrijventerrein dient een toegangsweg aan te worden gelegd. In principe wordt gedacht aan een toegangsweg die vanaf de dijk doodloopt op het bedrijventerrein, dus een weg die alleen ontsluiting biedt aan de nieuwe bedrijven. Er kan echter ook gedacht worden aan een weg die een openbare verbinding kan gaan vormen tussen de Vluchthaven en het bestaande bedrijventerrein. Het verkeer van en naar de bedrijven in de Vluchthaven kan dan gebruik gaan maken van de nieuwe weg. Door aanleg van deze weg kan het aantal verkeersbewegingen op het zuidoostelijk deel van de Rijksstraatweg sterk gereduceerd worden.

Voor- en nadelen

Door het uitbreiden van de activiteiten komt er meer ruimte voor een goede exploitatie van de loswal. Daar staat tegenover dat zonder andere maatregelen het vervoer (zwaar verkeer) over de Rijksstraatweg na vergroting van de planologische mogelijkheden in de Vluchthaven toeneemt. In de huidige situatie worden nu en dan al klachten ingediend. Rekening moet worden gehouden dat bij een uitbreiding van de activiteiten ook het aantal klachten kan toenemen.

Ruimtelijke ordening

Vanuit het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is het aan te bevelen de ontsluitingsroute over het bedrijventerrein te situeren en de woningen langs het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg en de Zuidweg te ontlasten.

Aanbeveling

Het borgen van de ontsluitingsroute is van elementair belang voor het optimaal benutten van de loswal. Een onderzoek naar de meest optimale ontsluitingsroute is derhalve gewenst. De voor- en nadelen van vervoersbewegingen moeten bij het onderzoek worden betrokken. Bovendien de financiële haalbaarheid ten aanzien van de grondexploitatie van het bedrijventerrein. De belangrijkste vraag die centraal staat is 'Welke route prevaleert?'



Bord bij de loswal

11. Conclusie

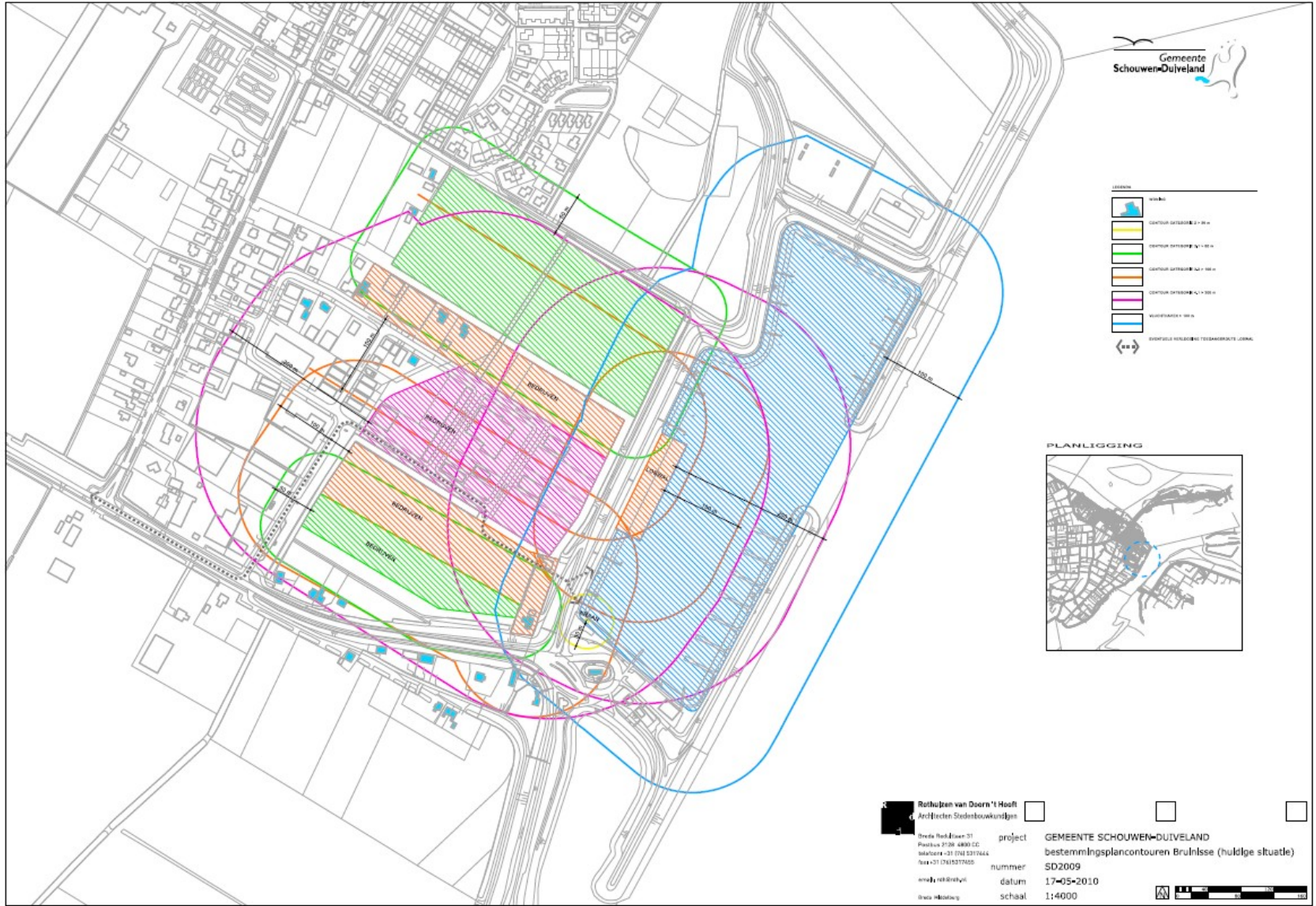
De Vluchthaven in Bruinisse is een belangrijke aanvulling van het achterliggende bedrijventerrein, enig in zijn soort op heel Schouwen-Duiveland en van groot belang voor de economie van het gehele eiland. Tenslotte kunnen op geen andere locatie op een grootschalige wijze producten overgeslagen worden, grote cruiseschepen (vanaf 100 meter) worden afgemeerd of bedrijven zo dicht bij deze voorzieningen hun werk doen. Daarnaast is het de enige haven van Schouwen-Duiveland die groei van water(sport)gebonden bedrijvigheid toelaat of de ruimte heeft om dit te realiseren.

Het is daarom van het grootste belang dat de gemeente doorgaat met investeren in deze unieke bedrijfslocatie en deze locatie ook volledig beschikbaar houdt voor bedrijfsmatige activiteiten. Op die manier is en blijft de Vluchthaven een economisch stabiele industriehaven die volledig gebruikt kan worden voor afmeergelegenheid voor visserij, overslag van goederen, cruisevaart en water(sport)gerelateerde bedrijven.

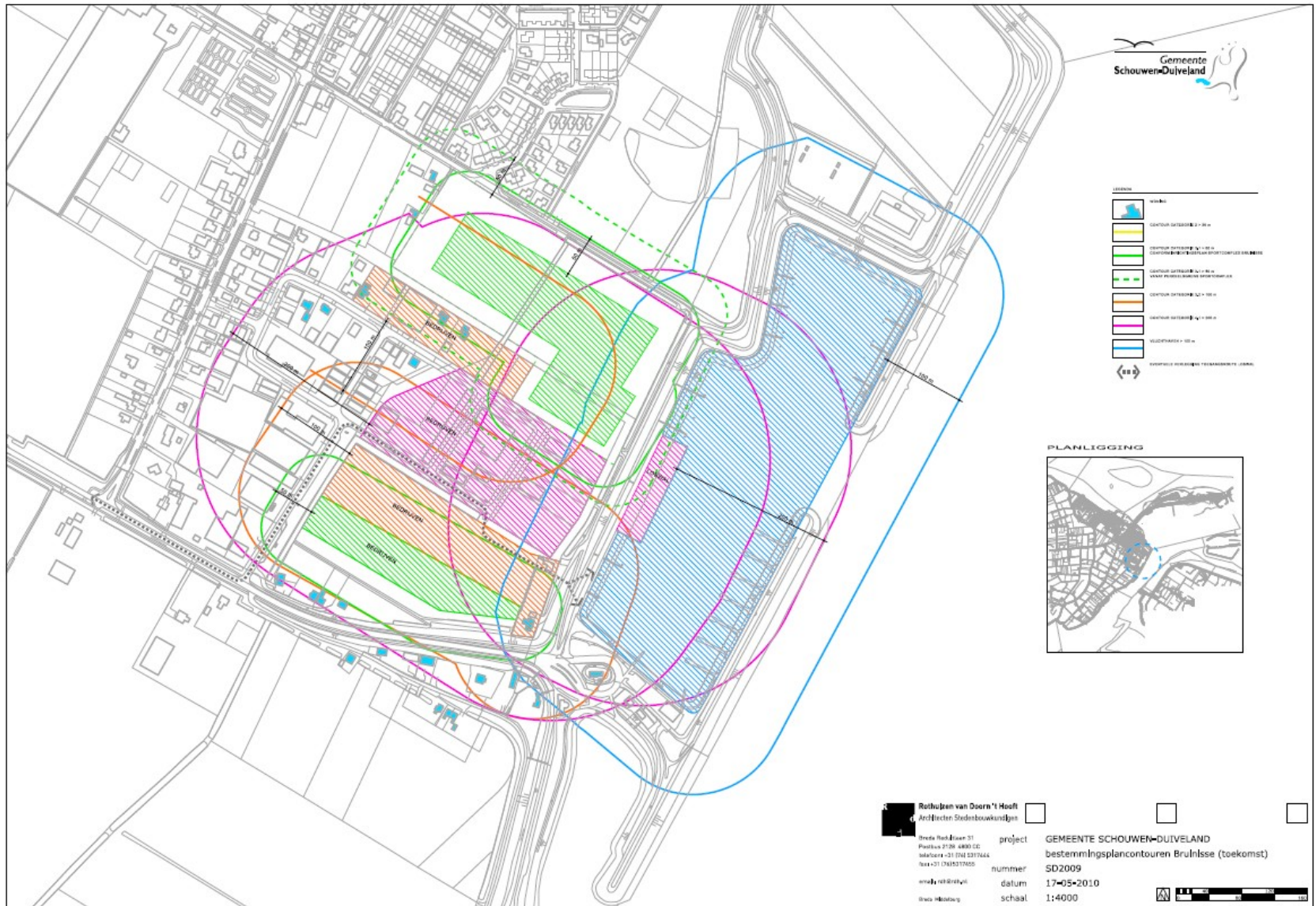
De Provincie en het Rijk onderschrijven dit. In de binnenhavenvisie van de Provincie worden de belangrijkste binnenhavens van Zeeland benoemd en beschreven dat knelpunten worden aangepakt. Daarnaast geeft de visie de Provincie een mogelijkheid om voordat er beslissingen worden genomen over de ruimtelijke ordening (bouwen van woningen), de belangen van de Zeeuwse binnenhavens mee te nemen vanuit een regionaal in plaats van een lokaal perspectief.

Niet alle tegenstrijdigheden tussen huidig gebruik, gewenst gebruik en ontwikkelingen zijn op te heffen. Door nu de juiste keuzes te maken, kan veel - maar niet alles - harmonieus gecombineerd worden. De combinatie woningen en bedrijven is de belangrijkste tegenstrijdigheid die niet eenvoudig op te lossen valt. Uit de mogelijkheden voor de Vluchthaven blijkt dat om de doelen uit de visie te kunnen en blijven halen er verschillende acties nodig zijn:

- De oprichting van een reserve onderzoeken waar de winst van de haven in wordt gestort en waaruit toekomstige (vervangings-)investeringen betaald worden.
- De kostendekking van de Vluchthaven op minimaal 100% houden en de inkomsten verhogen als deze kostendekking hieronder dreigt te zakken.
- De bedrijvencategorie van de haven op 3.2 vaststellen, of de bedrijven die zich daar willen vestigen de mogelijkheid geven om de bedrijvencategorie 3.2 aan te vragen.
- De bedrijvencategorie voor de loswal verhogen naar 4.1.
- Een onderzoek naar de meest optimale ontsluitingsroute om de woningen langs het zuidelijk deel van de Rijksstraatweg en de Zuidweg te ontlasten van wegverkeerslawaai.



Bestemmingsplancontouren Bruinisse (huidige situatie)



Bestemmingsplancontouren Bruinisse (toekomst)