

Bijlagenboek

Bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011"



Rothuizen van Doorn 't Hooft
Architecten
Stedenbouwkundigen





Rothuizen van Doorn 't Hooft  **Architecten**
Stedenbouwkundigen

Stadsschuur 2
Postbus 29 4330 Middelburg
telefoon (0118) 653737
fax (0118) 615912

www.rdh.nl
Middelburg Breda



gemeente
titel

Borsele
Bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011"

projectnummer
imronummer
datum

BS2145
NL.IMRO.0654.BPSW2011
9 juni 2011

Voorontwerp
Ontwerp
Vastgesteld

19 februari 2010
19 oktober 2010
definitief





BIJLAGENBOEK

BIJLAGENBOEK

behorende bij het bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011” in de gemeente Borsele

INHOUD

1. Toelichting op de bestemmingen;
2. Inspraakrapport;
3. Vooroverlegrapport ex art 3.1.1 Bro.
4. Akoestisch onderzoek;
5. Natuurtoets;
6. Wateradvies;
7. Natuurcompensatie en activiteitenplan Sloeweg N62.



BIJLAGE 1

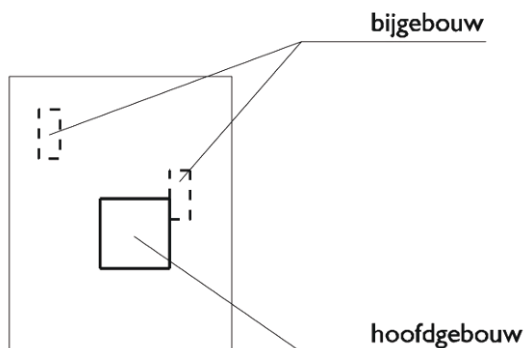
Toelichting op de bestemmingen

BEGRIPPEN

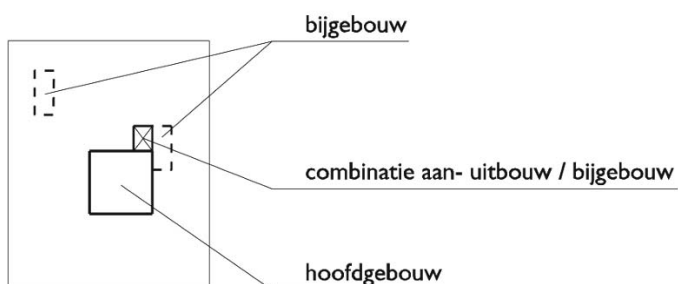
1. **aan- of uitbouw:** een uit de gevel springend, in architectonisch opzicht ondergeschikt deel van een hoofdgebouw dat door haar indeling en inrichting is bestemd hoofdzakelijk te worden gebruikt ten behoeve van het hoofdgebouw;



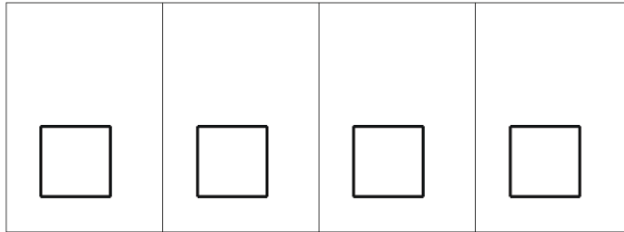
2. **bijgebouw:** een aan het hoofdgebouw gebouwd of daarvan vrijstaand gebouw dat ten dienste staat van het hoofdgebouw en door zijn ligging, functie, constructie of afmetingen ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;



3. **hoofdgebouw:** een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste gebouw valt aan te merken;

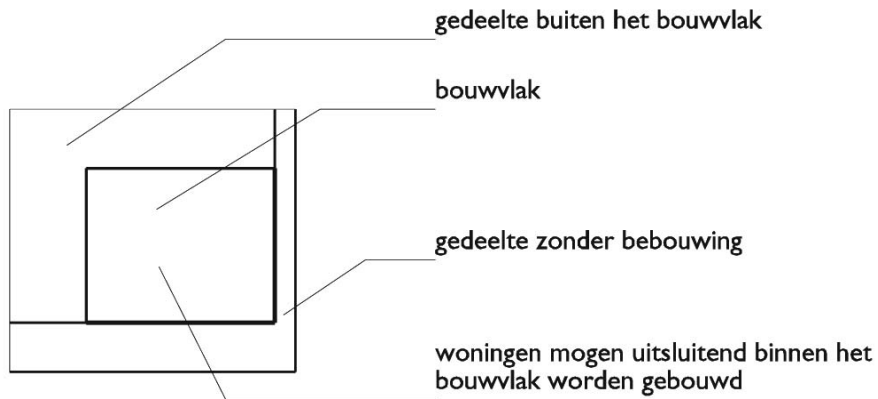


4. **vrijstaand:** een gebouw zonder gemeenschappelijke wand met een andere gebouw;



REGELS

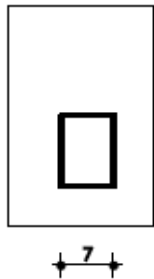
- a. de hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen de op de kaart aangegeven bouwvlakken worden opgericht;



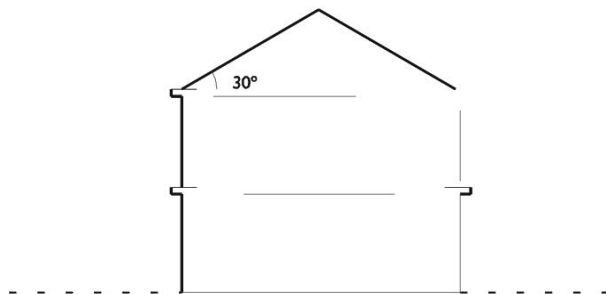
- b. de breedte van een hoofdgebouw – een aangebouwd bijgebouw, aan- en uitbouw als genoemd in lid x, sub a niet meegerekend – zal minimaal bedragen binnen de bouwvlakken met de (specifieke bouw)aanduiding:

'x' x meter.

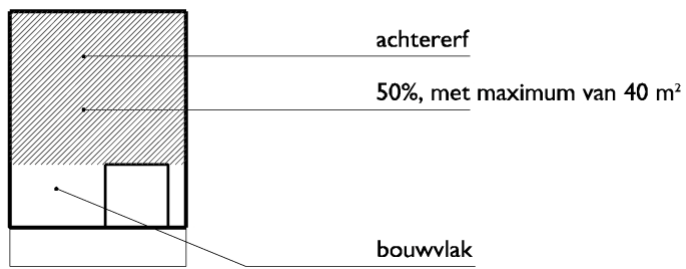
W [vrij]



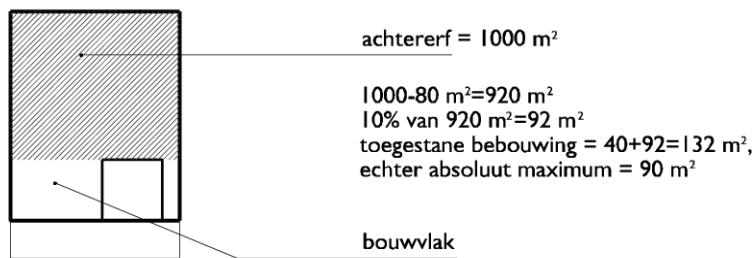
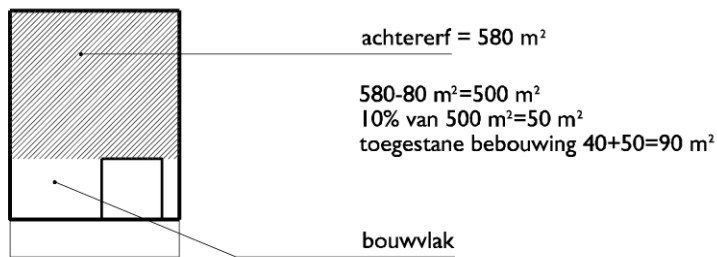
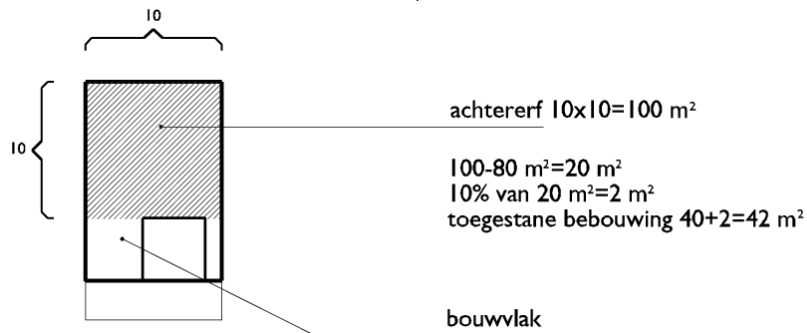
- c. bij toepassing van hellende dakvlakken, bedraagt de dakhelling minimaal 30°;



- d. de bebouwde oppervlakte van het achtererf maximaal 50% mag bedragen met een maximum van 40 m²;



- e. in afwijking van het bepaalde in sub c mag voor achtererven groter dan 80 m² dit maximum worden verhoogd met 10% van het verschil in grootte, zulks met een absoluut maximum van 90 m²;



TOELICHTING BIJ DE TOETSINGSCRITERIA

1. Contract

Er dient een contract te worden opgesteld waarin de voorwaarden zijn opgenomen waaraan de initiatiefnemer en de gemeente zich binden. De belangrijkste voorwaarde die in het contract is opgenomen is dat zowel de initiatiefnemer als de gemeente instemmen met het plan zoals dat is opgesteld door de initiatiefnemer en dat de initiatiefnemer middels het contract zich ertoe verbindt dit plan uit te voeren op de beschreven wijze.

2. Geen onevenredige toename automobiliteit

Er is sprake van een onevenredige toename indien het aantal verkeersbewegingen meer toeneemt dan gemiddeld bij de huidige activiteit gebruikelijk is.

3. Ontsluitingsmogelijkheden

Er dient advies te worden ingewonnen bij de wegbeheerder met de vraag of de weg voldoende draagkracht en capaciteit bezit, en of er vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid geen bezwaren zijn.



BIJLAGE 2
inspraakrapport



**Inspraakrapport
Voorontwerp bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2010”**

GEMEENTE BORSELE

Inspraakrapport Voorontwerp bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2010”

A. Inleiding

De provincie Zeeland is voornemens om de enkelbaans autoweg N62 (Sloeweg) tussen de aansluiting Westerscheldetunnelweg/Bernhardweg West en de A58 te verdubbelen. Dit verhoogt de capaciteit en bevordert de doorstroming en veiligheid op deze weg.

De N62, gedeelte Sloeweg, is de doorgaande verkeersverbinding tussen het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de rijksweg A58 (autosnelweg tussen Eindhoven en Vlissingen). In het noorden sluit de Sloeweg aan op de A58 en in het zuiden sluit deze aan op de N62, gedeelte Westerscheldetunnelweg en de N254 Bernhardweg West. Naast de functie voor het doorgaande verkeer, zorgt de Sloeweg tevens voor de aantakkingen van verschillende woonkernen, zoals Heinkenszand, Nieuwdorp en 's-Heerenhoek, op het hoofdwegenet.

De verdubbeling van de Sloeweg brengt met zich dat ter hoogte van Heinenszand een nieuwe aansluiting (op- en afrit) op de A58 wordt gemaakt. Deze aansluiting geeft een meer directe ontsluiting aan het gebied en verhoogt daarmee sterk de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet.

Ter voorbereiding op het bestemmingsplan is een m.e.r.-studie uitgevoerd, die begin februari 2010 heeft geleid tot vaststelling van het wegenplan met detailwijzigingen, zoals het nu in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen. Het project is deels gelegen op het grondgebied van de gemeente Borsele en deels op het grondgebied van de gemeente Goes.

Het voornemen van de provincie Zeeland is niet passend binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De gemeente Borsele heeft, voor het gedeelte van het project dat gelegen is op haar grondgebied, derhalve een herziening van het bestemmingsplan ‘Borsels Buiten’ in voorbereiding. Deze herziening heeft als doelstelling het bieden van een juridisch-planologisch kader ter realisering van de verdubbeling van het betreffende deel van de N62 en een nieuwe aansluiting op de A58 ter hoogte van Heinkenszand.

B. Informatieavond/inspraak

Informatieavond

Het voorontwerp bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg, 2010” heeft van 1 april tot en met 14 april 2010 voor iedereen ter inzage gelegen in het gemeentehuis in Heinkenszand. Ook was in deze periode het voorontwerp bestemmingsplan te vinden op de gemeentelijke website www.borsele.nl. Gedurende de inspraakperiode is de gelegenheid geboden tot het indienen van schriftelijke reacties bij het college van burgemeester en wethouders.

Op 7 april 2010 heeft een informatieavond plaatsgevonden in het Vergader- en congrescentrum, “De Stenge”, Stengeplein 1 te Heinkenszand. Op deze bijeenkomst is door de initiatiefnemer een toelichting gegeven op het project en konden er vragen gesteld worden over het project.

Inspraak

Gedurende de inspraakperiode zijn er 15 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. In bijlage 1 zijn de inspraakreacties opgenomen.

Bij de hierna volgende behandeling van de reactie is een puntsgewijze samenvatting gegeven van de betreffende reacties. Allereerst wordt hierna enkele algemene opmerkingen gemaakt.

Algemene opmerkingen

1. Voor de voorgenomen verdubbeling van Sloeweg is vanaf medio 2001 een studietraject gevolgd. Voor een overzicht van dit studietraject wordt verwezen naar paragraaf 1.1 van het bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2010”. In dit studietraject is de MER-Sloeweg opgenomen, waarvan het “Technisch deelrapport- geluid” onderdeel is. Dit deelrapport beschrijft de huidige situatie, de situatie bij autonome ontwikkeling en de te verwachten effecten van de alternatieven en varianten. Voor elk alternatief en iedere variant is berekend wat de specifieke bijdrage van het wegverkeer is, daar waar er een beduidende toename van het wegverkeer te verwachten is. Dit is gedaan voor zowel de Sloeweg, de verschillende op- en afritten als de bestaande weginfrastructuur. Het geluidsniveau (Lden) is berekend en telkens vergeleken met de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor nieuwe wegen. Bij de bestaande weginfrastructuur en de Sloeweg is gebruik gemaakt van het reconstructieprincipe. Uiteindelijk is gekozen voor ‘Alternatief B1’ dat, aangevuld met mitigerende maatregelen, gezien wordt als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Bij de nadere uitwerking is uiteindelijk gekozen voor Alternatief 1-A dat gebaseerd is op Alternatief B1 uit de MER-Sloeweg. De gemeenteraad van Borsele heeft in het finalebesluit van 4 februari 2010 besloten tot de keuze voor het MMA conform Alternatief 1-A. De MER-procedure is hiermee beëindigd en in het onderhavige bestemmingsplan is voortgegaan op dit besluit van de gemeenteraad: MMA conform Alternatief 1-A.
2. In het rapport van januari 2010 “Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1-A concept besluit MER N62”, opgesteld door de provincie Zeeland, zijn de onderzoeksresultaten naar de te verwachten geluidbelasting als gevolg van de toenemende verkeersintensiteiten waarvoor de Sloeweg wordt verdubbeld, neergelegd. Dit onderzoek betreft een meer gedetailleerde uitwerking van de gekozen variant en een toetsing van deze variant aan de eisen van de Wet geluidhinder. Bij de geluidberekeningen, is het geluidniveau van voor de aanleg van de Westerscheldetunnel (WST) (voor 2003) als toetsingsnorm gehanteerd. Als het berekende geluidniveau na verdubbeling in 2020 toeneemt met meer dan 1,5 dB dan is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het geluid wordt dan door afscherming terug gebracht tot het niveau van voor de aanleg van de WST. Uit het voormelde akoestisch onderzoek is gebleken dat een aantal geluidwerende voorzieningen noodzakelijk is. De weg zelf wordt uitgevoerd met een geluidreducerend asfalt. De uiteindelijke keuze van het asfalt is vrij, mits de geluidreductie van de berekeningen gehaald wordt. In de berekeningen is uitgegaan van een dunne deklaag.

Na het treffen van de geluidwerende voorzieningen wordt op alle locaties voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor de resultaten en maatregelen wordt verwezen naar het akoestisch rapport welke in de bijlage bij het onderhavige bestemmingsplan is opgenomen.
3. In het vervolg (van de bestemmingsplanprocedure) zal als naam voor het bestemmingsplan worden gehanteerd: bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011”. De naamswijziging heeft te maken met het gegeven dat het bestemmingsplan niet in 2010, maar in 2011 zal worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Puntsgewijze samenvatting

I-1 Brief van 6 april 2010

Samenvatting reactie

1. Voorbij wordt gegaan aan de situatie op recreatiegebied Stelleplas. Uit een eerder geluidsplan blijkt dat met name grote delen van camping Stelleplas in de hogere

geluidsbelasting vallen. De verdubbeling van de Sloeweg met daarbij de oprit naar de A58 die vlak naast de camping zal komen te liggen zal daarbij nog tot een toename van de geluidsoverlast leiden.

2. Indien geen adequate maatregelen genomen worden, wordt overwogen een planschade claim weg te leggen. De verbreding en de oprit zorgen voor een toename van de zogenaamde "zichtvervuiling". Voorzien wordt een aanzienlijke waardevermindering van de kavels en het wegblijven van toeristen. Er wordt gehoopt dat de gemeente Borsele een oplossing zoekt om de overlast tegen te gaan en in het bestemmingsplan te integreren.

Beantwoording

1. Wat betreft de ligging van de nieuw geprojecteerde Sloeweg ten opzicht van camping Stelleplas zij opgemerkt dat in de MER-Sloeweg de geluidsbelasting ter hoogte van de camping niet was bepaald. Dit is overigens in lijn met hetgeen hierover in de Wet geluidhinder is bepaald, maar niet in overeenstemming met het omgevingsbeleid zoals dat is opgesteld door de provincie Zeeland. In het "Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1-A concept besluit MER N62" is de geluidbelasting op de camping berekend. Er kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde zoals dit is opgenomen in het Omgevingsplan 2006-2012. Het treffen van maatregelen ter hoogte van de camping is niet nodig. Zie voorts de punten 1 en 2 onder de Algemene opmerkingen.
2. Als gevolg van een herziening van de vigerende planologische regelingen (lees: onder meer bestemmingsplannen), bestaat er de mogelijkheid dat er zogenaamde 'planschade' wordt geleden. Artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening voorziet, kort gezegd, in een regeling voor degene die in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een bestemmingsplan. Op aanvraag kan een tegemoetkoming in deze schade worden toegekend, voor zover deze schade niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag kan pas worden ingediend c.q. in behandeling worden genomen nadat het herziene planologische regime in rechte onherroepelijk is geworden. De voorgestelde verdubbeling van de Sloeweg, zoals deze is opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" past binnen het wettelijke kader van "een goede ruimtelijke ordening". Additionele 'adequate maatregelen' hoeven derhalve niet genomen te worden.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-2 Brief van 9 april 2010

Samenvatting reactie

1. Verzocht wordt om een verlengde periode ten behoeve van inspraak om de zorgvuldigheid van de procedure te borgen.
2. Er is geen rekening gehouden met de belangen van de familie Uitterhoeve. De milieubelasting van de gepresenteerde varianten wordt gebagatelliseerd.
3. Er is gekozen voor de aansluiting van de Sloeweg op de Molendijk. Bijna recht voor de woning dreigt een nieuwe weg die rechtstreeks op de Sloeweg aansluit. Dit betekent dat al het lokale verkeer van en naar de Sloeweg via de Schippersweg gaat lopen. Dit is onaanvaardbaar. Ter plaatse van de Schippersweg dreigt onaanvaardbare verkeershinder en overlast.
4. Bij de beoordeling van de Molendijkvarianten wordt gelet op de positieve aspecten wat betreft de doorstroming van het verkeer. Dit is niet terecht, de luchtkwaliteit zal juist

aanmerkelijk verslechteren. Verder heeft toename van verkeer nadelige effecten op de luchtkwaliteit. Dit is onvoldoende getoetst. Daarbij komt ook nog het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand van de woning

5. De locatie aan de Schippersweg is destijds gekozen voor rustig en veilig wonen. Met de nieuwe aansluiting blijft hier niets van over. De verkeersdrukte zal leiden tot geluidhinder, lichthinder en verslechtering van het uitzicht. Er blijkt niets van enig voornemen om de te vrezen hinder en overlast voor de omwonenden te beperken.
6. Tot slot wordt er gevreesd voor een waardedaling van de woning na realisering van de nieuwe weg. Een planschadeclaim zal worden ingediend.

Beantwoording

1. In de "Inspraakverordening gemeente Borsele 2008" is bepaald dat een ieder inzake een ontwerp-ruimtelijkplan de mogelijkheid heeft van inspraak. Op de inspraakmogelijkheid is de procedure van afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, waar in afwijking van artikel 3:16 Awb, de termijn van de inspraakmogelijkheid op ten minste twee weken wordt gezet. Volledigheidshalve zij vermeld dat wettelijk gezien de inspraakmogelijkheid niet geboden hoeft te worden door de gemeente, maar de gemeente Borsele acht zulks wel wenselijk. Voorts worden aansluitend aan de inspraakprocedure de gebruikelijke procedures gevolgd die de wet voorschrijft.
2. Voor de voorgenomen verdubbeling van Sloeweg is vanaf medio 2001 een studietraject gevolgd. Voor een overzicht van dit studietraject wordt verwezen naar paragraaf 1.1 van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010". In dit studietraject is de MER-Sloeweg opgenomen. In de MER-Sloeweg zijn onder meer diverse technische deelrapporten opgenomen aangaande: geluid, landschap en cultuur, lucht, bodem en water, externe veiligheid en ecologie. Daarnaast is er op sommige deelaspecten nader onderzoek gedaan. Vergelijk in dit kader de "Natuurtoets Sloeweg" d.d. 12 december 2008 en het "Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1-A concept besluit MER N62" van januari 2010. Kortom alle milieueffecten zijn in de "MER-Sloeweg" dan wel door het uitvoeren van nader onderzoek, in kaart gebracht. Alle milieueffecten blijven, gelet op de voormelde onderzoeken, onder de wettelijke norm/binnen de wettelijke grenswaarde, die voor elk deelaspect geldt.
3. Het verkeer zal niet via de bestaande Schippersweg, maar via een nieuwe rijbaan naast de bestaande weg worden geleid. De huidige Schippersweg blijft gehandhaafd als ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer en aanwonenden, alsmede als fietsroute. Het overige verkeer zal van de nieuwe rijbaan gebruik dienen te maken.
4. Verwezen wordt naar hetgeen onder punt 2 is opgenomen.
5. Door de verdubbeling van de Sloeweg, zal de situatie rondom de Schippersweg inderdaad veranderen. De effecten van deze verandering blijven echter onder de wettelijke norm/binnen de wettelijke grenswaarde die voor de genoemde aspecten gelden. Zie ook hetgeen onder punt 2 is opgenomen.
6. Als gevolg van een herziening van de vigerende planologische regelingen (lees: onder meer bestemmingsplannen), bestaat er de mogelijkheid dat er zogenaamde 'planschade' wordt geleden. Artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening voorziet, kort gezegd, in een regeling voor degene die in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een bestemmingsplan. Op aanvraag kan een tegemoetkoming in deze schade worden toegekend, voor zover deze schade niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag kan pas worden ingediend c.q. in behandeling worden genomen nadat het herziene planologische regime in rechte onherroepelijk is geworden.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-3 Brief van 9 april 2010

Samenvatting reactie

1. Protest wordt aangetekend tegen de nieuwe weg, gesitueerd vlak langs de nu nog landelijke Schippersweg. De woning aan de Schippersweg 28 wordt ingeklemd tussen een drukker verkeersader. Het woongenot zal hierdoor ernstig verminderen (geluidsoverlast, trillingen en verlies van vrij uitzicht) met als gevolg waardedaling van de woning, zo mogelijk onverkoopbaarheid van de woning.
2. Het ontbreken van geluidwerende maatregelen baart ernstige zorgen.
3. Het voorstel van de bewoners van de Schippersweg en de dorpsraad Nieuwdorp om de weg halverwege de Sloeweg en de Schippersweg te leggen is zonder argumenten van tafel geveegd. Het argument dat veel minder grond onteigend hoeft te worden en dat de aanleg van de weg aantoonbaar goedkoper zal uitvallen is blijkbaar geen reactie waard. Het nadeel voor de eigenaar van de grond (waar de weg doorheen zal snijden) is zeer gering omdat er twee grote blokken worden overgehouden. Graag zou worden overlegd over eventuele aanpassingen aan de nog aan te leggen weg langs de Schippersweg.

Beantwoording

1. Als gevolg van een herziening van de vigerende planologische regelingen (lees: onder meer bestemmingsplannen), bestaat er de mogelijkheid dat er zogenaamde 'planschade' wordt geleden. Artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening voorziet, kort gezegd, in een regeling voor degene die in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een bestemmingsplan. Op aanvraag kan een tegemoetkoming in deze schade worden toegekend, voor zover deze schade niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag kan pas worden ingediend c.q. in behandeling worden genomen nadat het herziene planologische regime in rechte onherroepelijk is geworden.
2. Zie hetgeen hierover is opgenomen onder de punten 1 en 2 onder de Algemene opmerkingen.
3. Bij besluit van 4 februari 2010 heeft de gemeenteraad van Borsele ingestemd met het uitgewerkte Alternatief 1-A dat gebaseerd is op de MER-Sloeweg en Alternatief B1. In deze besluitvorming is tevens meegewogen, als onderdeel van het geheel, dat ter hoogte van de Schippersweg een nieuwe rijbaan wordt aangelegd. De voorstellen van de bewoners van de Schippersweg zijn toentertijd niet doorslaggevend geacht om deze nieuwe rijbaan op een andere plaats te localiseren. Daarbij is meegewogen dat versnippering van areaal zoveel mogelijk voorkomen dient te worden. Verdere planologische uitwerking van het vastgestelde Alternatief 1-A is opgenomen in het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-4 Brief van 10 april 2010

Samenvatting reactie

1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de verdubbeling van de Sloeweg en dan met name het gedeelte van de afslag Sloeweg naar A58. Twee van de daar gelegen percelen worden zodanig afgesneden dat een groot gedeelte onwerkbaar wordt. Rekening houdend met de teeltvrije zones zal het verlies veel groter zijn dan wat door de weg wordt gebruikt. Dit komt vooral door de omleiding rond de bebouwing. Mede daardoor komt de weg ook vrij kort langs de camping te liggen en zal het binnen de stiltezone vallen.

2. Verder worden er problemen met de veiligheid op de Stelleweg voorzien als er tussen de twee tunneltjes nog een zijweg komt om de boerderij te bereiken.

Beantwoording

1. Nabij de aansluiting van de huidige Sloeweg op de autosnelweg A58 is een monumentale boerderij gelegen. Het betreft hier het perceel plaatselijk bekend Stelleweg nr. 6. Aanvankelijk zou deze monumentale boerderij komen te vervallen in verband met de verdubbeling Sloeweg ter plaatse. Echter de monumentale waarde van de boerderij heeft ertoe bijgedragen dat de te verdubbelen Sloeweg hier om de boerderij heen (aan de oostzijde) is geprojecteerd. De gemeenteraad van Borsele heeft op 4 februari 2010 met dit alternatief ingestemd. De verbindingsweg tussen de N62 en de A58 is hierdoor ruimer ontworpen. De provincie Zeeland is inmiddels met de grondeigenaren in onderhandeling getreden over de grondverwerving. Daarnaast zullen de grondeigenaren waar nodig en conform de van toepassing zijnde wettelijke regelingen, schadeloos worden gesteld.
Wat betreft de ligging van de nieuw geprojecteerde Sloeweg ten opzicht van camping Stelleplas zij opgemerkt dat in de MER-Sloeweg de geluidsbelasting ter hoogte van de camping niet was bepaald. Dit is overigens in lijn met hetgeen hierover in de Wet geluidhinder is vastgelegd, maar niet in overeenstemming met het omgevingsbeleid zoals dat is opgesteld door de provincie Zeeland. In het "Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1-A concept besluit MER N62" is de geluidbelasting op de camping berekend. Er kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde zoals dit is opgenomen in het Omgevingsplan 2006-2012. Het treffen van maatregelen ter hoogte van de camping is niet nodig. Zie voorts de punten 1 en 2 onder de Algemene opmerkingen.
2. De uitrit op de Stelleweg tussen de beide tunnels is inderdaad een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid. Bij de uitwerking en detaillering van de uitrit zullen we extra aandacht schenken aan de zichtbaarheid van de uitrit en het oprijzicht vanuit de uitrit.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-5 Brief van 11 april 2010

Samenvatting reactie

1. De verdubbeling van de Sloeweg zal een grote impact hebben op de levensvatbaarheid van het bedrijf aan de Molendijk 55. Ook zal de verdubbeling van de weg en de daarbij komende toename van het geluidsoverlast een zeer nadelig effect hebben op het woongenot en de aantrekkelijkheid van de woning.
2. Zoals op de toegezonden perceelschetsen gezien zal ruim 7 hectare van de eigendommen opgeofferd moeten worden voor de verdubbeling van de Sloeweg. Dit is bijna 15% van alle grond welke voor het bedrijf beschikbaar is. Dit heeft grote gevolgen voor de levensvatbaarheid van het bedrijf. Volgens de tekeningen zal daarbij ruim 50% van het oppervlak van het huiskavel komen te vervallen en zullen twee afzonderlijk kavels met zeer ongunstige afmeting en vormgeving overblijven. Het inleveren van een huiskavel is niet 1 op 1 te compenseren met andere, verder weg gelegen, grond of financiële vergoedingen.

Beantwoording

1. De provincie Zeeland beziet, gelet op het ruimte beslag die benodigd is om de Sloeweg te verdubbelen, welke impact dit heeft op omliggende/aangrenzende bedrijven. Indien de levensvatbaarheid van een omliggend bedrijf door de verdubbeling in gevaar komt dan zal door middel van het aanbieden van alternatieve gronden dan wel door

schadeloosstelling naar een minnelijke regeling worden gezocht. Zie voorts de punten 1 en 2 onder de Algemene opmerkingen.

2. Met de grondeigenaar zijn in het kader van grondaankoop ten behoeve van de verdubbeling van de Sloeweg onderhandelingen gestart. In deze onderhandelingen wordt tevens bezien hoe de grondeigenaar schadeloos gesteld kan worden, al dan niet in combinatie met compensatie in grond.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-6 Brief van 11 april 2010

Samenvatting reactie

1. Er zijn bezwaren bij de breedte van de middenberm van 20 meter. Dit is verkwisting van de schaarse ruimte. Bovendien zou een 'normale' middenberm ook tot heel wat minder problemen leiden bij o.a. de kruising Vleugelhofweg, waar de weg tussen twee boerderijen door moet worden 'geperst'. Het gevolg is een rommeltje door de plaatsing van verschillende geluidsschermen om een landbouwschuur te ontzien.
2. Er wordt te zeer de nadruk gelegd op een 'mooie' weg voor de weggebruikers. Onderbelicht is de beleving van de omwonenden van de weg. Geluidsoverlast is permanent en mag niet onderschat worden. Indertijd is gezegd dat het geluidsniveau niet zal toenemen ten opzichte van het niveau van voor de aanleg van de Westerscheldetunnel. Dit is echter nu al niet meer het geval en de overlast zal toenemen als de weg wordt verbreed.
3. Omdat door de verbreding een stuk landbouwgrond moet worden ingeleverd wordt het rechtvaardig geacht dat de geluidswal zoals deze ingetekend staat voor Vleugelhofweg 1 en 3 verder wordt getrokken in oostelijke richting, zodat Vleugelhofweg 2a hier ook nog wat aan heeft.
4. Er ontbreekt een overweg ter hoogte van de Vleugelhofweg. Fiets en wandelroutes worden gecreëerd terwijl het moeilijker wordt om aan de andere kant van de weg te komen.

Beantwoording

1. De Provincie wil een weg die passend is binnen de randvoorwaarden, zoals gesteld in het provinciale beleid "Vensters op Zeeland". Voor de onderhavige Sloeweg betekent dit een weg zoveel mogelijk zonder geleiderails. Om verkeersveiligheidsredenen is dan een middenbermbreedte van 20 meter tussen de kantmarkering van de rijbanen vereist. (Handboek wegontwerp CROW Publicatie 164 b). Vanuit een goede landschappelijke inpassing, is het uitgangspunt de lengte van de geluidafscherming tot het noodzakelijke te beperken. Als een afscherming conform de Wet geluidhinder noodzakelijk is, wordt er gekozen voor een geluidwal in de vorm van een aarden wal. Wanneer dat om redenen van ruimtegebrek niet mogelijk is dan wordt een afgeknotte geluidwal voorgestaan. Deze afgeknotte geluidwal begint aan de wegzijde als een aarden wal met een talud en aan de achterzijde wordt deze opgevangen met een keermuur met scherm tot de noodzakelijke hoogte. Zie bijlage 2. Bij de bedoelde boerderij is bestuurlijk een uitzondering gemaakt. Daar wordt vanwege ruimtegebrek (ook aan de zijde van de Sloeweg) een doorzichtig geluidscherm vanaf de berm geaccepteerd, dus zonder talud aan de wegzijde. Voorts past deze geluidwerende voorziening in het provinciale beleid "Vensters op Zeeland".
2. Zie punt 1 onder de Algemene opmerkingen.
3. Zie punt 2 onder de Algemene opmerkingen. Zoals hierboven onder 1 al is aangegeven is het uitgangspunt met betrekking tot een goede landschappelijke inpassing de lengte

van de geluidafscherming tot het noodzakelijke te beperken. Een onnodige verlenging van de geluidswal is in strijd met het provinciale beleid "Vensters op Zeeland".

4. Na verdubbeling van de Sloeweg zullen er vier overgangen bestaan. De Sloeweg is voor lokaal en langzaam verkeer ter plaatse van de Molendijk en de Vrooneweg/Stelleweg te kruisen. Daarnaast is uitwisseling mogelijk via de wegenstructuur in het verlengde van de Sloeweg: in het zuiden via de Europaweg en de ongelijkvloerse kruising Bernhardweg-West/Sloeweg. In het noorden via de provinciale weg N665 (Noordzakweg) In de MER-Sloeweg zijn de routes voor langzaamverkeer mede onderzocht. Bij de Molendijk komt er een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een rotonde met de Sloeweg voor alle verkeer en een aansluiting op de Sloeweg voor snelverkeer. Langzaamverkeer en snelverkeer worden op deze rotonde door aparte rijbanen van elkaar gescheiden.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-7 Brief van 12 april 2010

Samenvatting reactie

1. Een nieuwe ontsluitingsweg op de Heinkenszandseweg kan meer sluipverkeer tot gevolg hebben. De leefomgeving, de woonkwaliteit zal verminderen door toename uitlaatgassen en trillingen. Daarbij ontstaat er een verkeersonveilige situatie. Voorts kan de bedrijfsvoering worden gehinderd door de ligging aan een te drukke weg.

Beantwoording

1. De vrees voor meer verkeer op de Heinkenszandseweg is helder. De Heinkenszandseweg is een provinciale gebiedsontsluitingsweg, die na aanleg van de verdubbelde Sloeweg de functie heeft het verkeer vanuit de regio te verzamelen en aan te laten sluiten op de regionale stroomweg de Sloeweg, die weer aansluit op de nationale stroomweg de A58. De Heinkenszandseweg past dus als gebiedsontsluitingsweg in de categorie-indeling van de wegenstructuur van de provincie Zeeland. De huidige functie van de weg is ook gebiedsontsluitend. De vrees voor veel meer verkeer is niet echt gegrond. Het huidige verkeersaanbod (in 2008) is 3531 mvt per etmaal (jaargemiddelde) en in 2020, na verdubbeling van de Sloeweg, is het verkeersaanbod geprognoseerd op 4400 mvt per etmaal. Zonder verdubbeling zal de intensiteit in 2020 ongeveer 4000 mvt per etmaal bedragen. De toename ten opzichte van de autonome situatie blijft in 2020 dus beperkt tot ongeveer 10 %. De Heinkenszandseweg heeft een capaciteit van ongeveer 2400 mvt per uur.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010"

I-8 Brief van 13 april 2010

Samenvatting reactie

1. Er ontstaat een vreemde situatie ter plaatse van de kruising Schippersweg-Stoofweg te Nieuwdorp:
 - het verkeer vanuit Nieuwdorp moet drie keer inhouden en optrekken alvorens de weg vervolgd kan worden richting rotonde Molendijk. Dat heeft voor het pand Schippersweg 26 tot gevolg dat er meer geluidsoverlast zal plaatsvinden;
 - uit de situatie tekening is niet te zien hoe het pand aan de Schippersweg 26 met de auto kan worden verlaten. Er is geen aansluiting op de weg vanuit de oprit;

- overleg wordt gevraagd over de getekende nieuwe situatie.

Beantwoording

Zie de punten 1 en 2 onder de Algemene opmerkingen.

Voorts wordt de route Molendijk-parallelle rijbaan Schippersweg-Stoofweg de doorgaande route voor lokaal verkeer. De aansluiting van het gedeelte Schippersweg richting Nieuwdorp is bewust op de aangegeven manier vormgegeven voor de veiligheid van het verkeer. Het verkeer vanuit Nieuwdorp moet op de kruising voorrang geven aan het verkeer op de genoemde doorgaande route. De bestaande toegang tot het perceel en de woning no. 26 wordt op de nieuwe infrastructuur aangesloten en in nadere detailleringen van de nieuwe rijbaan Schippersweg opgenomen.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-9 Brief van 13 april 2010

Samenvatting reactie

1. (Gebrek aan) ruimte met betrekking tot de woon- en werksituatie/erf is van cruciaal belang geweest en gebleven bij alle eerdere ingediende zienswijzen en bezwaren tegen dit project. Het breedste gedeelte van de weg is uitgerekend op het smalste gedeelte tussen bebouwingen geprojecteerd. Tot nu toe zijn alle voorstellen om dat breedste gedeelte niet op deze locatie te situeren niet gehonoreerd.
2. Vleugelhofweg 1 krijgt ruimtegebrek als de geluidswering met een afgeknotte wal met scherm overgaat in een wal voor Vleugelhofweg 3. De maatvoeringen ten aanzien van de lengte van het scherm zijn gewijzigd ten opzichte van de vorige tekeningen en kloppen bovendien ook niet met de huidige tekening. Als de beoogde lengtes aan worden gehouden kan vanaf de Vleugelhofweg (de enige toegangsweg) het huis en bedrijf niet bereikt worden.
3. Consequenties van de geplande geluidswering voor Vleugelhofweg 1 zijn:
 - de schuur is maar voor een gedeelte meer bruikbaar;
 - de achterste 2 mendeuren zijn onbruikbaar geworden;
 - de "2^e vloer" met grote mendeuren is ook niet meer bereikbaar. Een trekker met aanhangwagen is niet in of uit te manoeuvreren;
 - In- en uitrit is problematisch: zelfs bij een geplande breedte van 3 meter moet in ieder geval een eeuwenoude lindeboom aan de dreef sneuvelen. De in- en uitrit komt dan op 40 cm van de stam van de 2^e lindeboom met brede kroon te liggen. Opsnoeien 2^e boom niet realistisch dus deze moet dien ten gevolge ook worden verwijderd;
 - de tankauto kan het bedrijf niet meer bereiken, vuilniswagen gemeente idem;
 - de in- en uitrit is door de ligging op verreikende boomwortels geen lang leven beschoren;
 - het wordt hier een volledig doodlopende weg, verkeer moet op het erf draaien. Dit is niet mogelijk;
 - naast afgeknotte wal met scherm is ook ruimte nodig voor afwatering;
 - ruimte is benodigd voor afrastering. Wanneer dieren uitbreken is het leed niet te overzien;
 - het is een lelijk scherm dat heel (benauwend)dicht op de bebouwing komt te staan;
 - kortom ruimtegebrek aan alle kanten als de geluidswering gerealiseerd wordt.
4. Oplossing voor het geluidsscherm kan gevonden worden in het geluidsscherm nabij het knooppunt Princeville, A58 voor afrit 18 Etten-Leur. Op 5 april 2009 zijn pluspunten onder de aandacht gebracht voor bovengenoemde optie. Deze pluspunten worden nu weer onder de aandacht gebracht. De reactie van de provincie Zeeland was toen dat reeds veel aandacht wordt besteed aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit zowel

voor weggebruikers als bewoners. Een solitaire steenkorf is vanuit verkeersveiligheid geen optie. In bestuurlijk overleg met wethouder Vermue is toegezegd dat, om zicht te houden op de schuur als markant gebouw, er toch een doorzichtig scherm kan komen zonder talud om het grote gat in de geluidswering bij de kop van de schuur enigszins te dichten. Hierop volgend is een telefoongesprek met de provincie Zeeland gevoerd waar de landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit ter discussie is gesteld. Gelukkig werd bemerkt dat bij de provincie Zeeland de bereidwilligheid bestaat de tweede lindeboom te behouden. Verzocht is een doorsnede van een afgeknotte wal met scherm en steenkorf afgewisseld met doorzichtig scherm te geven ter vergelijking van de benodigde en dus te winnen meters. De boommeting liet zien dat er 40cm ruimte was tussen de boom en de in- en uitrit. Bij gebruik van een steenkorf levert dit 3.40 meter ruimte op. De provincie Zeeland blijft echter bij haar standpunt.

5. Op basis van landschappelijke inpassingsargumenten en beeldkwaliteit is er een geluidswering ontstaan die gekenmerkt kan worden als lappendeken. De provincie wil de gelijkenis met een groene dijk. Het alternatief, een steensoort met doorzichtig scherm, hoeft niet te detoneren, ook niet in het Zeeuwse landschap. Aan 'groen' kan desgewenst tegemoet gekomen worden door klimop bij de steenkorf. Verzocht wordt enige flexibiliteit te tonen en tegemoet te komen aan het aangeboden alternatief.
6. Het wordt overdreven geacht om een naast de vluchtstrook, bolle berm en holle berm/sloot (totale breedte 14.60 meter) nog een aarden wal van 5 meter doorsnee aan te leggen, ook in verband met de verkeersveiligheid.
7. Ten aanzien van het verbreden van de weg is er sprake van onbalans. Er wordt gesproken over in der minne schikken. Maar tot nu toe komen de concessies slechts van één zijde.
8. Het aangeboden alternatief is een realistisch alternatief. Met klem wordt er bepleit het voorliggend plan geluidswering Vleugelhofweg 1 met doorzichtig scherm zonder talud gevolgd door afgeknotte aarden wal met scherm gevolgd door aarden wal te laten varen en ons zeer reële alternatief van steenkorf afgewisseld met doorzichtig scherm zonder talud op zijn mérites te beoordelen en te omarmen.
9. In de gemeenteraadsvergadering van juni 2009 is een motie aangenomen om ter plaatse van de familie Dekker maatwerk te leveren. Dit is niet gebeurd.
10. Aangegeven wordt dat er vanwege meerdere redenen een aanzienlijke waardevermindering van de eigendommen zal zijn.

Beantwoording

1. Op grond van het genoemde ruimtegebrek is bestuurlijk een uitzondering gemaakt voor de vorm van de landschappelijk gewenste geluidvoorziening. Ter plaatse van het erf van de boerderij wordt vanwege ruimtegebrek een doorzichtig geluidscherm vanaf de berm geaccepteerd, dus zonder talud aan de wegzijde. Zie bijlage 3.
- 2/8. De provincie is met de eigenaar van de boerderij in onderhandeling om deze beeldbepalende boerderij tegen de economische waarde aan te kopen. Bestuurlijk is hiertoe besloten, omdat het beleid tot behoud van deze beeldbepalende boerderij en de zorg voor een eventueel daarbij behorende functiewijziging niet ten laste mogen komen van de huidige eigenaar. De taxatie wordt binnen kort uitgevoerd, waarna de aankoop onderhandelingen zullen aanvangen.
9. Om maatwerk te leveren is ter plaatse van de betreffende boerderij een doorzichtige geluidswal geprojecteerd.
10. Door verdubbeling van de Sloeweg en als gevolg daarvan de herziening van de vigerende planologische regelingen (lees: bestemmingsplannen), bestaat er de mogelijkheid dat er zogenaamde 'planschade' wordt geleden. Artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening voorziet, kort gezegd, in een regeling voor degene die in de vorm van een inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een bestemmingsplan. Op aanvraag kan een tegemoetkoming in deze schade worden toegekend, voor zover deze schade niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de

tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag kan pas worden ingediend c.q. in behandeling worden genomen nadat het herziene planologische regime in rechte onherroepelijk is geworden.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-10 Brief van 13 april 2010

Samenvatting reactie

1. Idem aan reactie I-9

Beantwoording

1. Idem aan beantwoording I-9

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-11 E-mail van 13 april 2010

Samenvatting reactie

1. Geconstateerd wordt dat door de korte lengte en afstand, met wisselende hoogte en doorsnede van de voorgestelde geluidsschermen de weg een rommelig karakter krijgt, waarbij tevens een monumentale boerderij in een resthoek van de infrastructuur terechtkomt.
2. Aangegeven wordt dat voorgesteld kan worden dat de woning Stoofweg nr. 13 verdwijnt/beschikbaar gesteld wordt. Een schriftelijke reactie gaf aan dat dit nog niet aan de orde was. Bij navraag op de informatieavond was het antwoord: het plan is vastgesteld het is niet meer aan de orde. Dit vraagt om uitleg.
3. Een inhoudelijke verklaring wordt gevraagd ten aanzien van de krappe situatie ter plaatse van de Stoofweg 13 en 11. Enerzijds een geluidwal zeer dicht op de woning en anderzijds een geluidwal met muur.
4. Het vooruitzicht te wonen aan een doodlopende weg, een (dienst)weg recht voor het huis en een geluidwal er klem tegen aan is een matig vooruitzicht, zo niet: een slecht uitzicht, wat afbreuk doet aan de Zeeuwse kwaliteit aldaar: wijds en licht. Daarbij wordt de aanleg van een doodlopende plek als sociaal onveilig ervaren. Verder zijn er een aantal onduidelijkheden rondom de woning:
 - weg voor het huis: een dienstweg zoals indertijd aangegeven of een openbare weg?
 - wat gebeurt er met het huidige dienstdaars langs het voormalige spoor?
 - ontsluiting van de woning?
 - restant van de (voorsorteer)kruising: blijft liggen?
 - overige detailinrichting omgeving?

De eigen ideeën ten aanzien van de woning zijn:

- de dienstweg niet aan te leggen als die niet nodig is (zonodig wel reserveren);
- evenzo: het dienstdaars langs het spoor;
- de doodlopende weg niet laten stoppen voor het huis, maar ruim daarvoor opdat stilstaand, draaiend verkeer en anderszins niet voor het huis plaatsvindt;
- infrastructuur voor zover nodig op ruime afstand van de woning realiseren en conform de ambities van de provincie landschappelijk goed inpassen en sociaal veilig te maken (zie bijgevoegde principe schets);
- er is bereidheid restgronden in beheer te nemen.

Beantwoording

1. Vanuit een goede landschappelijke inpassing, is het uitgangspunt de lengte van de geluidafscherming tot het noodzakelijke te beperken. Als een afscherming conform de Wet geluidhinder noodzakelijk is, wordt er gekozen voor een geluidwal in de vorm van een aarden wal. Wanneer dat om redenen van ruimtegebrek niet mogelijk is dan wordt een afgeknotte geluidwal voorgestaan. Deze afgeknotte geluidwal begint aan de wegzijde als een aarden wal met een talud en aan de achterzijde wordt deze opgevangen met een keermuur met scherm tot de noodzakelijke hoogte. Zie bijlage 2. Bij de boerderij waarop gedoeld wordt, die overigens geen status heeft als Rijks- of gemeentelijk monument maar wel als beeldbepalend wordt beschouwd, is bestuurlijk een uitzondering gemaakt. Daar wordt vanwege ruimtegebrek (ook aan de zijde van de Sloeweg) een doorzichtig geluidscherm vanaf de berm geaccepteerd, dus zonder talud aan de wegzijde. Voorts past deze geluidwerende voorziening in het provinciale beleid "Vensters op Zeeland".
2. Ten behoeve van de verdubbeling van de Sloeweg zullen op diverse locatie van het traject gronden aangekocht moeten worden. Een enkele keer zal een eerste aankoopverplichting worden opgenomen om opstellen bij aanbidding af te nemen. Voor de onderhavige woning is dit niet aan de orde. Het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit de MER-Sloeweg is gevolgd en daarbij hoeft de onderhavige woning niet te worden aangekocht.
3. De geluidvoorzieningen worden zo veel mogelijk buiten de erfpercelen bij woningen gehouden. De aanleg van een wal heeft de voorkeur als dat mogelijk is. Als een afscherming conform de Wet geluidhinder noodzakelijk is, wordt er gekozen voor een geluidwal in de vorm van een aarden wal. Wanneer dat om redenen van ruimtegebrek niet mogelijk is dan wordt een afgeknotte geluidwal voorgestaan. Deze afgeknotte geluidwal begint aan de wegzijde als een aarden wal met een talud en aan de achterzijde wordt deze opgevangen met een keermuur met scherm tot de noodzakelijke hoogte. Zie bijlage 2.
4. De detaillering bij de woning in relatie met de geplande calamiteiten route is nog niet uitgewerkt. Een mogelijke oplossing is op bijlage 4 getekend.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-12 Brief van 13 april 2010

Samenvatting reactie

1. Het bestemmingsplan ter plaatse van de woning aan de Stoofweg 11 is niet in overeenstemming met de door de Provincie Zeeland toegezonden aankooptekening. Een deel van het perceel dat thans de woonbestemming heeft, krijgt de bestemming verkeersdoeleinden.

Beantwoording

1. Bij het opstellen van de plankaart was de afwatering middels een drainage en eventueel met afkoppeling op de riolering achter het geluidscherm getekend. Dit is gecorrigeerd waardoor de drainage voorlangs het geluidscherm komt te lopen aan de teen van het talud. Het bestemmingsplan (de plankaart) zal hierop aangepast worden.

Conclusie

De plankaart zal aangepast worden.

I-13 Brief van 14 april 2010

Samenvatting reactie

1. Het rijksbudget dient besteed te worden aan realisatie van de integrale verdubbeling met ongelijkvloerse aansluitingen van zowel Sloeweg als Tractaatweg. In combinatie met bestaande projecten ontstaat er een goede ontsluiting van de Zeeuwse havens. Het kan niet zo zijn dat op grond van nevendoelelstellingen vanuit regionale en/of lokale optiek extra middelen worden ingezet op het Sloewegproject, die de integrale uitvoering van de gehele verbinding, Sloeweg en Tractaatweg binnen de randvoorwaarden van tweemaal 2 rijstroken en ongelijkvloers in de weg staan. Zo is de nieuwe A58-aansluiting van Heinkenszand een aanvullende maatregel, die niet noodzakelijk is voor een doelmatige verdubbeling van de Sloeweg. De N62 dient als één systeem te worden beschouwd. Wanneer bottlenecks zullen ontstaan door gelijkvloerse kruisingen of gedeeltelijke 'niet verdubbeling' dan presteert de N62 onder het gestelde niveau.
2. Nadelen van de verplaatsing van de A58-aansluiting bij Heinkenszand zijn dat door verplaatsing van deze aansluiting beduidend meer lokaal verkeer gedwongen wordt om gebruik te maken van de A58. Op het nu al drukste gedeelte van de A58 wordt op deze wijze onnodig 10% extra verkeer aangetrokken. Verder ontstaat er een weefbeweging van het lokale en transitverkeer door elkaar heen. De kans op filevorming wordt hierdoor vergroot. Indien de verplaatsing van de aansluiting bij Heinkenszand toch doorgang vindt, wordt aangeraden het lokale en transitverkeer te scheiden d.m.v. een parallelle rijstrook. De vraag is of dit verkeerskundig mogelijk en gewenst is. Geadviseerd wordt van deze oplossing af te zien en de aansluiting van de N62 met de Nieuwe Rijksweg in stand te houden.
3. De nieuwe situatie betekent een verslechtering bij calamiteiten op de autosnelweg ter plaatse, qua economie, leefbaarheid en veiligheid. De huidige ontsluiting biedt ingeval van stremming van het A58-weggedeelte tussen de aansluitingen van Sloeweg en Drieweg een vrij redelijke alternatieve ontsluitingsstructuur voor het doorgaande verkeer. Met het opheffen van de bestaande aansluiting op de Nieuwe Rijksweg ontbreekt deze mogelijkheid en wordt het verkeer gedwongen om over een langere afstand van smallere wegen langs verschillende dorpskernen gebruik te maken, met veel hinder tot gevolg, zowel voor weggebruikers als voor bewoners en bedrijven in de omgeving.
4. Als argument voor het opheffen van de bestaande aansluiting Nieuwe Rijksweg is het beweerde grote aandeel doorgaand sluipverkeer op deze weg. Geconstateerd wordt dat dit niet het geval is. Daarbij zal het bestaande sluipverkeer op de Nieuwe Rijksweg vrijwel geheel verdwenen zijn met de realisatie van een ongelijkvloerse directe aansluiting van de A58 op de Sloeweg.
5. Een ander argument voor verplaatsing van de aansluiting in de richting Heinkenszand is het tegengaan van sluipverkeer vanuit Heinkenszand. Voor andere weggebruikers met herkomst of bestemming bedrijfsterrein Eindewege betekent de verplaatsing juist extra omrijden. Niet meer omrijden voor de één wordt ingeruild voor omrijden door een ander. Daarbij kan het bestaande sluipverkeer via o.a. natuurgebied De Poel ook op andere wijzen worden teruggedrongen.

Beantwoording

1. Bij de besluitvorming over de alternatieven van de MER-Sloeweg is bewust gekozen voor alternatief B1 dat, aangevuld met mitigerende maatregelen, gezien wordt als het MMA; dit is het alternatief van het MER zonder directe verbinding met de N664 (de Nieuwe Rijksweg), met een aansluiting Drieweg op de A58 als directe ontsluiting voor Heinkenszand en met een aansluiting en ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Molendijk te 's-Heerenhoek. Momenteel bestaat er een aansluiting vanaf de A58 op de Nieuwe Rijksweg en vervolgens op de Noordzakweg/Drieweg om Heinkenszand, Eindewege en 's-Heer Arendskerke te ontsluiten. Deze gecombineerde situatie komt bij de verdubbeling van de Sloeweg te vervallen. Ter vervanging hiervan is een directe

aansluiting gemaakt van de Drieweg op de A58, waardoor tevens de doorstroming wordt bevorderd.

2. Het lokale verkeer wordt niet gedwongen de A58 te gebruiken. Het lokale verkeer naar Goes kan gebruik blijven maken van de Nieuwe Rijksweg, immers de verbinding Heinkenszand-Goes blijft bestaan. Het lokale verkeer dat de Sloeweg op wenst te gaan richting Vlissingen-Oost en verder naar Zeeuws-Vlaanderen kan gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising bij 's-Heerenhoek. Kortom de aansluiting vanuit het achterland (lokaal verkeer) op de Sloeweg blijft bestaan.
3. Dat door calamiteiten stremmingen ontstaan die op allerlei vlakken nadelig kunnen zijn, moet als maatschappelijk aanvaardbaar worden beschouwd. Bij het aanleggen van een nieuwe wegenstructuur, kan uiteraard wel een goede situatie worden nagestreefd indien zich een calamiteit zich voordoet. Die is hier ook aanwezig. Bij een eventuele stremming van het A58-weggedeelte tussen Heinkenszand en de aansluitingen van de A58 op de te verdubbelen Sloeweg is via de nieuwe op-/afrit ter hoogte van Heinkenszand, de Drieweg en de Heinkenszandseweg de Sloeweg weer bereikbaar ter hoogte van de Molendijk bij 's-Heerenhoek middels een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een rotonde met de Sloeweg en v.v.. Ook de op-/afrit nr. 35 ter hoogte van Kapelle's-Gravenpolder kan in geval van stremming van de A58 worden benut voor doorgaand verkeer van en naar het Sloegebied en de Westerscheldetunnelweg/Zeeuws-Vlaanderen. Dit is reeds een bestaande bewegwijzerde omleidingsroute in geval van stremming van de A58.
4. Door de directe aansluiting vanuit de Sloeweg naar de Nieuwe Rijksweg open te houden, blijft het aantrekkelijk om niet de A58 op te gaan en als men in Goes moet zijn vervolgens de afslag Goes-Zuid te benutten. Men zal dan eerder geneigd zijn rechtdoor te rijden om zo aan te sluiten op de kruising met de Deltaweg. Juist voor deze verkeersbeweging wordt het zeer wenselijk geacht de Nieuwe Rijksweg van een directe aansluiting met de Sloeweg te ontdoen.
5. Juist via de nieuwe op- en afrit bij Heinkenszand blijft er een goede verbinding bestaan via de Drieweg/Noordzakweg op de Nieuwe Rijksweg om vervolgens het bedrijfsterein Eindewege te bereiken.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-14 Brief van 14 april 2010

Samenvatting reactie

1. Het beschikbare rijksbudget dient primair besteed te worden aan de realisatie van de volledige verdubbeling met ongelijkvloerse aansluitingen van zowel de Sloeweg als de Tractaatweg. In combinatie met de bestaande projecten ontstaat zo een goede ontsluiting van de Zeeuwse havens per as. Echter uit de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan blijkt dat het benodigde budget voor de uitvoering van het huidige voorkeursalternatief voor de Sloeweg geraamd wordt op 70% van het beschikbare rijksbudget voor beide N62-projecten. Er is daardoor onvoldoende budget aanwezig om in Zeeuws-Vlaanderen de Tractaatweg te verdubbelen. De volledige verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg hebben prioriteit boven aanvullende maatregelen, die vanuit regionale en/of lokale optiek wenselijk worden gevonden. Het aanleggen van een nieuwe A58-aansluiting bij Heinkenszand wordt beoordeeld als een aanvullende maatregelen, niet noodzakelijk voor een doelmatige verdubbeling van de Sloeweg.
2. Verzocht wordt voldoende rekening te houden met de wens vanuit het regionaal bedrijfsleven dat de volledige verdubbeling uit het beschikbare rijksbudget gefinancierd kan worden. Onderzocht zal moeten worden waar mogelijkheden liggen om op de kosten van de voorliggende plannen te bezuinigen. De aansluiting bij Heinkenszand valt niet in de prioritering (realisatie binnen planperiode van 10 jaar). Om deze mogelijkheid wel in

de toekomst mogelijk te maken wordt voorgesteld een uitwerkings- of wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen.

Beantwoording

1. Zowel voor Nederland als voor België liggen er economische kansen in de kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen. Hiervoor moet de bereikbaarheid van dit gebied verbeterd worden. De N62 is de belangrijke noord-zuid verbinding (en ontwikkelingsas) van dit gebied. Mede door de aanleg van de Westerscheldetunnel zal de N62, nu en in de toekomst, een steeds belangrijkere rol krijgen als doorgaande regionale verbinding tussen de zeehavens en industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Wij onderkennen dit belang van de N62. Door opwaardering van de N62 zal de doorstroming op de weg en de bereikbaarheid van de regio verbeteren en willen we de voorwaarde scheppen voor de gewenste economische ontwikkelingen in de genoemde gebieden. Van noord naar zuid willen we de volgende wegvakken verbreden tot 2x2- strooks regionale stroomweg: De Sloeweg, de toeleidende wegen van de Westerscheldetunnel, de Sluiskiltunnel en de Tractaatweg. De toeleidende wegen worden door de NV Westerscheldetunnel verbreed. De BV Sluiskiltunnel is in opdracht van de provincie Zeeland gestart met voorbereiding van het project Kanaalkruising Sluiskil waarmee met name de doorstroming van het verkeer in noord-zuidrichting wordt verbeterd. De Sloeweg en de Tractaatweg worden door de provincie voorbereid en uitgevoerd. Voor de Sloeweg is het bestemmingsplan in procedure en wordt het plan en bestek voorbereid. Voor de Tractaatweg wordt een merstudie uitgevoerd. In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming is overeengekomen dat het Rijk ongeveer € 104 miljoen bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg, bestaande uit € 84 miljoen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in de periode 2010-2014 en een som ter hoogte van de door Vlaanderen te betalen werkelijke kosten van verwerving van het Nederlandse deel van de Hedwigepolder, geschat op circa € 20 miljoen. In het convenant staat expliciet vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg. De ondertekening van dit convenant heeft op 30 januari 2006 plaatsgevonden. In het MIZ 2010-2014 is een taakstellend budget voor de Sloeweg en de Tractaatweg gereserveerd van € 104 mln., bestaande uit € 3,7 mln. voorbereidingskosten, € 13 mln. vastgoedkosten en € 85,3 mln. bouwkosten.
2. Om dit te verifiëren is een extern bureau gevraagd een second opinion op te stellen voor de raming van dit plan. Volgens deze geverifieerde raming zal de aanneemsom voor de Sloeweg tussen de € 47,- en € 55,- mln, excl. BTW komen te liggen. De verwachtingswaarde van de raming is € 51,- mln. In de voorjaarsconferentie hebben GS besloten over de financiering van de N62, Sloeweg (en Tractaatweg). De Sloeweg en Tractaatweg krijgen ieder 50 % van het beschikbare budget voor de N62, dus € 52 miljoen.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

I-15 Brief van 14 april 2010

Samenvatting reactie

1. Uit het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd is op het alternatief B1 uit de MER, dat daarin is aangemerkt als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). De kwalificatie van de MMA is niet zuiver objectief. Benadrukt wordt dat een MER-rapportage geen beslissing omvat. Het college en de raad zitten niet vast aan de MER-rapportage. De beslissingsbevoegdheid omtrent het

bestemmingsplan blijft bij de gemeenteraad. De conclusie uit de MER is dat er geen duidelijk alternatief is dat uitspringt boven de andere. De keuze kon met andere argumentatie even gemakkelijk een ander alternatief zijn. Het voorontwerp bestemmingsplan, gaat uit van alternatief B2 uit de MER, zorgt ervoor dat ter hoogte van de Molendijk een afslag in beide richtingen wordt geprojecteerd. Deze afslag komt uit op de Heinkenszandseweg, op circa 40 meter afstand van de woning aan de Heinkenszandseweg 2.

2. Er bestaat onbegrip over de geprojecteerde rotonde in aansluiting op de nieuwe afslag op de Heinkenszandseweg. Ter plaatse van de aansluiting Middelburgsestraat op de Molendijk is een rotonde aangelegd. Deze rotonde met een doodlopende afslag zal doorgetrokken dienen te worden naar de rotonde die is geprojecteerd aan het einde van de afslag van de snelweg. De doortrekking van deze weg zou vanwege weigering van de betrokken grondeigenaar geen doorgang vinden. De geprojecteerde afslag van de snelweg is daardoor niet 'af'. Hij komt uit op het bestaande wegennetwerk, hetwelk voor onevenredig overlast zal zorgen. Te meer nu de verkeersdruk nu al groot is en deze door de aanleg van de afslag van de snelweg enorm zal toenemen.
3. Verzocht wordt de resultaten van de verkeersmetingen mede te delen, zowel in de huidige situatie als in de geplande situatie van de afslag van de snelweg die op de Heinkenszandseweg uitkomt.
4. De Heinkenszandseweg maakt aan de andere kant van de woning van cliënten een scherpe bocht naar links de dijk op. De eigenschappen van de weg zijn niet zodanig dat deze de enorme toename van verkeer kan verwerken, mede met het oog op een verkeersveilige situatie.
5. Bovendien wordt gevreesd dat het verkeer uit het dorp Borssele gebruik zal maken van de onderhavige afslag van de snelweg. Verzocht wordt het verkeerskundig model te overleggen waaruit de verkeersafwikkeling van het dorp Borssele blijkt bij de gekozen variant.
6. Anderzijds wordt verzocht te onderzoeken hoe de geprojecteerde rotonde aan het einde van de afrit van de snelweg zich verhoudt tot de rotonde die laatst is aangelegd op de aansluiting van de Middelburgsestraat op de Molendijk. Worden de rotondes rechtstreeks met elkaar verbonden? Op welke manier is hiervoor een garantie te geven? Het college wordt voorgehouden dat indien de tussenliggende grond noodzakelijk is voor deze verbinding, het college en raad het middel van onteigening ter beschikking staat. De weigering van de eigenaar kan derhalve geen reden zijn om de verkeersafwikkeling niet goed geregeld te hebben en om verkeersonveilige situaties te doen ontstaan.
7. Gepleit wordt de afslag van de snelweg niet ter hoogte van de Molendijk te realiseren maar ter hoogte van de Vleugelhofweg. De MER geeft weinig verschil tussen deze opties weer. Gelet op de bestemmingsplangrens is de optie 'afslag ter hoogte van de Vleugelhofweg' niet meer mogelijk. Niet duidelijk is waarom het college de afslag Molendijk voorstaat. Het college wordt verzocht de afslag ter hoogte van de Vleugelhofweg te projecteren, althans te motiveren waarom niet is gekozen om de afslag ter hoogte van de Vleugelhofweg te projecteren.

Beantwoording

1. Bij de besluitvorming over de alternatieven van de MER-Sloeweg is bewust gekozen voor alternatief B1 uit de MER-Sloeweg dat, aangevuld met mitigerende maatregelen, gezien wordt als het MMA; dit is het alternatief van het MER zonder directe verbinding met de N664 (de Nieuwe Rijksweg), met een aansluiting Drieweg op de A58 als directe ontsluiting voor Heinkenszand en met een aansluiting en ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Molendijk te 's-Heerenhoek. Het geluidniveau voor de woning aan de Heinkenszandseweg 2 blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.
2. Dat de rotonde op de Heinkenszandseweg geen vierde aansluitende weg krijgt is gebaseerd op de toekomstvisie van de gemeente Borsele, besluiten van de gemeente raad van Borsele liggen hieraan ten grondslag. Voorts is bij de ontwikkeling van de wijk

De Blikken, vergelijk onder andere het bestemmingsplan “De Blikken 2, 2^{de} fase” niet voorzien in een aansluiting van de rotonde Molendijk/Middelburgsestraat met de nieuw op te richten rotonde aan de Heinkenszandseweg. Dit zou een ongewenste verkeersstroom door de woonwijk De Blikken geven.

3. De verkeersmetingen en prognoses staan in het MER-Sloeweg en zijn ook vermeld in de reactie van Gedeputeerde Staten van Zeeland aan de heer Rijk. Verwezen wordt naar hetgeen onder I-7 is opgenomen.
4. De toename van het verkeer is nihil of zeer beperkt (zie hetgeen onder punt 3 is opgenomen).
5. Verkeer uit de kern Borssele zal gebruik maken van de aansluiting Vaathoekweg om de hoofdinfrastructuur te bereiken. Vanuit het dorp Borssele zal een directe aansluiting gerealiseerd worden op de Europaweg. Hiervoor wordt de Kaaiweg vanaf de kruising met de Monsterweg verbreed. Hierdoor ontstaat er een directe aansluiting vanuit het dorp op de N62. De vrees dat het verkeer uit het dorp Borssele via 's-Heerenhoek gebruik zal maken van de nieuwe aansluiting vanaf de Heinkenszandseweg op de te verdubbelen Sloeweg wordt derhalve niet gedeeld.
6. De rotondes worden niet direct met elkaar verbonden door een verbindingsweg door de woonwijk De Blikken. De hoofdontsluiting van 's-Heerenhoek blijft 's-Heerenhoeksedijk – Molendijk - Heinkenszandseweg. Een rechtstreekse aansluiting vanuit de Blikken op de rotonde Heinkenszandseweg leidt tot een andere ontsluiting van 's-Heerenhoek waarvoor niet is gekozen.
7. Het alternatief B1 uit de MER-Sloeweg is vastgesteld en de uitvoering wordt nu voorbereid en planologisch mogelijk gemaakt. Zie ook punt 1 onder de Algemene opmerkingen.

Conclusie

De ingebrachte inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2010”.

Bijlage 1

- I-1 W.F. Wijnholds, Liesbethstraat 4 's-Heer Arendskerke
Brief van 6 april 2010;
- I-2 W.J.C. Uitterhoeve, Schippersweg 30, Nieuwdorp
Brief van 9 april 2010;
- I-3 A.J. van Liere, Schippersweg 28, Nieuwdorp
Brief van 9 april 2010;
- I-4 L. Vermue, Boerendijk 7, Heinkenszand
Brief van 10 april 2010;
- I-5 M.P.W Rijk, Molendijk 55 Nieuwdorp
Brief van 11 april 2010;
- I-6 J. de Winter, Vleugelhofweg 2a, 's-Heerenhoek
Brief van 11 april 2010;
- I-7 C.J.W Rijk, Heinkenszandseweg 10, 's-Heerenhoek
Brief van 12 april 2010;
- I-8 Fam. Polderdijk, Schippersweg 26, Nieuwdorp
Brief van 13 april 2010;
- I-9 M.J. Dekker, Vleugelhofweg 1, 's-Heerenhoek
Brief van 13 april 2010;
- I-10 C.M.J. Dekker, Strandloperstraat 12, Heinkenszand
Brief van 13 april 2010;
- I-11 M.P. Baauw, Stoofweg 13, 's-Heerenhoek
E-mail van 13 april 2010;
- I-12 A. Klaassen en J.L. de Graag, Stoofweg 11, Nieuwdorp
Brief van 13 april 2010:
- I-13 EVO, Postbus 350, Zoetermeer
TLN, Postbus 3008, Zoetermeer
Brief van 14 april 2010;
- I-14 KvK Zuidwest-Nederland, BZW Zeeland en MKB Zeeland, p/a Mozartlaan 7, Breda
Brief van 14 april 2010;
- I-15 A.A.F. Remijn, Heinkenszandseweg 2, 's-Heerenhoek
R.J.A. Remijn, Wijngaardstraat 11-02, Goes
Brief van 14 april 2010

's-Heer Arendskerke, 6 april 2010

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No.	10.6293 Afd. Ro
09 APR 2010	
Class:	
Ontvangstbevestiging:	
Afhandeld:	

College B&W Gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

Betreft: voorontwerp bestemmingsplan verdubbeling Sloeweg 2010

Geachte burgemeester en wethouders,

Na bestudering van het voorontwerp verdubbeling Sloeweg willen wij een zienswijze indienen, aangezien onzes inziens voorbijgegaan wordt aan de situatie op recreatiegebied Stelleplas.

Uit een eerder geluidsplan, met betrekking tot de A58, blijkt duidelijk dat met name grote delen van camping Stelleplas in de hogere geluidsbelasting (gaan) vallen (55-60 dB). De verdubbeling van de Sloeweg met daarbij de oprit naar de A58 die vlak naast de camping zal komen te liggen zal daarbij ontegenzeggelijk nog tot een verdere toename van de geluidsoverlast leiden.

Ook zal de geplande verbreding en de oprit zorgen voor een toename van de zogenaamde "zichtvervuiling".

Hierbij willen we aangeven dat als er geen adequate maatregelen genomen worden, we overwegen om te zijner tijd een claim ten gevolge van planschade weg te leggen. We voorzien namelijk een aanzienlijke waardevermindering van onze kavels, die aan de rand van de camping liggen en ook een wegblijven van toeristen.

We hopen dat de gemeente Borsele een oplossing zoekt om deze overlast terug te dringen op recreatiegebied Stelleplas (bv. geluidswal in combinatie met beplanting om de N62 en A58 en de aansluitingen) en dit in het bestemmingsplan zal integreren.

In afwachting van uw reactie,

met vriendelijke groet,

W.F. Wijnholds
Liesbethstraat 4
4458 BT 's-Heer Arendskerke



Burgemeester en Wethouders van Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 10100
5000 JC Tilburg

Dr. Hub van Doorneweg 195
Tilburg

Telefoon (013) 462 37 10
Fax (013) 462 27 99
www.achmearechtsbijstand.nl

AANTEKENEN MET BERICHT VAN ONTVANGST

Datum
9 april 2010
Onderwerp
Inspraak (voor)ontwerpbestemmingsplan
Verdubbeling Sloeweg 2010

Ons kenmerk
R202287130
Uw kenmerk

Behandeld door
mr. J.A.J.M. van Houtum
Telefoon (013) 462 38 40
Fax (013) 462 27 99
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl

Geachte heer, mevrouw,

U heeft het (voor)ontwerpbestemmingsplan Verdubbeling Sloeweg 2010 voor inzage ter inzage gelegd. De heer W.J.C. Uitterhoeve, Schippersweg 30, 4455 VP in NIEUWDORP ZLD is het hier niet mee eens. Zijn inspraakreactie licht ik toe in deze brief.

Het voorontwerp ligt ter visie van 1 tot en met 14 april. Dat is een wel erg korte periode voor de burger om kennis te nemen van de stukken en passend te kunnen reageren na eventueel advies te hebben ingewonnen. Ik verzoek u om verlenging van de gestelde termijn om de zorgvuldigheid van de procedure te borgen.

Feitelijke situatie

Cliënt woont met zijn gezin op de locatie Schippersweg 30 in Nieuwdorp. Tot nu toe woont hij rustig en landelijk. De Sloeweg ligt ten zuidoosten van de woning en zelden of nooit is er hinder of overlast. De Schippersweg is een smalle landbouwweg, cliënt woont aan het deel van de Schippersweg tussen Stoofweg en Molendijk

Zienswijze

Cliënt is geschrokken van wat in de stukken is te lezen. Het lijkt alsof het hele plan naar een bepaalde conclusie is toegeschreven. In elk geval is in het voorontwerp geen rekening gehouden met de belangen van de familie Uitterhoeve.

De mileubelasting van de gepresenteerde varianten wordt gebagatelliseerd. Juist ter plaatse van de woning Schippersweg dreigt nu onaanvaardbare verkeershinder en overlast.

Het bestemmingsplan suggereert dat sprake is van verbetering. Cliënt ziet dat totaal anders, voor hem en zijn gezin dreigt enkel verslechtering

Helaas dreigt nu toch te worden gekozen voor variant van aansluiting van de Sloeweg op de Molendijk. Deze variant is funest voor de familie Uitterhoeve.

Nagenoeg pal voor de woning van cliënt dreigt een nieuwe weg die rechtstreeks (met een rotonde) op de Sloeweg aansluit. Dit betekent dat al het lokale verkeer van en naar de Sloeweg via de Schipperweg gaat lopen. Dit is voor cliënt onaanvaardbaar.

Eenzijdig is bij de beoordeling van de Molendijkvarianten vooral gelet op de positieve aspecten wat betreft de doorstroming van het verkeer. Dit is niet terecht, immers de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe aansluiting van de Molendijk met de afwikkeling van de verkeersstromen via de Molendijk zal juist aanmerkelijk verslechteren.

Cliënt heeft destijds juist voor deze locatie gekozen om rustig en veilig te wonen. Met de nieuwe aansluiting voor de deur blijft daar niets van over, de verkeersdruk zal leiden tot geluidhinder, lichthinder en verslechtering van het uitzicht. Uit de stukken blijkt niets van enig voornemen om de te vrezen hinder en overlast voor de omwonenden te beperken.

De nieuwe aansluiting en de toe/afrit (aansluiting Molendijk via de Schippersweg) komt midden in het open landschap. Beweerdelijk is de opzet van het plan om de verkeersgebruikers vanaf de Sloeweg goed zicht op het open landschap en Nieuwdorp te gunnen. Voorbij wordt gegaan aan de hinder en overlast die dit zal hebben voor de aanwonenden.

Dit klemmt des te meer omdat het nu gaat om de optie met een verhoogde rotonde, gelegen op een soort heuvel waarvandaan het verkeer naar beneden rijdt, pal in de richting van de woning van cliënt. Hij krijgt dan de koplampen vol op de voorgevel.....

De toename van verkeer heeft tenslotte ook nadelige effecten op de luchtkwaliteit. Uit de stukken blijkt onvoldoende van een deugdelijke toetsing aan de grenswaarden uit de Wet Luchtkwaliteit. Cliënt vreest dat hij en zijn gezin onnodig wordt blootgesteld aan uitlaatgassen. Daarbij komt ook nog het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand van zijn woning.

Vervolg op de brief van
9 april 2010

Bestemd voor

Bladnummer
3

Al met al is in het voorontwerp te eenzijdig ingestoken op de wens om de capaciteit van en de doorstroming op de Sloeweg te vergroten teneinde de infrastructuur voor doorgaand verkeer te verbeteren zonder daarbij afdoende rekenschap te geven aan de milieubelangen in het algemeen en het woon/werkklimaat van de bewoners van de naastgelegen woningen in het bijzonder.

Juist de dreigende aantasting van het woon/leefklimaat dwingt cliënt om al in dit stadium nadrukkelijk te reageren. De gevolgen van de verdubbeling van de Sloeweg zoals die nu dreigt te worden uitgewerkt zijn voor hem en zijn gezin desastreus.

Waardevermindering woning

Cliënt vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van de nieuwe weg.. Cliënt is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Cliënt stelt dat van de bouw een dermate waardeverminderend effect uitgaat op omringende onroerende zaken dat voor de haalbaarheid van dit plan gevreesd moet worden. Een reden te meer om te zoeken naar alternatieve tracés waar geen of minder planschade te verwachten valt.

Verzoek

Namens cliënt vraag ik u het ontwerpbestemmingsplan niet op deze manier in procedure te brengen en het plan zodanig aan te passen dat het daarmee aan de bezwaren van cliënt tegemoet komt.

Vragen of opmerkingen

Heeft u hierover nog vragen of opmerkingen, belt u mij dan gerust. U kunt mij bereiken op nummer (013) 462 38 40. Ook kunt u mij per e-mail (klantenservice@achmearechtsbijstand.nl) of per fax ((013) 462 27 99) informeren, graag met vermelding van het kenmerk R202287130.

Hoogachtend,
Stichting Achmea Rechtsbijstand

mr. J.A.J.M. van Houtum

DHR.A.J. VAN LIERE

Schippersweg 28
4455VP
Nieuwdorp
Tel. 0113 613670
dendrobaat@zeelandnet.nl

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No. 10.6338	Rd Afd.
12 APR 2010	
Class:	<i>k</i>
Ontvangstbevestiging:	
Afrehandeld:	

9 April 2010

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1
4450AA
Heinkenszand

Geacht college,

Nu de Provincie Zeeland begonnen is met de voorbereidingen voor de verbreding van de Sloeweg N62 wil ik nogmaals protest aantekenen tegen de nieuwe weg, gesitueerd vlak langs de nu nog landelijke Schippersweg.

Mijn woning, Schippersweg 28, wordt a.h.w. ingeklemd tussen een drukke verkeersader. Het gevolg zal zijn, dat het woongenot ernstig zal verminderen (geluidoverlast, trillingen en het niet meer vrije uitzicht) met als gevolg dat mijn pand ernstig in waarde zal dalen zo niet onverkoopbaar zal zijn.

Het ontbreken van geluidwerende maatregelen, in welke vorm dan ook, baart mij ernstige zorgen.

Het voorstel van de bewoners van de Schippersweg alsmede de dorpsraad van Nieuwdorp om de weg halverwege de Sloeweg en de Schippersweg te leggen is zonder te argumenteren van tafel geveegd (een blok grond mag niet doorsneden worden).

Ons argument dat er veel minder grond onteigend hoeft te worden en dat de aanleg van de weg aantoonbaar veel goedkoper zal uitvallen is blijkbaar geen enkele reactie waard.

Het nadeel voor de eigenaar van de grond is zeer gering omdat hij twee grote blokken overhoud. Netto houdt hij aanzienlijk meer grond over.

Hoewel het nu nog niet zover is, zal juridisch moeten blijken of jullie daarin gelijk zullen krijgen.

Het is zeker niet mijn bedoeling om de zaak te vertragen, omdat ook ik van mening ben dat de verbreding van de Sloeweg noodzakelijk is en zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd.

Misschien is het verstandig t.z.t. met elkaar te overleggen over eventuele aanpassingen aan de nog aan te leggen weg langs de Schippersweg.

Met vriendelijke groet,

Lauran Vermue
Boerendijk 7
4451 RK Heinkenszand

Heinkenszand 10-04-2010



Aan het college van B en W van Borsele,

Onderwerp verdubbeling Sloeweg 2010.

Geacht college,

Bij deze wil ik bezwaar aantekenen tegen de verdubbeling van de Sloeweg zoals deze nu is getekend. Met name het gedeelte van de afslag Sloeweg naar de A 58.

De weg komt daar over mijn percelen kadestral bekend onder Z16 en Z 7.

Twee van mij daar gelegen percelen worden zodanig afgesneden dat bij beide percelen een groot gedeelte onwerkbaar wordt omdat ze eindigen op een scherpe punt. Rekening houdend met de teeltvrije zone's zal het verlies veel groter zijn dan wat door de weg wordt gebruikt. Dit komt vooral omdat bij de aanleg van de weg wordt afgeweken van het logische patroon omdat er een bebouwing wordt ontweken. Dit echter gaat ten koste van mijn kavels.

Mede daardoor komt de weg ook vrij kort langs de camping te liggen en zal naar mijn inschatting binnen de stilte vrije zone liggen. Of is deze nu ineens niet meer van toepassing. Hopelijk is enige wijziging van het tracé nog mogelijk. Ook voorzie ik problemen met de veiligheid op de Stelleweg als er tussen de twee tunneltjes nog een zijweg komt om deze boerderij te bereiken.

Hoogachtend ,
Lauran Vermue

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No. 10.6413	Afd. Ro
13 APR. 2010	
Class:	
Ontvangstbevestiging:	
Aangehandeld:	

M.P.W. Rijk
Molendijk 55
4455 VS Nieuwdorp

College burgemeester en wethouders van borsele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

Betreft: Inspraak voorontwerp bestemmingsplan "verdubbeling Sloeweg 2010"

Nieuwdorp 11 april 2010

Geachte heer/ mevrouw

Via deze weg wil ik inspraak geven op het voorontwerp bestemmingsplan "verdubbeling Sloeweg 2010" en eveneens mijn reactie kenbaar maken op de op 10-04-2010 ontvangen perceelschetsen. Zoals in een eerder schrijven kenbaar gemaakt zal het realiseren van een verdubbeling van de Sloeweg grote impact hebben op de levensvatbaarheid van mijn bedrijf. Ook zal de verdubbeling van de weg en de daarbij komende toename van het geluidsoverlast een zeer nadelig effect hebben op ons woongenot en de aantrekkelijkheid van onze woning.

Zoals op de toegezonden perceelschetsen gezien zal ruim 7 hectare van de eigendommen opgeofferd moeten worden voor het realiseren van uw plannen. Dit betekent dat bijna 15% van alle grond welke momenteel voor mijn bedrijf beschikbaar is ingeleverd zou moeten worden. Dit heeft grote gevolgen voor de levensvatbaarheid van het bedrijf. Volgens de tekeningen zal ruim 50% van het oppervlak van het huiskavel komen te vervallen en zullen twee afzonderlijke kavels met zeer ongunstige afmeting en vormgeving overblijven.

U begrijpt dat het inleveren van een huiskavel niet 1 op 1 te compenseren valt met andere, verder weg gelegen, grond of financiële vergoedingen.

Ik ben zeer ontevreden over de hoeveelheid grond die dit project mij gaat kosten.

Hoogachtend,

M.P.W. Rijk

Onderwerp: Reactie op voorontwerp bestemmingsplan Sloeweg.

11-04-2010,

Geacht College,

Hierbij willen wij een korte reactie geven op het voorontwerp bestemmingsplan Sloeweg. Zoals al eerder gemeld, hebben wij grote bezwaren bij de breedte van de middenberm van 20 meter. Ons inziens is dit verkwisting van de toch al zo schaarse ruimte. Bovendien zou een 'normale' middenberm ook tot heel wat minder problemen leiden bij o.a. de kruising bij de Vleugelhofweg, waar de weg tussen twee boerderijen door moet worden 'geperst'. Het gevolg is dat er een rommeltje aan verschillende geluidsweringen moet worden geplaatst, om een landbouwschuur te ontzien.

Verder wordt er steeds de nadruk op gelegd, dat de nieuwe weg een 'mooie' weg moet worden. Dit is dan voor de automobilisten die er overheen rijden, en doorgaans niet erg geïnteresseerd zijn in een mooie weg, maar slechts in de snelste manier om op hun plaats van bestemming te komen. Er wordt naar onze mening te weinig gekeken naar de beleving van omwonenden van de weg. De geluidsoverlast is iets wat permanent aanwezig is, en wat daarom niet onderschat moet worden. Er is in een gesprek van dhr Backx met ons, indertijd gezegd dat het geluidsniveau niet zal toenemen ten opzichte van het niveau van voor de aanleg van de Westerscheldetunnel. Dit is echter nu al niet meer het geval, en de overlast zal alleen maar erger worden als de Sloeweg verbreed wordt.

Omdat wij door de verbreding een heel stuk landbouwgrond kwijtraken, denken wij dat het rechtvaardig is, dat de geluidswal zoals deze ingetekend staat voor Vleugelhofweg 1 en 3 verder wordt doorgetrokken in oostelijke richting, zodat wij (op Vleugelhofweg 2a) hier ook nog wat aan hebben.

Als derde punt willen wij aanvoeren, dat wij vinden dat er nog een overweg ontbreekt bij de Vleugelhofweg. Overal worden fiets en wandelroutes gecreëerd, en na de verbreding van de Sloeweg wordt het in onze regio alleen maar moeilijker om aan de andere kant van de weg te komen.

Zoals vermeld is dit onze korte reactie, en zullen wij wederom gebruik maken van de inspraakprocedure als het definitieve bestemmingsplan ter inzage ligt.

Met vriendelijke groet,

John en Jozien de Winter
Vleugelhofweg 2a
4453 VD 's-Heerenhoek

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN Ro	
No. 10.6318	
12 APR 2010	
Class:	<i>C</i>
Ontvangstbevestiging:	
Afgehandeld:	



10016336

12 april. 2010.

Geeachte heer. mevrouw.

Naar aanleiding van u brief 31 maart 2010
en informatie avond 7 april. in de
vergaderzaal in de Stenge Heinkenrand
over de verbreding Sloeweg n 62
deelt ik u het volgende mede

Een nieuwe ontsluitingsweg op
de Heinkenrandseweg kan het gevolg
zijn voor nog meer sluipverkeer
voor leefomgeving woonkwaliteit
meer uitlaatgassen worden uitgestoten
hinder en trillingen met zich meebrengt
en een verkeersonveilige situatie.
als je met een bedrijf aan een drukke
weg woont kan je met fatsoen
niet op en er af komen met veel
tijds verspilling.

PROVINCIE ZEELAND	
DIRECTIE RIWV	
AFO. 38R	AMBT. Bala
AFO. TERMIJN	
DATUM 14 APR. 2010	
DOONR. 10016336	
ZAAK NR.	
CLASS.	

Landbouwbedrijf
CJW Kijte
Heinkenrandseweg 10
4453 VG Steerenhoek



Aan het college van Burgemeester en Wethouders

Postbus 1

4450 AA Heinkenszand

Onderwerp: opmerkingen verbreding Sloeweg.

Nieuwdorp, 12 april 2010

Geacht college,

Naar aanleiding van de voorlichtingsavond van 7 april 2010 in de Stenge hebben wij moeten constateren dat bij de kruising Schippersweg-Stoofweg te Nieuwdorp wel een vreemde situatie ontstaat waar wij geen prettig gevoel aan overhouden.

1. Het verkeer vanuit Nieuwdorp moet drie keer inhouden en optrekken alvorens de weg vervolgd kan worden richting rotonde Molendijk. Dat heeft voor het pand Schippersweg 26 tot gevolg dat er meer geluidsoverlast zal plaatsvinden.
2. Uit de situatie tekening is niet te zien hoe wij ons pand met de auto moeten verlaten. Er is geen aansluiting op de weg vanuit de oprit.
3. Graag overleg over de getekende nieuwe situatie

Hoogachtend.

Met vriendelijke groet,

Fam. Polderdijk.
Schippersweg 26
4455 VP Nieuwdorp
06-13875442

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan "verluchtelijne Sloeweg 2010"

Voorontwerp bestemmingsplan zoals het nu voorligt m.b.t. Ulenghofweg 1:
 Het geheel overziende is voor ons (gebrek aan) RUIMTE m.b.t.
woon- en werksituatie / erf vanaf het begin van de verbredingsplannen
cruciaal geweest en ook de kern geweest en gebleven van al onze al
 eerder ingediende zienswijzen en bezwaren op alle eerdere inspraakmomenten.
 Het breedste gedeelte van de weg is n.l. uitgerekend op het smalste gedeelte
 tussen bebouwingen geprojecteerd.

En helaas: alle voorstellen om dat breedste gedeelte niet op de smalst
 beschikbare plek te situeren: niet gehonoreerd.

Onze ruimte in relatie tot geluidswering zoals nu gepland staat:
Ulenghofweg 1 krijgt zoals het nu voorligt t.v.m. ruimtegebrek als
geluidswering een afgeknotte wal met scherm die aan de voet een doorsnee
 van zo'n 5 meter heeft, overgaand in een wal voor Ulenghofweg 3 met
 een doorsnee van aan de grond zo'n 20 meter.

De lengtes van wal met scherm 70 m. (was eerst 75 m.?) en wal 95 m.
puzzelen ons overigens en kloppen o.i. niet met de tekening. Als deze
 lengtes worden aangehouden kunnen wij n.l. vanaf de Ulenghofweg
 (enige toegangsweg) ons huis + bedrijf niet eens bereiken (?)

Konsequenties van deze geplande geluidswering voor Ulenghofweg 1:

- Schuur is maar voor een gedeelte meer bruikbaar:
- de echterste 2 "mendeuren" zijn onbruikbaar geworden omdat je er,
 behalve misschien nog met een fiets, niet meer in- of uit kunt draaien.
- de "2e vloer" met de grote "mendeuren" is ook niet meer bereikbaar voor
waar die voor bedoeld is, je kunt er met tractor met aanhanger niet meer
achteruit in- of uit manoeuvreren.

In/uitrit is problematisch: zelfs bij een geplande breedte van krap 3 meter
 (= te smal) moet in ieder geval al 1 eenwoudse lindeboom aan de dreef

eigen ontsluitingsweg

(met 8 - niet 7 - lindebomen en 1 kastanjeboom) sneuvelen, de in/uitrit komt dan op 40 cm verwijderd van de stam van de 2^e lindeboom met brede(en laag begin)kroon te liggen.

- De grote tankauto b.v. die brandstof moet leveren voor tractor en waring kan er hoogstwaarschijnlijk niet langs en onderdoor en mocht hij er al geraken dan kan hij waarschijnlijk niet meer draaien op het erf om de terugweg aan te vangen. Vuilniswagen van de gemeente: idem.
- Opsnoeien 2^e boom: geen gezicht. Dus ook 2^e boom zal reëel gezien moeten wijken wil je nog een beetje fatsoenlijk het erf bereiken.
- Daarbij is in/uitrit (asfalt of stenen) op de verreikende boomwortels geen lang leven beschoren.
- Het wordt hier een volledig doodlopende weg, ook nu moet en komt alle verkeer hier op het erf draaien, dat wordt onmogelijk.
- Naast afgeknotte wal met scherm is ook ruimte nodig voor afwatering.
- Daarbij is er ruimte nodig voor degelijke solide afrastering → als er vanuit de dan nog overgebleven weetjes een uitgebroken beest / schaap op de 6-baans rijweg verzeild raakt is het leed niet te overzien.
- Wij lijken tegen een oerlelijk scherm aan dat heel dicht, benauwend bij de bekouwing komt te staan.
- Kortom: ruimtegebrek aan alle kanten als deze geluidswering gerealiseerd wordt.

Maar er is een alternatief w.b. de geluidswering die aan de grond betekenisvol minder meters vraagt.

Alternatief plan voor geluidswering met kouschwenties voor ruimte woon- en werkterf:

Een voorbeeld van een „mooie“ geluidswering met een veel kleinere voet in doorsnee is te vinden, komend vanuit het noorden, knooppunt Princeville, A58 vóór afrit 18 Etten-Leur: daar is opstaande steenkorf vanaf de grond te zien, afgewisseld met doorzichtig geluidsscherm met witte verticale strepen.

Een jaar geleden, 5 april 2009 hebben we dit alternatief voorgesteld en toegestuurd aan projectleider provincie dhr. J. Balx met kopie naar wethouder mw. M. Verme, waarin we de volgende pluspunten van bovengenoemde optie onder de aandacht brachten:

- in plaats van het ingekorte geluidsscherm bij schuur kan geluidswering verder doorgetrokken worden tot voorbij schuur zonder dat mogelijkheid om schuur heen te kunnen rijden in gevaar komt; daardoor minder geluidsoverlast m.b.t. huidige woonsituatie en t.a.v. welke functie mogelijk in de toekomst aan de boerderij zou kunnen toevallen.
- voorkant van beeldbepalende zwart/wit schuur komt in zicht vanaf weg door doorzichtig gedeelte scherm, niet alleen kop en achterkant zoals bij wal met scherm
- eenwoude lindebomen aan dreef hebben meer kans gespaard te blijven terwijl toch in uitrit mogelijk blijft.
- landschap houdt meer open karakter, „mooie“ weg zit niet ingeklemd tussen wallen
- aan bewonerskant minder opgesloten en benauwend waren / werken achte wallen / scherm
- bij wens van meer „groen“ altijd nog mogelijkheid bij steenkorf gedeelte hier en daar wat (in herfst mooi verkleurende) klimop er tegenop / eraf te laten groeien
- Een kleine 3 mnd. later kregen wij een reactie hierop vanuit de provincie:
- Samengevat: bij ontwerp Sloeweg wordt veel aandacht besteed aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit voor zowel weggebruikers als bewoners in omgeving van weg. Dus: aarden wal en bij ruimtegebrek afgeknotte wal met scherm.
- Solitaire steenkorf op grond van deze uitgangspunten + verkeersveiligheid geen optie
- Wel is in bestuurlijk overleg met wethouder toegezegd dat, om zicht te houden op schuur als markant gebouw er toch doorzichtig scherm kan komen zonder talud om grote gat in geluidswering voor / bij kop v. schuur enigszins te dichten.
- Wij uiteraard blij met besluit van toch plaatsen geluidsscherm bij grote

gat in geluidswering ontstaan bij schuur teneinde nog om schuur heen te kunnen met materieel.

- In het telefoon gesprek volgend op deze helaas grotendeels toch zeer teleurstellende reactie van provincie m.b.t. ons alternatief van steenkorf vanaf grond afgewisseld met doorzichtig scherm, hebben we de argumenten van landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit ter discussie gesteld en gepoogd te weerleggen: mooie eenwoudse lindebomen (over landschap gesproken) moeten sneuvelen ten bate van een ondoorzichtige afgeknotte wal (dus een soort dijkje aan de wegkant) met lelyk scherm waardoor je vanaf de weg niets ziet van markant genoemd voorkant van schuur? Er was toch een voorkeur voor zo open mogelijk landschap? Er werd toch aandacht besteed aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit van zowel weggebruikers als bewoners?

Het moet een „mooie“ weg worden, prima, maar de weg leidt naar industriegebied, „mooi“ licht ons in dit verband in alle nuchterheid dus wel erg betrekkelijk. Dat passagiers plezier kunnen beleven aan een mooie omgeving van de weg is natuurlijk een positief punt, maar we mogen hopen dat i.v.m. de verkeersveiligheid de bestuurders van alle op snelheid voorbijliogende voertuigen hun aandacht bij de weg en het overige verkeer houden!

- Gelukkig bemerkten we bij de provincie wel de wil / bereidheid om, waar in voorliggend plan sowieso 1 lindeboom moet sneuvelen, zo mogelijk volgende lindebomen te sparen; men is speciaal komen meten of de 2^e boom behouden zou kunnen blijven.
- Wij hebben tevens verzocht om de doorsnee aan de grond van een wal, afgeknotte wal met scherm en stenkorf afgewisseld met doorzichtig scherm ter vergelijking van de benodigde en dus te winnen meters te willen aangeven.
- De uitkomst van de boommeting stemde ons allerm minst uroljk: bij een in/uitrit van krap 3 meter breed (te smal) blijft er 40 cm ruimte over tot aan stam 2^e boom.
- Echter, een opstaande schaankorf / stenkorf van 4 m. hoogte is van een rechthoekige trapeziumvorm, aan de voet ongeveer 1.60 m breed en bovenin 80 cm

De afmetingen van wal en afpeknotte wal werden er niet bij vermeld, maar na enig gepuzzel komen we uit op zo'n 5 meter voor afpeknotte wal en zo'n 20 meter voor wal.

- Er is dus zo'n 3.40 meter te winnen aan ruimte voor erf, dat is aanzienlijk omdat daar vrijwel elke centimeter telt.

8 Dit zou dus soelaas bieden!

Maar de provincie blijft bij haar eerder ingenomen standpunt m.b.t. geluidswering voor onze woon- en werksituatie.

Overwegingen

- Zoals het plan nu voorligt m.b.t. de geluidswering ter hoogte van Vlengelhofweg (en 3) krijg je het volgende: eerst een doorzichtig scherm zonder talud ($\pm$ nauwelijks ruimte in doorsnee aan de grond innemend), overgaand in een afpeknotte wal met lelyk scherm aan bewonerskant ertegen/erop (zo'n 5 meter in doorsnee aan grond), overgaand in wal (zo'n 20 meter in doorsnee aan grond). En dat alles i.v.m. landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit (en ook nog verkeersveiligheid). O.i. lijkt dit een „lappendeken“.
- Landschap Zeeland, veel dijken inderdaad, dus iets wat ligt op groene dijken als geluidswering ligt dan voor de hand. Maar er staan in Zeeland ook overal huizen/gebouwen van steen en glas. Dus steenhof met doorzichtig scherm hoeft helemaal niet te detoneren, ook niet in het zeenwse landschap. En als je dat aansluitend doet aan het toegezegde doorzichtig scherm zonder talud is het o.i. fraaier dan voorliggende „lappendeken“.
- Aan „groen“ leen desgewenst tegemoet gekomen worden $\rightarrow$ klimop bij steenhof.
- Het vraagt i.p.v. (enigszins monomaan) vasthouden aan maar 1 mogelijkheid van landschappelijke inpassing hier ter plekke, enige flexibiliteit, even een draai in het denken, maar o.i. komt ons alternatief echt ook tegemoet aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit.
- Verkeersveiligheid: aan de wegkant komt zoals wij nu begrijpen naast de rijbaan een vluchtstrook van 2.40 m. breed, gevolgd door een bolle berm van 6.80 m. breed, gevolgd door een holle berm/sloot van 5.40 m. breed = over het geheel een breedte van 14.60 meter!

Daarnaast dan nog persé een aarden wal van 5 meter doorsnee ligt ons, mocht een auto van de weg raken, dan toch wat overdone?

Als steenkorf zonder talud bij Etten-Leur naar de allerlaatste normen verkeersveilig genoeg is (zelfs zonder bolle en holle berm) waarom zou hier dan persé ook nog een extra wal van 5 m. nodig zijn voor de verkeersveiligheid?

- Discrepanties / onbalans : als het de weg betreft is het allemaal breed, breder, breedst bemeten (90 meter brede middenberm, eerst t.b.v. biodiversiteit nu bij verrassing t.b.v. verkeersveiligheid, 90 meter brede wallen, een hollestelle) als het ons betreft is het krap, krapper, krapst.

- Wij gunnen de provincie haar paradepaardjes, maar hebben er veel moeite mee als het opeenstapelend steeds ten koste van ons gaat.

- Vanaf de allereerste aanleg van de weg hebben wij ingeleverd, ingeleverd en nog eens ingeleverd en "de kruik gaat zolang te water tot wij barst".

De provincie houdt van "inder minne", zijn wij ook voorstander van, maar als de "liefde" en de concessies urgwel uitsluitend steeds maar van 1 kant moeten komen doet dat wel een aanslag op "de minne" ~~-----~~

Ons alternatief is een realistisch alternatief dat meerdere doelen dient: o.a. - meters broodnodige ruimte te winnen voor Ulenghofweg 1, "mooi", eenduidige geluidswering en geen lappendeken, prima w.b. landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit, minder bomen (landschappelijk) hoeven te sneuvelen, er kan fatsoenlijke in/uitrit komen, voorkant beeldbepalende schuur blijft zichtbaar etcetera

Samenvattend

Wij bepleiten met klem het voorliggende plan geluidswering Ulenghofweg 1 met doorzichtig scherm zonder talud gevolgd door afgeknutte aarden wal met scherm gevolgd door aarden wal te laten Varen en ons zeer reële alternatief van steenkorf afgewisseld met doorzichtig scherm zonder talud op zijn mérites te beoordelen en te omarmen.

En, waar een wil is, is een weg!

- Bij de gemeenteraadsvergadering van juni 2009 werd een motie aangenomen dat het maatwerk moest worden bij o.m. de familie Delker. Tot nog toe levert de provincie echter in onze ogen unl. „confectie“: het moet en zal groene (afpeknotte) wal worden.

T.a.v. de geluidswering hebben we nu onze laatste hoop nog gevestigd op degenen die de beslissingen nemen, het Bevoegd Gezag, en hopelijk blijkt dat niet tevergeefs.

(Tot slot nog een opmerking over de waardevermindering van ons bezit, die als gevolg van alles m.b.t. de wegverbreding ons sowieso ten deel valt: door de „verminking“ van onze erven, de ligging t.o.v. een weg met 6 rijbanen de geluidsoverlast die ons te wachten staat (berekende geluidsterkte binnen boven 51,9 dB; 48 dB = voorkeurswaarde, 51,5 dB aanvaardbaar, daar zitten we boven; buiten: oververdovend), de luchtkwaliteit die ons nu al zorgen baart, de ligging aan een straks geheel doodlopende weg, zal deze waardevermindering aanzienlijk zijn.

Planschade is dan ook iets waar we ons zeker over zullen moeten buigen)

'n-Heerenhoek, 13 april 2010.

M.J. Delker,
bleugelhofweg 1,
4453 VD 'n-Heerenhoek.
eigenaar / bewoner.

C.M.J. Delker,
Strandloperstraat 12,
4451 DD Heinkenszand.
mede-eigenaar.

(met excuses, het is onbedoeld
een erg lang epistel geworden)

Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan "verbodsbelling Sloeweg 2010"

Voorontwerp bestemmingsplan zoals het nu voorligt m.b.t. Ulenghofweg 1:
 Het geheel overziende is voor ons (gebrek aan) RUIMTE m.b.t.
woon- en werksituatie / erf vanaf het begin van de verbredingsplannen
cruciaal geweest en ook de kern geweest en gebleven van al onze al
 eerder ingediende zienswijzen en bezwaren op alle eerdere inspraakmomenten.
 Het breedste gedeelte van de weg is n.l. uitgerekend op het smalste gedeelte
 tussen bebouwingen geprojecteerd.

En helaas: alle voorstellen om dat breedste gedeelte niet op de smalst
 beschikbare plek te situeren: niet gehonoreerd.

Onze ruimte in relatie tot geluidswering zoals nu gepland staat:
Ulenghofweg 1 krijgt zoals het nu voorligt t.v.m. ruimtegebrek als
geluidswering een afgeknotte wal met scherm die aan de voet een doorsnee
 van zo'n 5 meter heeft, overgaand in een wal voor Ulenghofweg 3 met
 een doorsnee van aan de grond zo'n 20 meter.

De lengtes van wal met scherm 70 m. (was eerst 75 m.?) en wal 95 m.
puzzelen ons overigens en kloppen o.i. niet met de tekening. Als deze
 lengtes worden aangehouden kunnen wij n.l. vanaf de Ulenghofweg
 (enige toegangsweg) ons huis + bedrijf niet eens bereiken (?)

Konsequenties van deze geplande geluidswering voor Ulenghofweg 1:

- Schuur is maar voor een gedeelte meer bruikbaar:
- de echterste 2 "mendeuren" zijn onbruikbaar geworden omdat je er,
 behalve misschien nog met een fiets, niet meer in- of uit kunt draaien.
- de "2e vloer" met de grote "mendeuren" is ook niet meer bereikbaar voor
waar die voor bedoeld is, je kunt er met tractor met aanhanger niet meer
achteruit in- of uit manoeuvreren.

In/uitrit is problematisch: zelfs bij een geplande breedte van krap 3 meter
 (= te smal) moet in ieder geval al 1 eenwoudse lindeboom aan de dreef

eigen ontsluitingsweg

(met 8 - niet 7 - lindebomen en 1 kastanjeboom) sneuvelen, de in/uitrit komt dan op 40 cm verwijderd van de stam van de 2^e lindeboom met brede(en laag begin)kroon te liggen.

- De grote tankauto b.v. die brandstof moet leveren voor tractor en waring kan er hoogstwaarschijnlijk niet langs en onderdoor en mocht hij er al geraken dan kan hij waarschijnlijk niet meer draaien op het erf om de terugweg aan te vangen. Vuilniswagen van de gemeente: idem.
- Opsnoeien 2^e boom: geen gezicht. Dus ook 2^e boom zal reëel gezien moeten wijken wil je nog een beetje fatsoenlijk het erf bereiken.
- Daarbij is in/uitrit (asfalt of stenen) op de verreikende boomwortels geen lang leven beschoren.
- Het wordt hier een volledig doodlopende weg, ook nu moet en komt alle verkeer hier op het erf draaien, dat wordt onmogelijk.
- Naast afgeknotte wal met scherm is ook ruimte nodig voor afwatering.
- Daarbij is er ruimte nodig voor degelijke solide afrastering → als er vanuit de dan nog overgebleven weetjes een uitgebroken beest / schaap op de 6-baans rijweg verzeild raakt is het leed niet te overzien.
- Wij lijken tegen een oerlelijk scherm aan dat heel dicht, benauwend bij de bekouwing komt te staan.
- Kortom: ruimtegebrek aan alle kanten als deze geluidswering gerealiseerd wordt.

Maar er is een alternatief w.b. de geluidswering die aan de grond betekenisvol minder meters vraagt.

Alternatief plan voor geluidswering met kouschwenties voor ruimte woon- en werkterf:

Een voorbeeld van een „mooie“ geluidswering met een veel kleinere voet in doorsnee is te vinden, komend vanuit het noorden, knooppunt Princeville, A58 vóór afrit 18 Etten-Leur: daar is opstaande steenkorf vanaf de grond te zien, afgewisseld met doorzichtig geluidsscherm met witte verticale strepen.

Een jaar geleden, 5 april 2009 hebben we dit alternatief voorgesteld en toegestuurd aan projectleider provincie dhr. J. Balex met kopie naar wethouder mw. M. Vermue, waarin we de volgende pluspunten van bouwendende optie onder de aandacht brachten:

- in plaats van het ingekorte geluidsscherm bij schuur kan geluidswering verder doorgetrokken worden tot voorbij schuur zonder dat mogelijkheid om schuur heen te kunnen rijden in gevaar komt; daardoor minder geluidsoverlast m.b.t. huidige woonsituatie en t.a.v. welke functie mogelijk in de toekomst aan de boerderij zou kunnen toevallen.
- voorkant van beeldbepalende zwart/wit schuur komt in zicht vanaf weg door doorzichtig gedeelte scherm, niet alleen kop en achterkant zoals bij wal met scherm
- eenwoudse lindebomen aan dreef hebben meer kans gespaard te blijven terwijl toch in uitrit mogelijk blijft.
- landschap houdt meer open karakter, „mooie“ weg zit niet ingeklemd tussen wallen
- aan bewonerskant minder opgesloten en benauwend waren / werken achte wallen / scherm
- bij wens van meer „groen“ altijd nog mogelijkheid bij steenkorf gedeelte hier en daar wat (in herfst mooi verkleurende) klimop er tegenop / eraf te laten groeien
- Een kleine 3 mnd. later kregen wij een reactie hierop vanuit de provincie:
- Samengevat: bij ontwerp Sloeweg wordt veel aandacht besteed aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit voor zowel weggebruikers als bewoners in omgeving van weg. Dus: aarden wal en bij ruimtegebrek afgeknotte wal met scherm.
- Solitaire steenkorf op grond van deze uitgangspunten + verkeersveiligheid geen optie
- Wel is in bestuurlijk overleg met wethouder toegezegd dat, om zicht te houden op schuur als markant gebouw er toch doorzichtig scherm kan komen zonder talud om grote gat in geluidswering voor / bij kop v. schuur enigszins te dichten.
- Wij uiteraard blij met besluit van toch plaatsen geluidsscherm bij grote

gat in geluidswering ontstaan bij schuur teneinde nog om schuur heen te kunnen met materieel.

- In het telefoon gesprek volgend op deze helaas grotendeels toch zeer teleurstellende reactie van provincie m.b.t. ons alternatief van steenkorf vanaf grond afgewisseld met doorzichtig scherm, hebben we de argumenten van landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit ter discussie gesteld en gepoogd te weerleggen: mooie eenwoudse lindebomen (over landschap gesproken) moeten sneuvelen ten bate van een ondoorzichtige afgeknotte wal (dus een soort dijkje aan de wegkant) met lelyk scherm waardoor je vanaf de weg niets ziet van markant genoemd voorkant van schuur? Er was toch een voorkeur voor zo open mogelijk landschap? Er werd toch aandacht besteed aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit van zowel weggebruikers als bewoners?

Het moet een „mooie“ weg worden, prima, maar de weg leidt naar industriegebied, „mooi“ licht ons in dit verband in alle nuchterheid dus wel erg betrekkelijk. Dat passagiers plezier kunnen beleven aan een mooie omgeving van de weg is natuurlijk een positief punt, maar we mogen hopen dat i.v.m. de verkeersveiligheid de bestuurders van alle op snelheid voorbijliogende voertuigen hun aandacht bij de weg en het overige verkeer houden!

- Gelukkig bemerkten we bij de provincie wel de wil / bereidheid om, waar in voorliggend plan sowieso 1 lindeboom moet sneuvelen, zo mogelijk volgende lindebomen te sparen; men is speciaal komen meten of de 2^e boom behouden zou kunnen blijven.
- Wij hebben tevens verzocht om de doorsnee aan de grond van een wal, afgeknotte wal met scherm en steenkorf afgewisseld met doorzichtig scherm ter vergelijking van de benodigde en dus te winnen meters te willen aangeven.
- De uitkomst van de boommeting stemde ons allerm minst uroljk: bij een in/uitrit van krap 3 meter breed (te smal) blijft er 40 cm ruimte over tot aan stam 2^e boom.
- Echter, een opstaande schaankorf / steenkorf van 4 m. hoogte is van een rechthoekige trapeziumvorm, aan de voet ongeveer 1.60 m breed en bovenin 80 cm

De afmetingen van wal en afpeknotte wal werden er niet bij vermeld, maar na enig gepuzzel komen we uit op zo'n 5 meter voor afpeknotte wal en zo'n 20 meter voor wal.

- Er is dus zo'n 3.40 meter te winnen aan ruimte voor erf, dat is aanzienlijk omdat daar vrijwel elke centimeter telt.

8 Dit zou dus soelaas bieden!

Maar de provincie blijft bij haar eerder ingenomen standpunt m.b.t. geluidswering voor onze woon- en werksituatie.

Overwegingen

- Zoals het plan nu voorligt m.b.t. de geluidswering ter hoogte van Vlengelhofweg (en 3) krijg je het volgende: eerst een doorzichtig scherm zonder talud ($\pm$ nauwelijks ruimte in doorsnee aan de grond innemend), overgaand in een afpeknotte wal met lelyk scherm aan bewonerskant ertegen/erop (zo'n 5 meter in doorsnee aan grond), overgaand in wal (zo'n 20 meter in doorsnee aan grond). En dat alles i.v.m. landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit (en ook nog verkeersveiligheid). O.i. lijkt dit een „lappendeken“.
- Landschap Zeeland, veel dijken inderdaad, dus iets wat ligt op groene dijken als geluidswering ligt dan voor de hand. Maar er staan in Zeeland ook overal huizen/gebouwen van steen en glas. Dus steenhof met doorzichtig scherm hoeft helemaal niet te detoneren, ook niet in het zeenwse landschap. En als je dat aansluitend doet aan het toegezegde doorzichtig scherm zonder talud is het o.i. fraaier dan voorliggende „lappendeken“.
- Aan „groen“ lean desgewenst tegemoet gekomen worden $\rightarrow$ klimop bij steenhof.
- Het vraagt i.p.v. (enigszins monomaan) vasthouden aan maar 1 mogelijkheid van landschappelijke inpassing hier ter plekke, enige flexibiliteit, even een draai in het denken, maar o.i. komt ons alternatief echt ook tegemoet aan landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit.
- Verkeersveiligheid: aan de wegkant komt zoals wij nu begrijpen naast de rijbaan een vluchtstrook van 2.40 m. breed, gevolgd door een bolle berm van 6.80 m. breed, gevolgd door een holle berm/sloot van 5.40 m. breed = over het geheel een breedte van 14.60 meter!

Daarnaast dan nog persé een aarden wal van 5 meter doorsnee ligt ons, mocht een auto van de weg raken, dan toch wat overdone?

Als steenkorf zonder talud bij Etten-Leur naar de allerlaatste normen verkeersveilig genoeg is (zelfs zonder bolle en holle berm) waarom zou hier dan persé ook nog een extra wal van 5 m. nodig zijn voor de verkeersveiligheid?

- Discrepanties / onbalans : als het de weg betreft is het allemaal breed, breder, breedst bemeten (90 meter brede middenberm, eerst t.b.v. biodiversiteit nu bij verrassing t.b.v. verkeersveiligheid, 90 meter brede wallen, een hollestelle) als het ons betreft is het krap, krapper, krapst.

- Wij gunnen de provincie haar paradepaardjes, maar hebben er veel moeite mee als het opeenstapelend steeds ten koste van ons gaat.

- Vanaf de allereerste aanleg van de weg hebben wij ingeleverd, ingeleverd en nog eens ingeleverd en "de kruik gaat zolang te water tot wij barst".

De provincie houdt van "inder minne", zijn wij ook voorstander van, maar als de "liefde" en de concessies urgwel uitsluitend steeds maar van 1 kant moeten komen doet dat wel een aanslag op "de minne" ~~-----~~

Ons alternatief is een realistisch alternatief dat meerdere doelen dient: o.a. - eters broodnodige ruimte te winnen voor Ulenghofweg 1, "mooi", eenduidige geluidswering en geen lappendeken, prima w.b. landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit, minder bomen (landschappelijk) hoeven te sneuvelen, er kan fatsoenlijke in/uitrit komen, voorkant beeldbepalende schuur blijft zichtbaar etcetera

Samenvattend

Wij bepleiten met klem het voorliggende plan geluidswering Ulenghofweg 1 met doorzichtig scherm zonder talud gevolgd door afgeknutte aarden wal met scherm gevolgd door aarden wal te laten Varen en ons zeer reële alternatief van steenkorf afgewisseld met doorzichtig scherm zonder talud op zijn mérites te beoordelen en te omarmen.

En, waar een wil is, is een weg!

- Bij de gemeenteraadsvergadering van juni 2009 werd een motie aangenomen dat het maatwerk moest worden bij o.m. de familie Delker. Tot nog toe levert de provincie echter in onze ogen unl. „confectie“: het moet en zal groene (afpeknotte) wal worden.

T.a.v. de geluidswering hebben we nu onze laatste hoop nog gevestigd op degenen die de beslissingen nemen, het Bevoegd Gezag, en hopelijk blijkt dat niet tevergeefs.

(Tot slot nog een opmerking over de waardevermindering van ons bezit, die als gevolg van alles m.b.t. de wegverbreding ons sowieso ten deel valt: door de „verminking“ van onze erven, de ligging t.o.v. een weg met 6 rijbanen de geluidsoverlast die ons te wachten staat (berekende geluidsterkte binnen boven 51,9 dB; 48 dB = voorkeurswaarde, 51,5 dB aanvaardbaar, daar zitten we boven; buiten: overvloedig), de luchtkwaliteit die ons nu al zorgen baart, de ligging aan een straks geheel doodlopende weg, zal deze waardevermindering aanzienlijk zijn.

Planschade is dan ook iets waar we ons zeker over zullen moeten buigen)

'n-Heerenhoek, 13 april 2010.

M.J. Delker,
bleugelhofweg 1,
4453 VD 'n-Heerenhoek.
eigenaar / bewoner.

C.M.J. Delker,
Strandloperstraat 12,
4451 DD Heinkenszand.
mede-eigenaar.

(met excuses, het is onbedoeld
een erg lang epistel geworden)

Geachte,

Op de informatieavond 7 april 2010 hebben we nader kennisgenomen van de plannen betreffende de Sloeweg.

In vervolg op eerdere informatie, afstemmingen (mondeling, telefonisch, schriftelijk, zie ook bijlagen) noteren wij bij deze onze bevindingen.

Algemeen over het plan:

We constateren dat met name door de korte lengte en afstand, met wisselende hoogte en doorsnede (al dan niet met een muur) van de voorgestelde geluidsschermen de weg een rommelig karakter krijgt, waarbij tevens een monumentale boerderij in een resthoek van de infrastructuur terecht komt.

Over onze woning:

Wij wonen op de Stoofweg 13.

Middels brief (zie bijlage 4) hebben wij aangegeven dat wij om projectmatige en maatschappelijke overwegingen goed kunnen voorstellen dat deze woning verdwijnt/beschikbaar gesteld word. De schriftelijke reactie (zie bijlage 3) gaf aan dat dat nog niet aan de orde was. Bij navraag op de informatieavond was het antwoord: het plan is vastgesteld het is niet meer aan de orde. U begrijpt: dit ontgaat ons! Eerst te vroeg, nu te laat. Dat vraagt om uitleg.

Als we de plannen inhoudelijk kijken zien we we een buitengewoon krappe situatie: een geluidwal klem op de woning Stoofweg 13 en een geluidwal met muur (!) bij woning Stoogweg 11. Wel beschouwt geen fraaie oplossing. Wij geven u het e.e.a opnieuw ter overweging en uzelf, het project en ons wel verplicht een deugdelijke inhoudelijke verklaring te geven.

Om niet wederom te laat te zijn, en mogelijk wel te vroeg geven wij onze vise op de voorgestelde situatie rondom onze woning.

Het vooruitzicht te wonen: aan een doodlopende weg, een (dienst)weg recht voor het huis en een geluidwal er klem tegen aan is een matig vooruitzicht, zoniet: een slecht uitzicht, wat afbreuk doet aan de zeeuwse kwaliteit aldaar: wijds en licht (op de informatieavond werd hoegenaamd geen woord gerept over de waarneming vanuit de (woon)omgeving). En niet alleen een slecht uitzicht: dit soort doodlopend plekken zijn in aanleg sociaal onveilig zowel voor bewoners als gebruikers van de omgeving.

Verder constateren we dat de tekening rondom onze woning duidelijk is (in tegenstelling tot andere lokaties op de tekening).

Niet duidelijk is ondermeer:

- weg voor het huis: een dienstweg zoals indertijd aangegeven of een openbare weg?
- wat gebeurt er met het huidige dienstdpad langs het voormalige spoor
- ontsluiting van de woning?
- restant van de (voorsorteer)kruising: blijft liggen?
- overige detailinrichting omgeving
- ...

Antwoord kon de heer Bakx in een gesprek na afloop van de presentatie niet echtgeven. "wat willen jullie?" werd ons gevraagd door de heer Bakx (Naam goed geschreven?).

Wat we willen is:

In algemene zin, het gehele plan betreffend: een weloverwogen MMA en MVO plan.

Specifiek met betrekking tot onze woning hebben wij in eerste reactie wij het volgende beeld:

- de dienstweg niet aan te leggen als die niet nodig is (zonodig wel reserveren)
- evenzo: het dienstdpad langs het spoor
- dat de doodlopende weg niet stopt voor ons huis, maar ruim daarvoor opdat stilstaand, draaiend verkeer en anderszins niet voor het huis plaatsvindt
- infrastructuur voor zover nodig op ruime afstand van de woning wordt gerealiseerd
- ook dit onderdeel conform de ambities van de provincie landschappelijk goed wordt ingepast
- sociaal veilig
- Zie bijgaande principe schets
- Wij zijn bereid restgronden in beheer te nemen
- ...

Bijlagen: onze brieven tot op heden (u kuntzelf constateren dat er maar zeer tendele antwoord is gegeven op vragen e.d. / ingegaan is op inhoudelijke opmerkingen etc.)

Nader: in feite is het ons op huishoudniveau ambivalent wat er gebeurt: de woning beschikbaar stellen of herinrichting woonomgeving. Neemt niet weg dat verhuizen in de zomer van 2011 goed past in onze meerjarenagenda en dat wachten tot een verkoopbaarhuis tot 2013 of later op dit moment niet handig lijkt cq planschade veroorzaakt (volgens makelaars is ons huis momenteel, en al enige jaren niet verkoopbaar).

Wat verwachten wij: een helder inhoudelijk antwoord.

Totzover dit vlugschrift, met vriendelijke groet,

M.P. Baauw

06 52340381

Stoofweg 13
4453 VB 's Heerenhoek

Aan:
Informatiepunt Sloeweg
Postbus 15
4515 ZG IJzendijke

Datum: 13 oktober 2003

Betreft: inspraakreactie op de verbetering Verkeersontwikkeling / Startnotitie MER Sloeweg (N62)

Geachte heer / mevrouw,

Bij deze onze inspraakreactie op de verbetering Verkeersontwikkeling / Startnotitie MER Sloeweg (N62) zoals van u ontvangen .

Vooraf:

In eerste instantie en vooralsnog stellen wij voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief te verkiezen (laat de overheid beleid concreet maken!).

Allereerst zijn er in onze waarneming een aantal frappante feiten:

- hoewel het ons direct aangaat (wonend op het kruispunt Stoofweg / Sloeweg zijn wij niet direct geïnformeerd, maar bij toeval zijn wij geattendeerd op uw plannen. Wij hebben de provincie eerder geattendeerd op het feit dat informatie via huis-aan-huis bladen e.d. verspreid in het buitengebied vrijwel niet of ongeregeld bezorgd wordt en dus niet ontvangen. U weet dus werkelijk niet of betrokkenen geïnformeerd zijn indien u dat niet op een directe wijze doet. Sowieso gezien de aard van een mogelijke ingreep en het beperkt aantal direct betrokkenen zou het alleen al vanwege uw eigen belang raadzaam zijn deze betrokkenen direct te informeren (dit is in gesprekken met de provincie in het verleden ook zodanig onderkent)!
- Tijdens overleg over de VRI (1999) is ons op de vraag wat er met de Sloeweg gebeurt als gevolg van de tunnel (verwijzend naar de geprognosticeerde verkeersstroom) geantwoord: dat weten we (=de provincie) niet. Wel is ons toen gemeld dat het beleid is er een zogenaamde stroomweg van te maken (mogelijk ongelijkvloerse kruising) en dat er de eerste 10 jaar niets zal veranderen
- niet alleen vanwege het vorige punt maar sowieso is het frappant dat juist nu (niet eerder, noch later) geconstateerd wordt dat er een en ander moet gebeuren

Over de inhoud van het rapport op hoofdlijnen:

- u wijst gerelateerde projecten aan. Er missen er een aantal, waaronder: de recente ruilverkavelingen, het project Sloepoort, de EHS (ook als die niet aan de orde dit dan wel melden!), de inzichten ontwikkelt onder de noemer 'Borsatlas', rioleringsplannen in het buitengebied, ... etc. Er is in dit landelijk gebied meer aan de hand!
- Wij verwachten dat deze gerelateerde projecten niet alleen genoemd worden, maar ook integraal (overheidsbeleid!) benaderd en tot integrale oplossingen (varianten en alternatieven) leidt. De recent uitgevoerde Tunnelweg met aansluitingen en de recente investeringen in de Sloeweg enerzijds en de voorgestelde alternatieven en de variant in de startnotitie anderzijds geven ons niet die indruk (zie ook volgende opmerking). Uitsluitend een verantwoorde integrale benadering waarin de samenhang van diverse ontwikkelingen in perspectief worden gezet maakt het voor ons mogelijk hierop zinnig te acteren. Bij deze integrale benadering behoren ook de huidige (beleidsmatige) inzichten met betrekking tot Duurzaam Bouwen (GWW), Meervoudig Ruimtegebruik, sociale veiligheid en duurzaam veilig en ...
- de benadering is nogal verkeerstechnisch, dat moet ook wel, maar is niet het enige. Een aantal waarnemingen van ons geven ons de indruk dat er meer helder en ruimtelijke gekeken moet worden. Mogelijk met psychologisch inzicht en/of 'boerenverstand'. NB een paar voorbeelden ter illustratie van de huidige 'verkeerssituatie': lokale bevolking rijdt in op stapvoets rijdende passerende trein / lokale bevolking handhaaft snelheid en ontkent kruising / lokale bevolking begrijpt het verkeersdoolhof aan het eind van de Tunnelweg – Bernhardweg niet / Je kunt niet voor ons huis zijn of er wordt je wel de weg gevraagd (met stip op 1: hoe kom ik in Borsele? Ook hier hebben we de provincie reeds eerder op geattendeerd). Indruk: reduceer complexe (wat heet?) opgaven tot heldere voor zich sprekende oplossingen. Hou het helder! (zie ook verder in deze reactie)

- geplande tracé's , knooppunten c.q. ongelijkvloerse kruisingen vallen samen met woningen en /of bedrijven en bijvoorbeeld de karakteristieke Driedijk: dat is toch simpelweg niet nodig?!

en voorts:

- spelfout op pagina 3: '2.4. Sluipverkeer' daar is één 'e' teveel ingeslopen
- onduidelijk waarom u initiatiefnemer bent: de Westerschelde Oeververbinding is een particuliere onderneming
- pagina 5: afbeelding geeft misleidend beeld van huidige infrastructuur. Teken alle knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen vet (geeft nog de beste indruk van de overdaad aan infrastructuur) of alle niet. Nu is nog het één nog het ander gedaan
- pagina 6: elke kruising met de Sloelijn is een verkeersprobleem (niet alleen de kruising met de Tunnelweg, zie het recente en huidige probleem met de Stoofweg)
- pagina 15: er gebeuren wel degelijk ongevallen op de Kruising Sloeweg – Stoofweg (blijkt niet uit 'ongevallenkaart')
- wij zijn er niet om concrete voorstellen te doen: dat is nogal een werk indien je dat goed (integraal) wilt doen en complexe omgaven reduceren tot heldere en doeltreffende / voor zich sprekende oplossingen. Dat is uw werk! De hierna gegeven concrete voorstellen moeten als suggesties gezien worden
- sluipverkeer is mogelijk ook een gevolg van niet heldere lay-out van wegen, met name aansluiting tunneltracé – Bernhardweg (mogelijk in samenhang met onvoldoende bewegwijzering). Je ontkomt niet aan de indruk: dit moet helderder/eenvoudiger kunnen: je maakt teveel omtrekkende bewegingen, je kunt er net niet op (met alle bijbehorende versperringen) en het aantal kruispunten/ afslagen etc. omgeslagen op het inwoneraantal is buiten proportie (zie ook eerder genoemd)
- de wegversperringen middels stalen pijpen was ons een raadsel (ook niet over geïnformeerd). Zijn niet Nederlands, niet geleerd bij rijles en ook geen onderdeel van ROA of RONA. Hebben een hoog illegaal karakter, geflankeerd (deels en deels niet gelijktijdig) door officiële (?) verkeersborden en inmiddels zijn nieuwe (onverharde)wegen daarnaast aangelegd. Uit rapport blijkt dit dus een bewuste actie. Dit kan toch niet?! Hoe dan ook: in de werkelijke wereld wordt er creatief mee omgegaan en de fietspaden worden (meermaals geconstateerd) als lokale auto-ontsluitingsweg gebruikt. Als deze kruisingen er niet moeten zijn: hef ze dan gewoon op: goedkoper, effectiever, helder! (en laat het even weten, kunnen we het uitleggen aan de mensen die de weg vragen!) Overigens is het opheffen van deze kruisingen voor ons niet zonder consequenties.

Concrete voorstellen:

- bundel de Sloeweg met de nieuwe Sloelijn (zoals door de minister besloten: door de Quarlespolder)! Ogenschijnlijk in aanleg een voor de hand liggend idee en dus te onderzoeken waard. Ondermeer: 1. een aantal aansluitingen minder 2.in plaats van versnippering wordt infrastructuur gebundeld (overheidsbeleid) en landschap samengevoegd (juist het toevoegen van de recente grootschalige(re) landbouw-landschappelijke ontwikkelingen aan de Zak maakt de Zak als WLC nog interessanter) 3. Per saldo wordt er minder geasfalteerd dan in de plannen in de startnotitie en kan er zelfs asfalt uitgenomen worden: de hele huidige Sloeweg kan er geheel uit. 4. het probleem van de Rijksweg is opgelost. Dat kleine beetje extra omrijden voor het doorgaande verkeer is nihil in verhouding tot wat er nu al omgereden moet worden als gevolg van het huidige gerealiseerde tracé van de tunnel 5.
- al die alternatieven en varianten die een voor zich sprekend gevolg zijn van een integrale verantwoordde benadering, studie en creativiteit ...

Ten behoeve van de te verrichten werkzaamheden en uw verantwoordelijkheden attenderen wij u op het volgende:

- de (naar ervaring gebleken onderschatte) woonkwaliteit van onze woning (Stoofweg 13) en mogelijk ook andere adressen in deze omgeving, kort en bondig: de vrije ligging (een buitengewoon schaars goed in Nederland), de wijdsheid van de omgeving versus de besloten tuin, de ecologische waarde van de tuin (ecologische oase in de ecologische woestijn van de huidige monocultuur van de landbouw). Diverse flora en fauna: vogels, vlinders, kikkers, hagedissen (vijver met intensieve flora en fauna) etc. etc. etc. is daarin aanwezig!

Totslot:

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de consequenties van haar initiatieven en derhalve is dat ook haar werk! hiertoe behoort ons inziens onder meer:

- directe en adequate informatievoorziening
- het feitelijk per nu onverkoopbaar zijn van onze woning (Stoofweg 13), zoniet dan een meer dan aanzienlijke waardevermindering op korte en mogelijk lange termijn. Uw planhorizon reikt verder dan de gemiddelde verhuysfrequentie in Nederland (circa 7 jaar) en onze verhuysfrequentie ligt historisch gezien nog wat hoger. Ons verhuysgedrag is –ook voor ons- onvoorspelbaar gebleken en vond/vind zijn argument in uiteenlopende motieven (leefkwaliteit, wijziging samenstelling huishouden, medisch, etc). Wij verwachten een helder en doeltreffend antwoord waarin u aangeeft hoe u daarmee omgaat in voorkomende situaties

Resumé:

- in eerste instantie vooralsnog: verkies de meest milieuvriendelijke variant
- verzoek om directe informatie aangaande deze en andere (provinciale)plannen
- integrale benadering zoals aangegeven. Deze overschreid het studiegebied en de in het rapport genoemde gerelateerde projecten en inzichten (bijstellen en aanvullen dus)
- bundeling van infrastructuren, minimaal asfalt, heldere en voor zich sprekende verkeersoplossingen en: reductie van aansluitingen. Hou het eenvoudig en helder (er wonen/werken maar een paar mensen in dit gebied)
- onderzoek naar bundeling van Sloelijn en Sloeweg met nieuwe perspectieven voor de Zak van Zuid-Beveland
- herziening c.q. herpositionering van bedrijventerrein 'Sloepoort' (werk met werk maken)
- herzie 'verkeersdoolhof' Tunnelweg – Bernhardweg (werk met werk maken)
- heldere afhandeling van die stalen buizen
- helder antwoord op het per nu feitelijk onverkoopbaar zijn van onze woning (Stoofweg 13)
- ...

We beseffen ons dat dit wat spontaan geschreven is en derhalve niet rijp, niet helder en niet scherp geformuleerd, maar wellicht duidelijk in wat er gezegd wil worden. Zoniet: schroom niet contact met ons op te nemen, evenmin zullen wij niet nalaten nadere inzichten en gedachten alsnog te melden aan u. Tevens hebben wij de gelegenheid aangegrepen een aantal zaken te melden ('verkeersdoolhof' / 'stalen buizen'/ ontoereikende bewegwijzering, ...). Wij voelen ons vrij (de inhoud van) deze brief ook aan andere betrokkenen te verstrekken.

Met vriendelijke groet, succes,
M.P. Baauw

Stoofweg 13
4453 VB 's Heerenhoek
06 52340381
baauwnijzing@zonnet.com

Aan:
Informatiepunt Sloeweg
Postbus 300
4430 AH Middelburg

Datum: 14 december 2007

Wat betreft het MER rapport Sloeweg (N62), vraag ik u langs formele weg aandacht voor het volgende:

Algemeen:

- tekst en tekeningen zijn matig tot slecht leesbaar. Tekeningen digitaal vergroten levert geen nadere informatie op
- VRAAG: wat gebeurt er met het spoortrace? (ook op dat niveau geeft de informatie, inclusief tekeningen geen inzicht)
- wat is de status van het MMA?
- wij zijn in algemene zin voor de MMA (meest milieu vriendelijke oplossing)
- dat de ecologische waarden niet hoog liggen betekent dat er weinig schade is en gecompenseerd etc. behoeft te worden. Wat ons betreft is dat juist reden om de ecologie een impuls te geven. VOORSTEL: wij stellen voor om de ecologie een forse impuls te geven, bijvoorbeeld door inrichting van de vrijkomende gronden
- mede daarop aansluitend, VOORSTEL: laat het bedrijventerrein Sloepoort niet door gaan. Inmiddels is het draagvlak voor dit soort bedrijvenparken verdwenen, en ook door de landspolitiek en betreffende minister onderkent
- onduidelijk is of voldoende onderzocht is of er nieuwe overbelaste en/of sluiproutes ontstaan (bijvoorbeeld aansluiting Nieuwdorp t.p.v. de Molendijk, en bijvoorbeeld: ontsluiting bedrijventerrein Sloepoort). VRAAG: nader duidelijk maken cq onderzoeken?
- op de informatieavond is gezegd dat het mogelijk toekomstig bedrijventerrein uitsluitend op de Bernhardweg wordt aangesloten / ontsloten. Wij zien dat graag vastgesteld en de VRAAG beantwoord: hoe wordt dat gegarandeert?
- Gegeven de situatie en de maatvoering daarvan moet de voorgestelde weg inclusief alle ter plaatse noodzakelijke (geluids)voorzieningen ruimschoots tussen de panden Stoofweg 11 en 13 door kunnen. Dat blijkt niet uit de informatie. VRAAG: helder inzicht te verschaffen in de voorgenomen / voorgestelde oplossing cq ontwerp?
- VRAAG: hoe borgt u de ambitieuze vormgeving en landschappelijke inpassing
- De verkeersoplossing Molendijk (links uit, rechts in) is ongebruikelijk (komt wel meer voor) en onveilig cq minder veilig dan gangbare oplossingen, zeker gezien het gemiddelde (locale) verkeersgedrag (onoplettend en niet anticiperend). VRAAG: waarom zo? VOORSTEL: met het zelfde ruimtebeslag kan een gangbare en daarmee veiliger oplossing gerealiseerd worden
- VRAAG: waarom ligt de aansluiting Molendijk niet ter plaatse van de Stoofweg? Dat geeft een heldere verkeerssituatie (aansluitend op de huidige), minder versnippering van het landschap, en een herkenbaarder Molendijk
- VRAAG: kan de versnippering van de Molendijk niet minder versnipperd?
- VRAAG: waarom wordt er zo krampachtig met dat landschap omgegaan? De karakteristiek is juist dat het een jong en buitengewoon dynamisch landschap is
- VRAAG: wat is de achtergrond van die brede middenberm?

Specifiek aangaande ons huis (gebaseerd op het MMA):

- op de op de informatieavond getoonde animatie wordt een aanzienlijk deel van ons huis gesloopt. Toelichting van een lid van de projectorganisatie: "dat is figuratief". VRAAG: Wat betekent dit? (daar werd ter plekke geen duidelijk antwoord op gegeven
- op de tekeningen en in de tekst wordt niet duidelijk wat er wel/niet met ons huis, en de directe omgeving daarvan, gebeurt. VRAAG: nader duidelijk maken?
- voorzover inzichtelijk wordt de Stoofweg ter plekke van ons huis doodlopend, overgaand in een calamiteitenweg. VRAAG: wat moeten wij ons daarbij voorstellen? Achtergrond van de vraag: Vooralsnog roept dat het beeld op van een sociaal onveilige situatie. VRAAG: hoe gaat u daarmee om?
- ons huis is onverkoopbaar gebleken. Dat zal het vooralsnog blijven? VRAAG: hoe gaat u daarmee om?
- VRAAG: nadere toelichting op de hoogte van 4 meter voor de geluiwernede voorziening? Lijkt niet hoog
- Voor zover de plannen inzicht verschaffen zien wij onze woonkwaliteit op een aantal punten ernstig afnemen: met name het verdwijnen van het wijdsheid en dito uitzicht en mogelijk een minder social veilige situatie VRAAG: hoe gaat u daarmee om?
- willen wij dit project serieus nemen, en dat vraagt u van ons, dan kost ons dat veel tijd (indicatie: tot op heden circa 20 uur en 400 km). VRAAG: hoe gaat u daarmee om?

NB:

- deze notitie is gebaseerd op: ontvangen rapport, informatie op de informatieavond
- wij verwijzen u naar eerdere correspondentie
- wij behouden ons het recht voor om nader inzicht, nabranders e.d. alsnog, ook na 18 december 2007 te melden
- voor nadere toelichting, vragen en informatie zijn wij beschikbaar

Naam: M.P. Baauw
 Adres: Stoofweg 13
 Postcode /Woonplaats: 4453 VB 's Heerenhoek

Handtekening:

IJzendijke, 5 juli 2006

Geachte heer of mevrouw Baauw-Nijzing,

Enige tijd geleden heeft u per brief aan het Informatiepunt Sloeweg aangegeven dat u er geen moeite mee heeft om uw huis te verkopen tegen een reëel bod, als dit nodig mocht zijn voor de verbreding van de Sloeweg. Op dit moment is een studie in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.) echter nog in volle gang, en is eventuele grondverwerving daarom nog niet aan de orde.

De procedure ziet er in grote lijnen als volgt uit: de bevindingen van de m.e.r.-studie, die zeker nog enkele maanden in beslag zal nemen, worden gepubliceerd in een milieueffectrapport (MER). Hierop volgt een wettelijk geregelde inspraakperiode. Na deze inspraak neemt het Bevoegd Gezag, in dit geval de gemeentes Goes en Borsele, een besluit over het te realiseren alternatief. Vervolgens start het Bevoegd Gezag de procedures voor herziening van de bestemmingsplannen. Daarbij wordt rekening gehouden met informatie uit het MER. Als de bestemmingsplanprocedure is doorlopen, kan de grondverwerving en vervolgens de uitvoering plaatsvinden.

Wij zullen uw gegevens opnemen in ons adressenbestand, zodat u automatisch bericht ontvangt als er nieuws is over de m.e.r. Sloeweg. Mocht u verder nog vragen hebben of aanvullende informatie wensen, aarzelt u dan niet om contact op te nemen met het informatiepunt.

Met vriendelijke groet,



Katinka de Bakker

Informatiepunt Sloeweg

CONCEPT / DEF. VERZONDEN 19 05 16

's Heerenhoek, 16-5-2006

Mijnheer, mevrouw,

Wonend op het kruispunt Stoofweg/Sloeweg horen wij van diverse plannen die er zouden leven met betrekking tot verandering van het wegennet in de omgeving.
Wat waar en niet waar is in dit soort verhalen is moeilijk te traceren.

Op een voorlichtingsavond afgelopen najaar (waar wij niet bij aanwezig waren) was zoveel duidelijk, dat het toen nog onduidelijk was wat de uiteindelijke uitkomst zou zijn. < is dat zo?! / kun je wel zo laten staan

Kijkend naar de diverse plannen komt het ons voor dat het pand waarin wij wonen, voor u op een ongunstige plaats staat.

Hoewel wij het hier prima naar ons zin hebben en ook geen directe plannen hebben om te vertrekken, willen wij u laten weten dat we ons ook niet exclusief < of bijzonder aan deze plaats gebonden voelen.

We zouden er geen moeite mee hebben dit huis eventueel te verkopen. Dit tegen een reëel bod. (Het moet uiteraard mogelijk zijn om weer een huis met dezelfde faciliteiten en kwaliteiten te kopen)

Ook zou een woningruil wat ons betreft tot de mogelijkheden behoren; ons huis tegen een huis met dezelfde faciliteiten en kwaliteiten ergens binnen een straal van circa 100 km rond Rotterdam of op de lijn Nijmegen - Rotterdam,

Het is misschien ongebruikelijk om een dergelijk voorstel te doen.

We hebben echter in de loop der jaren gemerkt dat de meeste mensen met geen stok hun huis uit te krijgen zijn. En het zou dus theoretisch heel goed mogelijk kunnen zijn dat u zich in allerlei bochten wringt en ook (grote) kosten maakt om dit huis te laten staan terwijl wij ons in een ander huis evengoed weer thuis zouden voelen.

Mocht u geïnteresseerd zijn horen we dat van u..

Hoogachtend,

A.C. Baauw-Nijzing
Stoofweg 13
4453 VB 's Heerenhoek
0113-352864
baauw2@xs4all.nl

From: Baauw, MP (Mari)
Sent: woensdag 1 december 2004 18:37
To: 'sloeweg@zeeland.nl'
Cc: Baauw (baauwnijzing@zonnet.nl)
Subject: Reactie Haalbaarheidsstudie
Aan: Informatiepunt Sloeweg, IJzendijke
Datum: 1 december 2004

Geachte heer / mevrouw,

Bij deze onze reactie op de haalbaarheidsstudie N62 deelproject Sloeweg. Wij hebben de informatieavond bezocht, bekeken en geluisterd naar de toelichting om 20.30 uur. Wij hebben de informatiemap ontvangen en gelezen.

Het is voor ons niet mogelijk een reactie te geven.

Reden daarvan is:

- het materiaal en de toelichting geven geen onderbouwing aan de gepresenteerde feiten en opinies
- er op geen enkele wijze blijkt gegeven wordt van een integrale benadering en visie (de uitspraak tijdens de toelichting over het niet eerder bestuderen van deze problematiek voorafgaand aan de aanleg van de tunnel was veelzeggend op dit punt en werkt sterk de indruk dat er voortdurend korte termijn "visie" aaneengeschakeld wordt).

Ter illustratie over het sluipverkeer (meer over gesproken dan over geschreven): al jaren blijkt dit niet goed beoordeeld te worden. Vraag is of het dan nu wel goed gebeurd (er wordt geen inzage cq verantwoording gegeven) en de huidige problemen als gevolg van de Westerscheldetunnel worden niet aangepakt ...

Resteert een indruk dat een en ander niet grondig is bestudeerd.

Wij zijn het er dan ook niet mee eens dat voorgesteld wordt om de (m.e.r.)studie te beperken tot alternatief A, B en D.

NB (een willekeurig aantal opmerkingen):

- van variant A wordt opgemerkt dat deze niet voldoet. Dan is er toch geen reden om er mee door te gaan?
- uit de informatie is niet af te leiden dat D wel in aanmerking komt voor nadere studie en C niet?!
- het perspectief van één autosnelweg (E en F) is zeer aansprekend en wordt wel erg makkelijk weggeschreven
- een beetje doordenken levert nogal wat andere alternatieven op ...

Vooralsnog gaan wij niet nader in op de vragen van het formulier "in de haalbaarheidsstudie ontbreken naar mijn idee de volgende plus- en minpunten" en "het is in mijn belang dat" ...

Wij verwijzen u tevens naar onze inspraakreactie (13 oktober 2003).

We houden ons aanbevolen voor nadere informatie en zijn beschikbaar voor nadere toelichting. We voelen ons vrij de inhoud van deze notitie ook aan anderen te verstrekken en om nader op het een of ander in te gaan of terug te komen.

Met vriendelijke groet,
M.P. Baauw

Stoofweg 13
4453 VB 's Heerenhoek
06 5234031
baauwnijzing@zonnet.nl

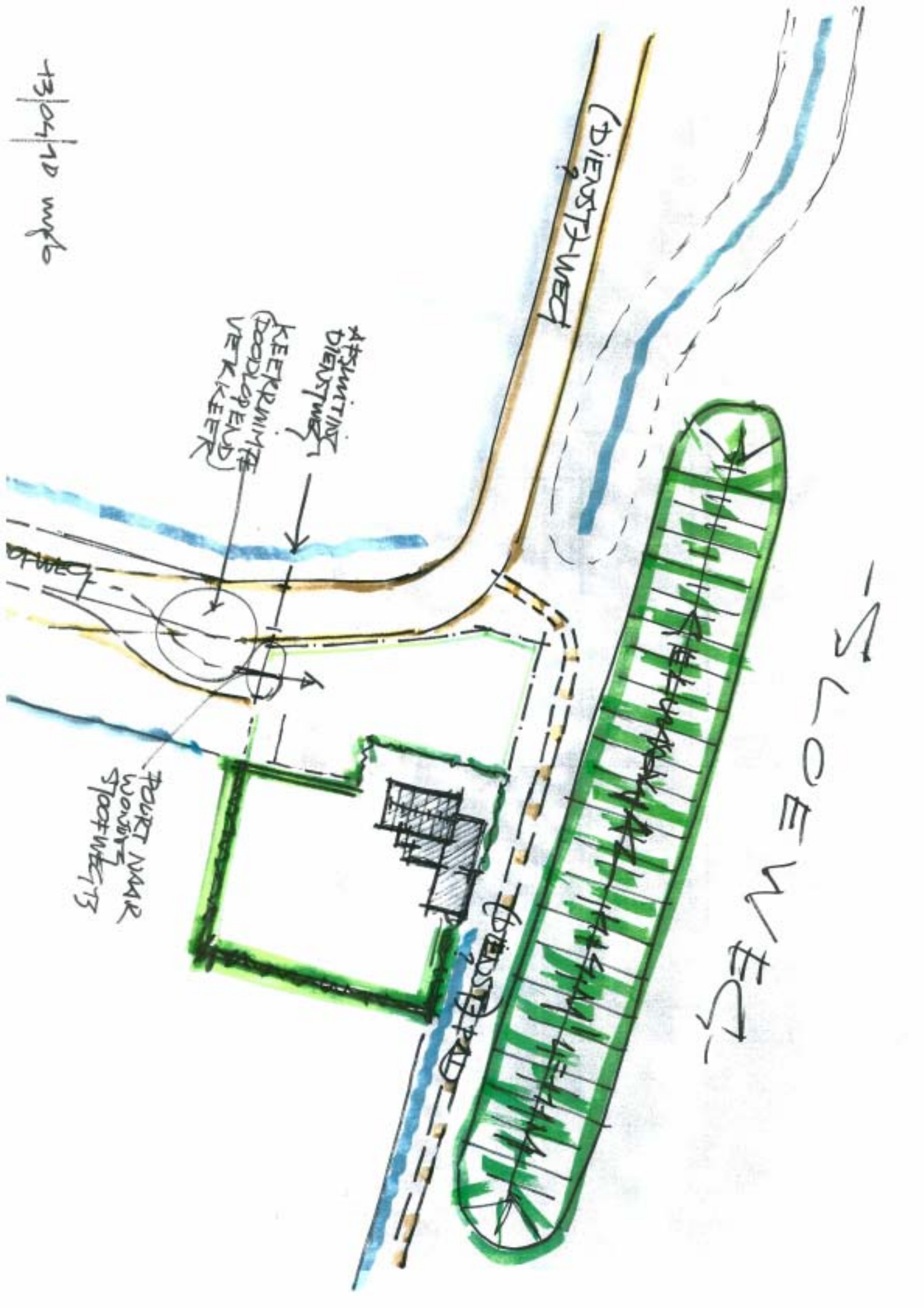
1500 E WEG

(DIENST) WEG

ASTUTING
DIENSTWEG
KEEP RUNNING
(DOODLE) END
VE KEEPER

POURT NAAR
WONING
SPOTWEG 13

13/04/10 mgl



Hoofdstraat 54
4416 AE Kruiningen
T 0113 - 57 28 35
F 0113 - 57 41 10
E info@advieskantoorrijk.nl
I www.advieskantoorrijk.nl



Taxatie- & Advieskantoor

Rentmeesters - Taxateurs

Rijk

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand



Kruiningen, 13 april 2010

Onderwerp : inspraak voorontwerp bestemmingsplan
"Verdubbeling Sloeweg 2010"
Onze referentie : RP/10.307/pm

Geacht college,

Tot mij wendden zich de heer A. Klaassen en mevrouw J.L. de Graag, wonende aan de Stoofweg 11, 4455 VR Nieuwdorp. Van 1 april tot 14 april 2010 ligt het voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" ter inzage. Cliënten dienen bij deze hun zienswijze in tegen het voorontwerp bestemmingsplan.

Cliënten zijn van mening dat de begrenzing van het bestemmingsplan ter plaatse van hun woning Stoofweg 11 niet in overeenstemming is met de door de Provincie Zeeland toegezonden aankooptekening. Daardoor krijgt een deel van hun perceel, kadastraal bekend gemeente Borsele, sectie H, nummer 429, dat thans een woonbestemming heeft, de bestemming verkeersdoeleinden.

Namens cliënten verzoeken wij u het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met de aankooptekening. Een kopie van de aankooptekening is bijgevoegd.

Voor nadere toelichting of informatie kunt u contact met ons opnemen.

Hoogachtend,

Taxatie- & Advieskantoor Rijk

M. Provoost
Rentmeester NVR

Bijlage : aankooptekening

Bankrelatie: Rabobank: 3739.34750
BTW-nr NL808141259B01
K.v.K. Middelburg nr 220 60 464
Beëdiging rechtbank: 643/1991



TAXATIES: Bedrijfsmatig, Agrarisch,
Recreatief, Woningen
ADVIEZEN: Onteigeningen, Planschades



Afd. P.

Ons standpunt inzake de uitvoering van deze N62-projecten Sloeweg en Tractaatweg is als volgt: Het rijksbudget van ongeveer € 104 miljoen dient in de eerste plaats besteed te worden aan realisatie van de integrale verdubbeling met ongelijkvloerse aansluitingen van zowel Sloeweg als Tractaatweg. In combinatie met de bestaande projecten Kanaalkruising Sluiskil en verdubbeling van de aansluitende wegen op de Westerscheldetunnel, ontstaat dan een goede ontsluiting van de Zeeuws havens, zowel in noordelijke als zuidelijke richting op bestaande oost-west gelegen autosnelwegverbindingen met het achterland. Uit de toelichting op het voorontwerp bestemmingsplan blijkt dat het benodigde budget voor uitvoering van het huidige Sloeweg-voorkeursalternatief geraamd wordt op € 72,8 mln. Het taakstellende budget van € 104 miljoen is bedoeld om dit gehele N62-tracé, Sloeweg én Tractaatweg, te verdubbelen en ongelijkvloers uit te voeren. In maart 2010 kwam via de regionale pers het eerste signaal dat vanwege budgetproblemen de Tractaatweg weliswaar verdubbeld kan worden, maar "voorlopig" niet van ongelijkvloerse aansluitingen zal worden voorzien. Het kan ons inziens echter niet zo zijn dat op grond van nevendoelstellingen vanuit regionale en/of lokale optiek extra middelen worden ingezet op het Sloewegproject, die de integrale uitvoering van de gehele verbinding, Sloeweg én Tractaatweg binnen de randvoorwaarden van tweemaal 2 rijstroken en ongelijkvloers in de weg staan. Zo beoordelen we het plan voor een nieuwe A58-aansluiting van Heinkenszand als een aanvullende maatregel, die niet noodzakelijk is voor een doelmatige verdubbeling van de Sloeweg. De N62 dient als één systeem te worden beschouwd. Dit systeem wikkelt het verkeer tussen de A58 en de E34 bij Zelzate af. Wanneer in dit systeem bottlenecks zullen ontstaan door gelijkvloerse kruisingen of gedeeltelijke 'niet verdubbeling' dan presteert de N62 onder het gestelde niveau. Ook hier geldt het eeuwenoude spreekwoord; *een ketting is zo sterk als de zwakste schakel.*

Behalve dat voor de verplaatsing van deze A58-aansluiting bij Heinkenszand, een substantiële extra besteding noodzakelijk is, die in de huidige opzet meelift op rijksbudget primair bedoeld ter verbetering van de ontsluiting van de Zeeuwse havens, kleven voor ons ook belangrijke nadelen aan deze ingreep. Zo wordt door verplaatsing van deze aansluiting bij Heinkenszand ook beduidend meer lokaal verkeer gedwongen om gebruik te maken van de autosnelweg A58. Op het nu al drukste gedeelte van de A58, n.l. tussen Sloeweg en Deltaweg(A264) wordt op deze wijze onnodig 10% extra verkeer aangetrokken. Verder ontstaat er een weefbeweging van het lokale en transitverkeer door elkaar heen. Hierdoor wordt de kans op filevorming aanzienlijk groter. Indien de verplaatsing van deze aansluiting bij Heinkenszand toch doorgang zou vinden, dan wordt door EVO en TLN ten eerste aangeraden om het lokale en transitverkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden d.m.v een parallelle rijstrook. Hierdoor zullen de kosten van deze aansluiting en dus de N62 als geheel verder toenemen. De vraag is echter of het verkeerskundig mogelijk en gewenst is. Al met al, adviseren EVO en TLN het bevoegde gezag om van deze oplossing af te zien en de aansluiting van de N62 met de Nieuwe Rijksweg in stand te houden.

Tevens zal de nieuwe situatie een verslechtering betekenen bij calamiteiten op de autosnelweg ter plaatse, qua economie, leefbaarheid en veiligheid. De huidige aansluiting via de Nieuwe Rijksweg en de Drieweg biedt in geval van eventuele stremming van het A58-weggedeelte tussen de aansluitingen van Sloeweg en Drieweg ("het drukste stukje A58 in Zeeland") naar ons oordeel een vrij redelijke alternatieve ontsluitingsstructuur voor het doorgaande verkeer. Dit is ook zeker nodig op dit belangrijkste kruispunt van Zeeuwse hoofdwegen. Met het opheffen van de bestaande aansluiting op de Nieuwe Rijksweg ontbreekt deze mogelijkheid en wordt het verkeer gedwongen om over een beduidend langere afstand van smallere wegen langs verschillende dorpskernen zoals Arnemuiden, Lewedorp, 's-Heerenhoek en Heinkenszand gebruik te maken, met veel hinder tot gevolg, zowel voor de weggebruiker als voor bewoners en bedrijven in de omgeving. De A58 en N62 vormen een belangrijke kern van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland, en zeker rond de kruising van beide routes is een betrouwbare calamiteitsvoorziening van essentiële betekenis. Dit belang gaat overigens verder dan alleen het goederenvervoer, dit betreft ook het zakelijke en sociale verkeer over deze hoofdwegen in Zeeland.

Belangrijk argument van de initiatiefnemer voor het opheffen van de bestaande aansluiting Nieuwe Rijksweg is het beweerde grote aandeel doorgaand sluipverkeer op deze weg. Wij constateren echter dat mede door reeds genomen maatregelen het verkeer op de Nieuwe Rijksweg in de laatste 10 jaar niet is toegenomen. Wij zijn ervan overtuigd dat met realisatie van een ongelijkvloerse directe aansluiting van A58 op de Sloeweg het bestaande sluipverkeer op de Nieuwe Rijksweg vrijwel geheel verdwenen zal zijn. Ons is geen onderzoek bekend dat aantoont dat dit niet zou kloppen.

Belangrijk ander argument voor verplaatsing van de aansluiting in de richting van Heinkenszand is het tegengaan van sluipverkeer vanuit Heinkenszand e.o. richting Goes. Echter voor andere weggebruikers, bijvoorbeeld met herkomst of bestemming op bedrijfsterrein Eindewege(gemeente Goes) betekent de verplaatsing juist extra omrijden op de relaties richting Walcheren, zeehaven Vlissingen-Oost en Westerscheldetunnel. "Niet meer omrijden voor de een, wordt dus ingeruild voor omrijden door een ander". Het bestaande sluipverkeer via o.a. natuurgebied De Poel kan ook op andere wijzen worden teruggedrongen. In onze reactie van december 2007 zijn we hier al verder op ingegaan.

Wij rekenen erop dat u deze reactie opneemt in het ontwerpbestemmingsplan en betreft bij de verdere planontwikkeling in samenwerking met de provincie en gemeente Goes.

Hoogachtend,

Kamil Górak

Beleid

EVO

Postbus 350

2700 AJ Zoetermeer

T +31 (0)79 346 7221

M +31 (0)6 5539 6444

F +31 (0)79 3467 805

KvK: 27259635

<http://www.evo.nl>

Hoogachtend,

Mr Michiel Corsten

Beleidsadviseur Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer

Regio West

Transport en Logistiek Nederland

Boris Pasternaklaan 22

Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer

T 079 - 36 36 238, M 06 - 51 25 01 48

F 079 - 36 36 269

E mcorsten@tln.nl, I www.tln.nl



Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland

Kantoor Breda
Mozartlaan 7
Postbus 3182, 4800 DD Breda
T (076) 564 68 00 F (076) 564 69 76
www.kvk.nl

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND



KENMERK

0058/pge/mbo

ONDERWERP

Voorontwerp-bestemmingsplan
"Verdubbeling Sloeweg 2010"

BEHANDELD DOOR

P. Geertman

DOORKIESNUMMER

(0118) 67 35 38

DATUM

14 april 2010

EMAILADRES

paul.geertman@kvk.nl

Geacht College,

Met belangstelling hebben de Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, BZW Zeeland en MKB-Zeeland kennis genomen van het voorontwerp-bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

Gelet op het grote economische belang van een goede ontsluiting van de Zeeuwse zeehavengebieden is een snelle realisatie van een volledige 2x2 rijstrooks autowegverbinding met ongelijkvloerse kruisingen tussen de A58 bij Heinkenszand en de rijksgrens bij Zelzate noodzakelijk. Met de publicatie van dit voorontwerp-bestemmingsplan wordt daarvoor tot ons genoegen een belangrijke stap gezet.

In onze eerdere gezamenlijke reacties op de plannen voor verdubbeling van N62 Sloeweg (en Tractaatweg) van 14 december 2007 (n.a.v. MER Sloeweg) en van 17 maart 2010 (aan Gedeputeerde Staten van Zeeland), hebben wij ons standpunt reeds uitgebreid toegelicht. Beide brieven treft u als bijlage aan.

Kort samengevat luidt ons standpunt inzake de uitvoering van deze N62-projecten Sloeweg en Tractaatweg als volgt: Het beschikbare rijksbudget dient primair besteed te worden aan de realisatie van de volledige verdubbeling met ongelijkvloerse aansluitingen van zowel de Sloeweg als de Tractaatweg. In combinatie met de bestaande projecten Kanaalkruising Sluiskil en verdubbeling van de aansluitende wegen op de Westerscheldetunnel ontstaat zo een goede ontsluiting van de Zeeuws havens per as. Echter uit de toelichting op het voorontwerp-bestemmingsplan blijkt dat het benodigde budget voor uitvoering van het huidige voorkeursalternatief voor de Sloeweg geraamd wordt op € 72,8 miljoen ofwel circa 70% van het beschikbare rijksbudget voor beide N62-projecten. Er is daardoor onvoldoende budget aanwezig om in Zeeuws-Vlaanderen de Tractaatweg te verdubbelen, zoals inmiddels ook door berichten in de pers in maart jl. duidelijk is geworden. In onze optiek heeft de volledige verdubbeling van de Sloeweg én de Tractaatweg prioriteit boven aanvullende maatregelen, die vanuit regionale en/of lokale optiek wenselijk worden gevonden. Wij beoordelen het aanleggen van een nieuwe A58-aansluiting bij Heinkenszand als een aanvullende maatregel, die niet noodzakelijk is voor een doelmatige verdubbeling van de Sloeweg.

Hierbij verzoeken wij u om bij de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan voldoende rekening te houden met de wens vanuit de organisaties van het regionaal bedrijfsleven dat de volledige verdubbeling met ongelijkvloerse kruisingen van de Sloeweg en de Tractaatweg uit het beschikbare rijksbudget gefinancierd kan worden. Dit betekent dat zorgvuldig onderzocht zal moeten worden waar mogelijkheden liggen om op de kosten van de voorliggende plannen voor realisering van de Sloeweg te bezuinigen. In bestemmingsplannen opgenomen initiatieven dienen immers ook binnen de planperiode te worden uitgevoerd. De nieuwe aansluiting bij Heinkenszand past in onze visie niet in een juiste prioritering. Om de realisering van dit kunstwerk op langere termijn planologisch mogelijk te maken, stellen wij voor om een uitwerkings- of wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen.





~~Wij rekenen erop dat u deze reactie betreft bij de verdere planontwikkeling in samenwerking met de provincie en de gemeente Goes.~~

~~Hoogachtend,
mede namens BZW Zeeland en MKB-Zeeland~~

~~dr. ir. R.J. van Renterghem,
algemeen directeur~~

Bijlagen:

1. Kopie reactie op de plannen voor verdubbeling van N62 Sloeweg (en Tractaatweg) d.d. 14 december 2007
2. Kopie brief d.d. 17 maart 2010 aan het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland

C.c.:
- College van Gedeputeerde Staten van Zeeland
- College van B&W van de gemeente Goes



Kamer van Koophandel voor Zeeland

Kantoor Middelburg
Buitenruststraat 225
Postbus 6004, 4330 LA Middelburg
T (0118) 67 35 00 F (0118) 63 70 59
www.kvk.nl

Informatiepunt Sloeweg
Postbus 300
4330AH MIDDELBURG

KENMERK

INFRA/030/E1199

ONDERWERP

MER Sloeweg N62

BEHANDELD DOOR

Ing. P. Geertman

DOORKIESNUMMER

(0118) 67 35 38

DATUM

14 december 2007

EMAILADRES

paul.geertman@kvk.nl

Geachte mevrouw, heer,

Met belangstelling hebben de Kamer van Koophandel voor Zeeland, BZW Zeeland en MKB Zeeland kennis genomen van het Milieueffectrapport MER Sloeweg N62. Ons uitgangspunt is dat zo snel mogelijk een ononderbroken 2x2 strooks N62 wordt gerealiseerd die de A58 (bij Heinkenszand) en de Belgische A11 (Antwerpen-Zeebrugge) onderling zal verbinden. Derhalve kiezen we voor de uitvoering van de N62 Sloeweg als 2x2 strooks autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen.

Samengevat luidt ons advies dat er eerst zekerheid moet zijn over de financiële haalbaarheid van het totale N62-project voordat er een beslissing genomen kan worden over mogelijke aanvullende maatregelen buiten de hoofddoelstelling: "een goede noord-zuid verbinding voor doorgaand verkeer". Voor maatregelen gericht op het "terugdringen sluipverkeer Zuid-Beveland" achten wij bovendien een goedkopere optie mogelijk, zie de suggestie van de Kamer van Koophandel tijdens de inspraakavond op 14 november j.l. Tot slot vragen wij uw aandacht voor het behouden van een goede aansluiting van de Nieuwe Rijksweg N664 op de A58 én op de N62 Sloeweg. Niet alleen voor de ontsluiting van de naburige kernen en bedrijventerreinen, maar ook met het oog op de gewenste calamiteitenbestendigheid van het hoofdwegenet in Zeeland.

Nadere toelichting op het standpunt:

Volledige realisering van deze N62 noord-zuid verbinding als 2x2-stroomweg is essentieel voor de verdere ontwikkeling van de economische kerngebieden in Zeeland: de beide zeehavens en de omliggende steden en bedrijventerreinen. Een dergelijke ontsluitende stroomwegverbinding zal sterk bijdragen aan een positief (vestigings-)klimaat voor bedrijfsinvesteringen in Zeeland. Tot op heden is voor het totale N62-project € 80 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het Rijk. Afhankelijk van de Zeeuwse ontpolderingsplannen zal dit vanuit het Rijk aangevuld worden tot € 100 miljoen. In de geschetste ontwikkelingsalternatieven (A en B) wordt uitgegaan van een ruim budget van € 55-60 miljoen voor de aanleg van de Sloeweg/"N62-noord", terwijl niet duidelijk is wat de Tractaatweg/"N62-zuid" (bijna 2x zo lang) zal moeten kosten én terwijl ook de financiering van de Tunnel Sluiskil (± € 250 miljoen) niet rond is.

In het "voorkeursalternatief B" wordt een flinke investering (én flinke afschrijving) voorgesteld om een betere ontsluiting van de kern Heinkenszand te krijgen, om het sluipverkeer door het Poelbos op te heffen én om het gebruik van de (parallel gelegen) Nieuwe Rijksweg N664 terug te dringen. Tijdens de inspraakavond op 14 november j.l. is namens de Kamer van Koophandel een alternatief voorgesteld dat





met minder investeringen, minder afschrijvingen (van bestaande infrastructuur) én minder ruimtebeslag, een grotere lokale bereikbaarheid én een betere opvangsituatie in geval van calamiteiten zal kunnen bieden dan het "voorkeursalternatief B" (zie bijlage).

De laatste jaren zijn al verschillende maatregelen genomen om de doorstroming (en dus de aantrekkelijkheid voor het sluipverkeer) op de Nieuwe Rijksweg te verminderen. Onbegrijpelijk is voor ons de recente keuze van een "zachte knip" op de verbinding tussen de A58 en de Nieuwe Rijksweg N664. Dit is namelijk de belangrijk(st)e (en gewenste) toegangsweg naar kernen als Heinkenszand, Lewedorp en 's-Heer Arendskerke met de bedrijventerreinen Lewedorp, Noordzak en Eindewege. De lokale bereikbaarheid is hierdoor afgenomen en het (vracht-)verkeer zal hierdoor een alternatief zoeken in de andere (ongewenste) richting: de Nieuwe Rijksweg langs 's-Heer Hendrikskinderen. Helaas heeft het de laatste jaren ontbroken aan objectieve gegevens omtrent de ontwikkeling van het (sluip-)verkeer op deze weg. Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar de uitkomsten van het begin december j.l. uitgevoerde gedetailleerde kentekenonderzoek. Wel is al duidelijk dat de verwachte sterke toename van het verkeer als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel niet is uitgekomen. Terwijl het verkeer op de Sloeweg is verdubbeld sinds 2002, is op de Nieuwe Rijksweg sprake van een beperkte (autonome) groei. Met de volledig ongelijkvloerse aansluiting van de A58 in oostelijke richting op de N62 Sloeweg zal, ook zonder het aanbrengen van verdere "drempels", het gebruik van de Nieuwe Rijksweg door doorgaand verkeer naar en vanaf de Sloeweg ons inziens afnemen.

Wij pleiten voor het behouden van een goede aansluiting van de Nieuwe Rijksweg N664 op de A58 én op de N62 Sloeweg. Niet alleen voor de ontsluiting van de naburige kernen en bedrijventerreinen, maar ook met het oog op de gewenste kwaliteit van de doorgaande onderliggende routes in geval van calamiteiten. Eén van de belangrijkste conclusies van de in 2006 uitgevoerde Netwerkanalyse Zeeland is het belang van een calamiteitenbestendig hoofdwegennet in Zeeland. Met het mogelijk knippen van de verbinding tussen A58/N62-Sloeweg en Nieuwe Rijksweg, zal ter plaatse ook de toegang tot de "A58-calamiteitenroute" worden afgesneden. In geval van een stremming voor het verkeer op de A58 tussen Sloeweg en Drieweg kan zowel het doorgaande Sloeweg- als het A58-verkeer uit Walcheren de calamiteitenroute Nieuwe Rijksweg oostwaarts niet bereiken en moet het doorgaande verkeer een weg "door de polders" zoeken via aansluitingen bij 's Heerenhoek en bij Arnemuiden. Voor het verkeer uit oostelijke richting geldt een vergelijkbare situatie. De afgelopen jaren is helaas de kwetsbaarheid van de A58 meerdere malen gebleken.

Wij rekenen erop dat u deze reactie zult gebruiken voor de verdere uitwerking van de noodzakelijke opwaardering van de N62 Sloeweg en de benodigde aansluiting(-en) op de A58.

Hoogachtend,

~~Kamer van Koophandel~~ voor Zeeland

BZW Zeeland,

~~MKB Zeeland,~~

~~dr.ir. R.J. van Renterghem,~~
directeur/secretaris

~~drs. A.A.D. Saman,~~
secretaris

~~mevr. L.J.A.M. Beduwé~~



NOTITIE

MER SLOEWEG N62 alternatief idee Kamer van Koophandel

Door: Paul Geertman, 14 december 2007

Bijlage bij inspraakreactie, brief d.d. 14 december 2007, van Kamer van Koophandel, BZW Zeeland, en MKB Zeeland

Tijdens de inspraakavond op 14 november j.l. in Nieuwdorp zijn vanuit de Kamer van Koophandel de volgende punten naar voren gebracht:

1. Opmerking: Net als tijdens de start (2003-2004) al gemeld is, gaat het N62-project in principe om de opwaardering van de verbinding tussen A58 en de Expresweg bij Zelzate (2x2). De detailoplossingen rond de wenselijke aansluitingen voor Nieuwe Rijksweg en Heinkenszand ten noorden en ten oosten van het Sloeweg-tracé horen hier vanuit de hoofddoelstelling niet bij. Met subdoelstelling "vermijden sluipverkeer op Zuid-Beveland" (relatie Heinkenszand – Goes) wordt meegelift op budget van N62.
2. Vraag: Wat is gedaan met het gegeven dat de relatie A58 vanuit Middelburg/Arnhemuiden richting N62 Sloeweg en v.v. nauwelijks gebruikt zal worden. Vanuit Walcheren reist men immers via Bernhardweg naar Sloe en Westerscheldetunnel. Een exclusieve ongelijkvloerse aansluiting voor deze twee relaties is een weinig rendabele investering.
3. Suggestie: Gebruik de verbinding vanuit Middelburg/Arnhemuiden richting Sloeweg ook om (via – eventueel de bestaande – rotondes de omliggende plaatsen Heinkenszand, Eindewege-'sHeer-Arendskerke te ontsluiten. Mogelijk kunnen ook de bestaande op-/afritten gebruikt worden. Voor de hoofdstroom A58-Goes richting Sloeweg v.v. zou ten behoeve van de doorstroming wel een aparte verbinding zonder lokale aansluiting gemaakt kunnen worden. (de huidige bocht rechtsaf vanaf Sloeweg wat verruimen, een fly-over o.i.d. voor de verbinding vanaf Goes naar Sloe). De lokale aansluiting vanuit richting Goes kun je vervolgens bij Heinkenszand realiseren via een compacte op- en afrit direct langs de snelweg in oostelijke richting. Dit heeft grote ruimtelijk inpassingsvoordelen (kosten) t.o.v. een volledige aansluiting voor Heinkenszand. Met deze halve aansluiting wordt het sluipverkeerprobleem naar Goes grotendeels opgelost, even effectief als een volledige aansluiting. De bestaande ongelijkvloerse aansluiting tussen Drieweg/Postweg en Nieuwe Rijksweg kan omgebouwd worden tot een rotonde (zie alternatief B)
4. Afgesloten is met de boodschap dat gestreefd moet worden naar een optimaal renderende investering in infrastructuur. De geplande op- en afritcomplexen nabij de A58 kunnen naar inzicht van de Kamer van Koophandel met dezelfde/zelfs betere functie wel wat minder grootschalig worden aangepakt.



Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland

Kantoor Breda
Mozartlaan 7
Postbus 3182, 4800 DD Breda
T (076) 564 68 00 F (076) 564 69 76
www.kvk.nl

Aan Gedeputeerde Staten van Zeeland
De heer C. van Beveren
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

uw kenmerk

ons kenmerk
10/0042/pge/mbo

datum
17 maart 2010

bijlagen

onderwerp
Uitvoering Tractaatweg

e-mail
paul.geertman@kvk.nl

Geacht College,

Met verbazing hebben de Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, BZW Zeeland en MKB-Zeeland kennisgenomen van de berichtgeving in de regionale pers over de overeenstemming die u op 9 maart jl. met het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Terneuzen heeft bereikt over een fasegewijze uitvoering van de Tractaatweg. Ambtelijk is een dergelijk akkoord over fasering ook aan ons bevestigd. De geplande ongelijkvloerse kruisingen op het gehele traject worden daarom "voorlopig" niet aangelegd. Gelet op het grote economische belang van een kwalitatief goede ontsluiting van de Zeeuwse havengebieden, vinden we deze nieuwe keuze zeer teleurstellend en niet aanvaardbaar.

In het kader van de afspraken rond de Lange Termijnvisie Schelde-estuarium 2030 zijn met het Rijk afspraken gemaakt om naast verbetering van de ontsluiting van de Westerscheldehavens (m.n. Antwerpen) door verdere uitdieping van de Westerschelde, ook te werken aan een verbetering van de wegontsluiting van de Zeeuwse havens. Hiervoor heeft het Rijk, onder voorwaarden, maximaal € 100 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincie, voor het opwaarderen naar een ongelijkvloerse, twee maal 2-rijstrooks autoweg, voor N62 Sloeweg en N62 Tractaatweg. Met dit taakstellende investeringsbudget zou het mogelijk moeten zijn om dit gehele N62-tracé doelmatig uit te voeren. Het kan niet zo zijn dat op grond van nevendoelestellingen vanuit regionale en/of lokale optiek extra middelen op onderdelen van deze verbinding worden besteed, die de integrale uitvoering van de gehele verbinding binnen de randvoorwaarden van tweemaal 2 rijstroken en ongelijkvloers in de weg staan! Ook met de projecten Kanaalkruising Sluiskil en de inmiddels gestarte verdubbeling van het Westerscheldetunneltracé wordt erop geanticipeerd om binnen 5 jaar een volledige ongelijkvloerse noord-zuid autowegverbinding (2x2) gerealiseerd te hebben. Daarmee wordt een kwalitatief goede ontsluiting gerealiseerd van de Zeeuwse havens en van omliggende kernen en bedrijfsterreinen.

In onze brief van 14 december 2007, in reactie op de concept-MER N62 Sloeweg, hebben we ervoor gepleit dat de integrale uitvoering van beide projecten voorop dient te staan, alvorens te besluiten over mogelijke aanvullende maatregelen buiten de hoofddoelstelling van het project N62: "realiseren van een ongelijkvloerse 2x2-autoweg vanaf de A58 tot aan de grensovergang bij Zelzate". In deze reactie hebben we hierbij als voorbeeld genoemd de aanvullende maatregelen voor een nieuwe aansluiting voor de kern Heinkenszand (verplaatsing over een afstand van nog geen 2 kilometer). Uiteraard zijn we zeker voorstander van de verbetering van de ontsluiting van een kern als Heinkenszand, maar als "aanvullende maatregel", horen hier ook "aanvullende middelen", lokaal en/of regionaal voor gevonden te worden, tenzij er binnen het beschikbare totaalbudget voor het totale N62-programma nog middelen resteren.



Kantoren in Breda, Middelburg en Terneuzen



BRABANTS ZEEUWSE
WERKGEVERSVERENIGING



In de reactie van Zeeland Seaports van 18 december 2007, onderschrijft ook het havenschap deze stellingname. Ook Zeeland Seaports is volgens deze brief van mening dat eerst voldaan moet worden aan de optimalisering van de bereikbaarheid, alvorens investeringen worden gedaan in nevendoeelstellingen.

In het overleg dat we op 8 februari 2008 over ons advies hebben gevoerd met gedeputeerde mr. drs. A.J.G. Poppelaars is ons verzekerd dat ook uw college binnen dit N62-project prioriteit geeft aan de integrale opwaardering van het gehele tracé naar een ongelijkvloerse 2x2-verbinding. Financiering zou uitsluitend in de knel kunnen komen als het rijksbudget beperkt zou blijven tot € 80 miljoen en de extra, onder voorwaarden, toegezegde financiering van € 20 miljoen niet door zou gaan. Anno 2010 kan de regio echter rekenen op het totale budget van € 100 miljoen, omdat aan de voorwaarden voldaan gaat worden.

Ook in de Antwoordnota, zienswijzen MER Sloeweg (N62) van juli 2008 stellen provincie en betrokken gemeenten op pagina 34 dat de financiële ramingen voor beide projecten samen, Sloeweg en Tractaatweg, binnen het budget zullen passen.

De Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, BZW Zeeland en MKB-Zeeland vragen aan het College van Gedeputeerde Staten om alles in het werk te stellen om, binnen het beschikbare rijksbudget van € 100 miljoen, tot een doelmatige opwaardering te komen van de N62 Sloeweg en Tractaatweg tot een ongelijkvloerse tweemaal 2-strooks verbinding. Als met dit budget de voorkeursalternatieven onmogelijk gerealiseerd kunnen worden, dan zal een versoering op "niet-cruciale onderdelen" noodzakelijk zijn, dan wel zullen aanvullende middelen gevonden moeten worden om wél tot volledige uitvoering te komen. De integrale uitvoering als ongelijkvloerse, tweemaal 2-strooks autoweg blijft hierbij voor ons als uitgangspunt overeind staan. Het niet uitvoeren van ongelijkvloerse kruisingen binnen het Tractaatweg-project is, gelet op de functie die de N62 krijgt in het Zeeuwse hoofdwegennet en de afspraken hierover uit het verleden, voor onze organisaties niet aanvaardbaar.

Graag voeren wij op korte termijn met u een gesprek over de realisatie van de afgesproken opwaardering van de volledige N62 Sloeweg en Tractaatweg.

Hoogachtend,

Kamer van Koophandel
Zuidwest-Nederland

BZW Zeeland

MKB-Zeeland

Mr. Chr.G.J. Rutten,
voorzitter

Ir. D. Luteijn,
voorzitter

drs. P.B.J. Feijtel RA,
voorzitter



Aan het college van burgemeester en
wethouders van de gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKESZAND



Tevens per fax: 0113 – 56.13.85

Ons kenmerk: 8166 Remijn - bestemmingsplan

Uw kenmerk: zienswijze voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010"

Goes, 14 april 2010

Geacht college,

Tot mij wendden zich de heer A.A.F. Remijn, wonende te 4453 VG 's-Heerenhoek aan de Heinkeszandseweg nr. 2, alsmede zijn de heer R.J.A. Remijn, wonende 4461 DA Goes aan de Wijngaardstraat 11-02, in verband met het ter inzage liggend voorontwerp van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

De heer A.A.F. Remijn is mede-eigenaar en is woonachtig in de woning op het adres Heinkeszandseweg nr. 2. De heer R.J.A. Remijn is mede-eigenaar van deze woning. Beiden zijn derhalve belanghebbend bij het voorontwerp.

Clënten verzetten zich niet tegen de verdubbeling van de Sloeweg op zich. Wat voor hen wel van groot belang is, is de afwikkeling van het verkeer van de geprojecteerde afslag richting enerzijds de Molendijk en anderzijds richting de Heinkeszandseweg.

Clënten hebben reeds eerder betrokken geweest bij de MER-procedure. In de MER-procedure zijn meerdere alternatieven onderzocht (13 in totaal: Nulplus 1 en 2, A1 t/m A3, B1 t/ B3, C, D,E, F1 en F2).

Klaarblijkelijk is het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd op het alternatief B1 uit de MER, dat daarin is aangemerkt als het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Daarbij zij meteen opgemerkt dat de kwalificatie MMA niet zuiver objectief is. Dit is namelijk afhankelijk van de zwaarte die men aan verschillende deelaspecten (voertuigbewegingen, luchtverontreiniging, geluidhinder, natuurschade) onderling wil toekennen.

Benadrukt zij ook dat een MER-rapportage geen beslissing omvat. Uw college en raad zitten niet vast aan de MER-rapportage. De beslissingsbevoegdheid omtrent het bestemmingsplan blijft bij de gemeenteraad.

De conclusie van de MER is overigens dat er niet echt duidelijk een alternatief is dat boven de andere uitspringt. De keuze voor het alternatief B1 is daarom niet overduidelijk. Evenzeer kon een ander alternatief, met een iets andere argumentatie, als 'beste uit de bus komen'.



De voor cliënten relevante omstandigheid is dat het voorontwerpbestemmingsplan (dat uitgaat van het alternatief B2 uit de MER) ervoor zorgt dat ter hoogte van de Molendijk een afslag in beide richtingen wordt geprojecteerd. Waar cliënten zich tegen verzetten is de afslag die volgens het ontwerp uitkomt op de Heinkenszandseweg, op circa 40 meter van het perceel/de woning van cliënten.

Ingevolge de MER-tekening is op de aansluiting van deze nieuwe afslag op de Heinkenszandseweg een rotonde geprojecteerd. Deze rotonde is zonder meer niet begrijpelijk.

Dit omdat op de aansluiting van de Middelburgsestraat op de Molendijk sinds kort een rotonde is aangelegd. Deze rotonde heeft thans nog een doodlopende afslag (er zijn dus maar drie van de vier afslagen van de rotonde in gebruik). Deze thans doodlopende afslag zou doorgetrokken dienen te worden naar de rotonde die is geprojecteerd aan het einde van de afslag van de snelweg. Echter cliënten begrepen dat deze doortrekking vanwege weigering van de betrokken grondeigenaar geen doorgang zou vinden.

De geprojecteerde afslag van de snelweg is daardoor niet 'af'. Hij komt uit op het bestaande wegennetwerk, hetwelk voor onevenredige overlast zal zorgen.

Te meer nu de verkeersdruk nu al (te) groot is, en deze door de aanleg van de afslag van de snelweg enorm zal toenemen.

Verzocht wordt dan ook de resultaten van de verkeersmetingen mede te delen, zowel in de huidige situatie als in de geplande situatie van de afslag van de snelweg die op de Heinkenszandseweg uitkomt.

Vermeld zij nog dat de Heinkenszandseweg aan de andere kant van de woning van cliënten een scherpe bocht naar links maakt de dijk op. De eigenschappen van de weg zijn niet zodanig dat deze de enorme toename van verkeer kan verwerken, mede met het oog op een verkeersveilige situatie.

Cliënten vrezen bovendien dat ook het verkeer uit het dorp Borssele gebruik zal maken van de onderhavige afslag van de snelweg. Dezerzijds wordt verzocht het verkeerskundig model te overleggen waaruit de verkeersafwikkeling van het dorp Borsele blijkt bij de gekozen variant.

Als concreet punt van zienswijze wordt derhalve verzocht te onderzoeken hoe de geprojecteerde rotonde aan het einde van de afrit van de snelweg (op de Heinkenszandseweg) zich verhoudt tot de rotonde die laatst is aangelegd op de aansluiting van de Middelburgsestraat op de Molendijk. Worden de rotondes rechtstreeks met elkaar verbonden? Op welke manier is hiervoor een garantie te geven?

Dezerzijds wordt het college voorgehouden dat indien de tussenliggende grond noodzakelijk is voor deze verbinding, het college en raad het middel van onteigening ter beschikking staat. De weigering van de eigenaar kan derhalve geen reden zijn om de verkeersafwikkeling niet goed geregeld te hebben en om verkeersonveilige situaties doen laten ontstaan.

Graag de reactie van het college op dit punt.

Voorts bepleiten cliënten dat de afslag van de snelweg niet ter hoogte van de Molendijk komt, maar de andere optie te weten ter hoogte van de Vleugelhofweg (iets noordelijker). Wat de MER-resultaten betreft is weinig verschil met een afslag ter hoogte van de Molendijk.

Gelet op de bestemmingsplangrens van het voorontwerp is de optie 'afslag ter hoogte van Vleugelhofweg' niet meer mogelijk. Niet duidelijk is waarom het college voorstaat om de afslag ter hoogte van de Molendijk te projecteren.

Cliënten verzetten zich derhalve tegen het voorontwerp, aangezien hiermee een definitieve keuze wordt gemaakt voor een afslag ter hoogte van de Molendijk.



Het college wordt derhalve verzocht de afslag ter hoogte van de Vleugelhofweg te projecteren (aldus een wijziging van het plangebied), althans te motiveren waarom niet is gekozen om de afslag ter hoogte van de Vleugelhofweg aan te leggen.

Bijgaand zend ik een plattegrond, met daarom de situatie zoals hierboven omschreven. Tevens is een kopie van het relevante deel van het voorontwerp van het bestemmingsplan bijgevoegd.

Samenvattend in steekwoorden betreft de zienswijze derhalve:

- (1) Afslag van de snelweg op een andere plaats (Vleugelhofweg);
- (2) Afwikkeling verkeer van de geprojecteerde afslag/toerit, met name de aansluiting van beide rotondes;
- (3) Verkeerscijfers, -prognoses, ook voor wat betreft de ontsluiting van het dorp Borsele;

Advocaat-gemachtigde

Clënten hebben mij gemachtigd hen te vertegenwoordigen in deze kwestie. Ik verzoek u als correspondentieadres mijn kantooradres te noteren.

Conclusie

Namens cliënten wordt verzocht het voorontwerp aan te passen in die zin dat primair de geprojecteerde afslag wordt verlegd, subsidiair de verkeersafwikkeling zodanig zal zijn dat dit verkeer niet langs c.q. om de woning van cliënten rijdt (maar dat de weg tussen de twee rotondes wordt doorgetrokken en hieromtrent garanties worden gegeven).

In afwachting van uw nadere berichten.

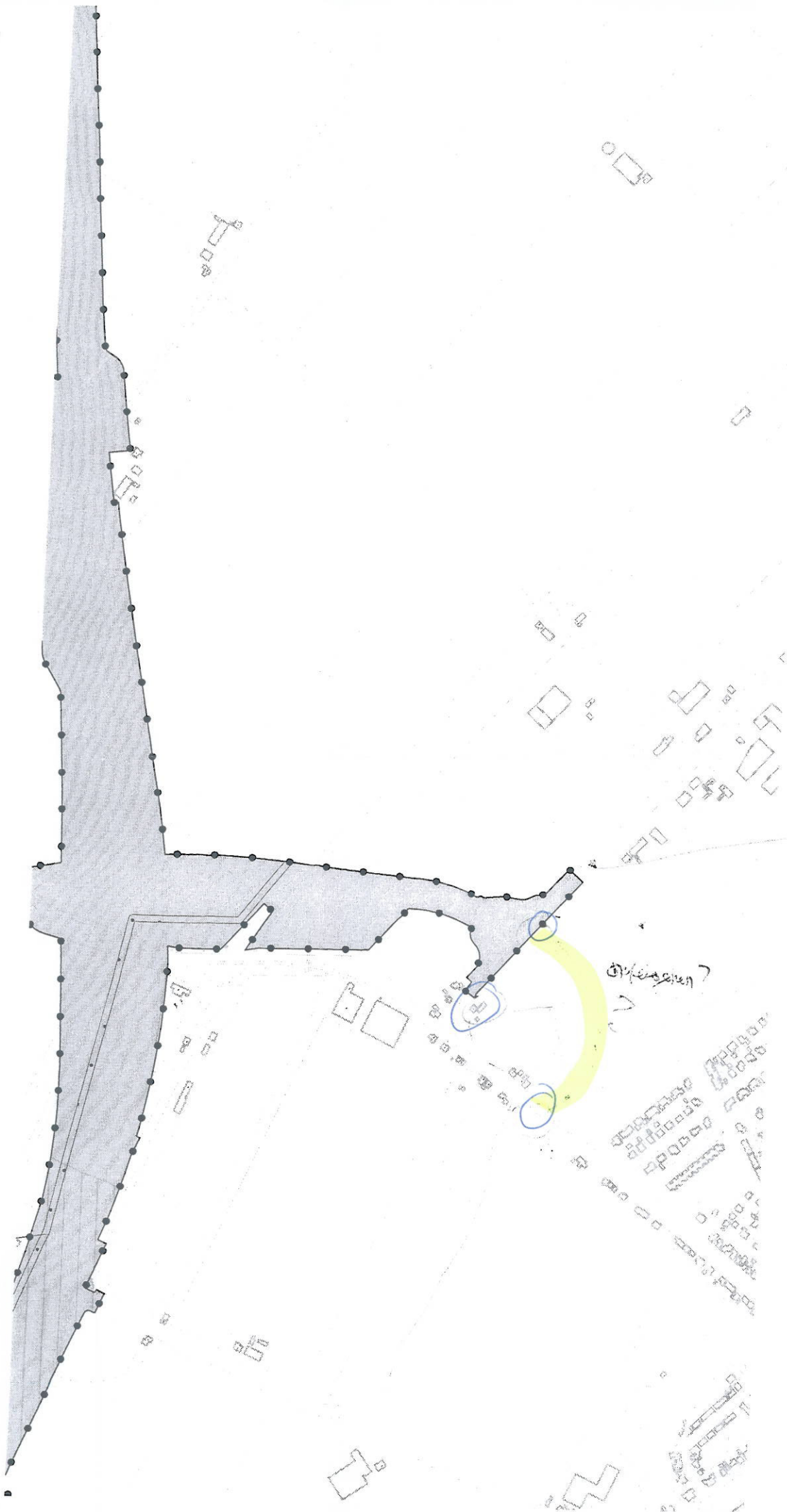
Hoogachtend,

B. Vermeirssen

Nieuw Rotonde

Zoektoes weer geven





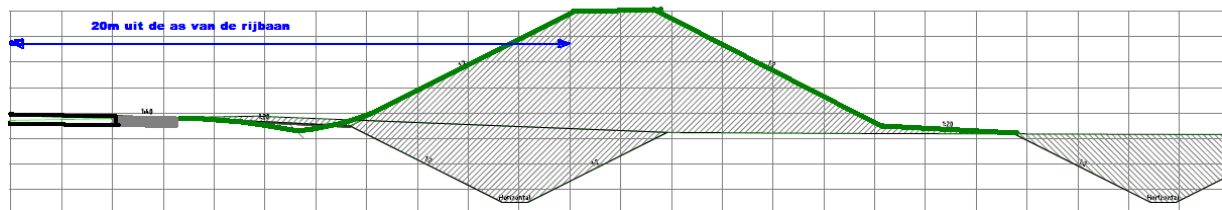
Handwritten notes in the top right corner, including the number "7" and some illegible text.

Handwritten note "Opferung 7" with an arrow pointing towards the yellow path.

Handwritten notes in the bottom right corner, including the number "7" and some illegible text.

Bijlage 2

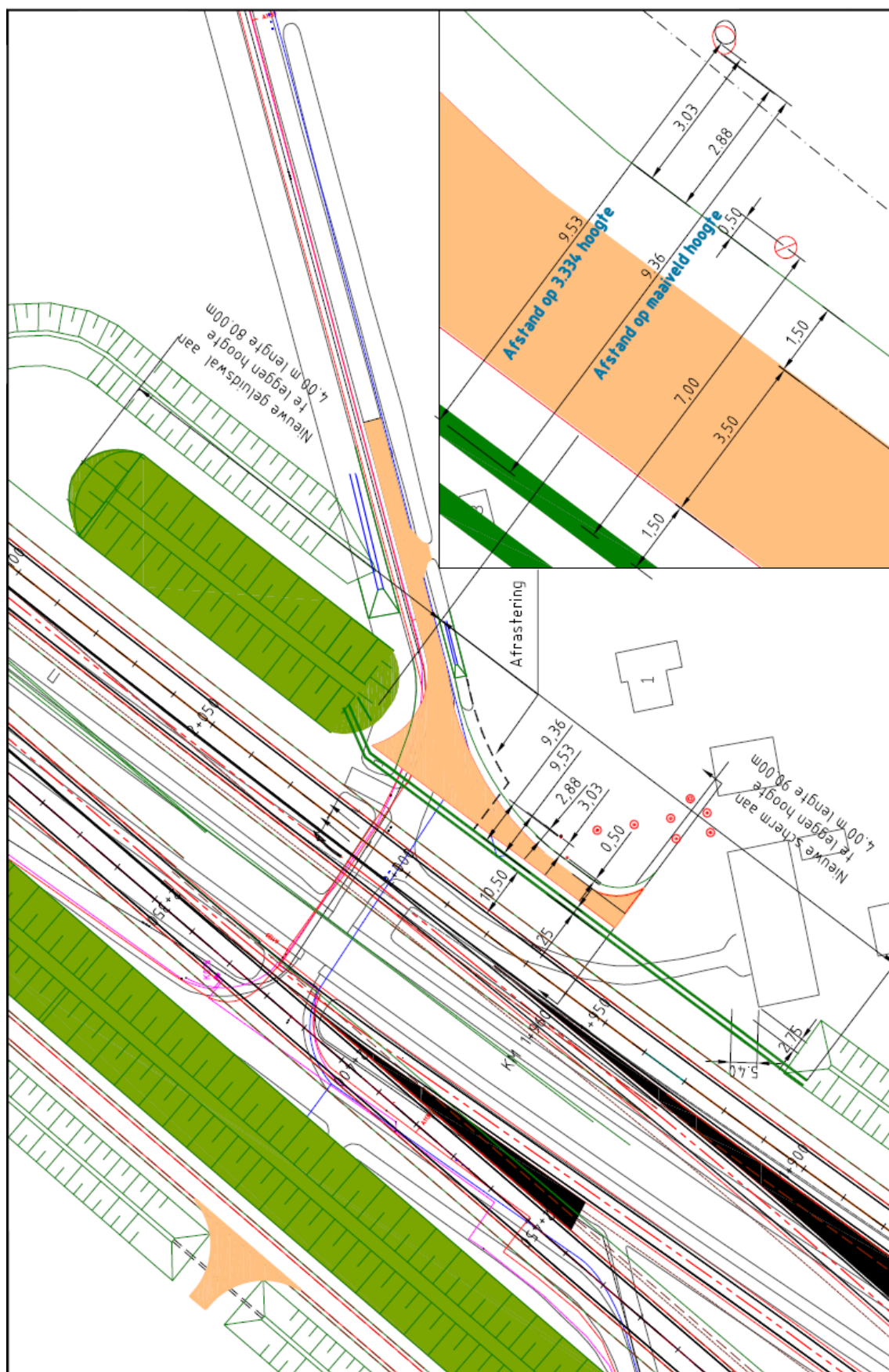
Dwarsprofiel geluidswal



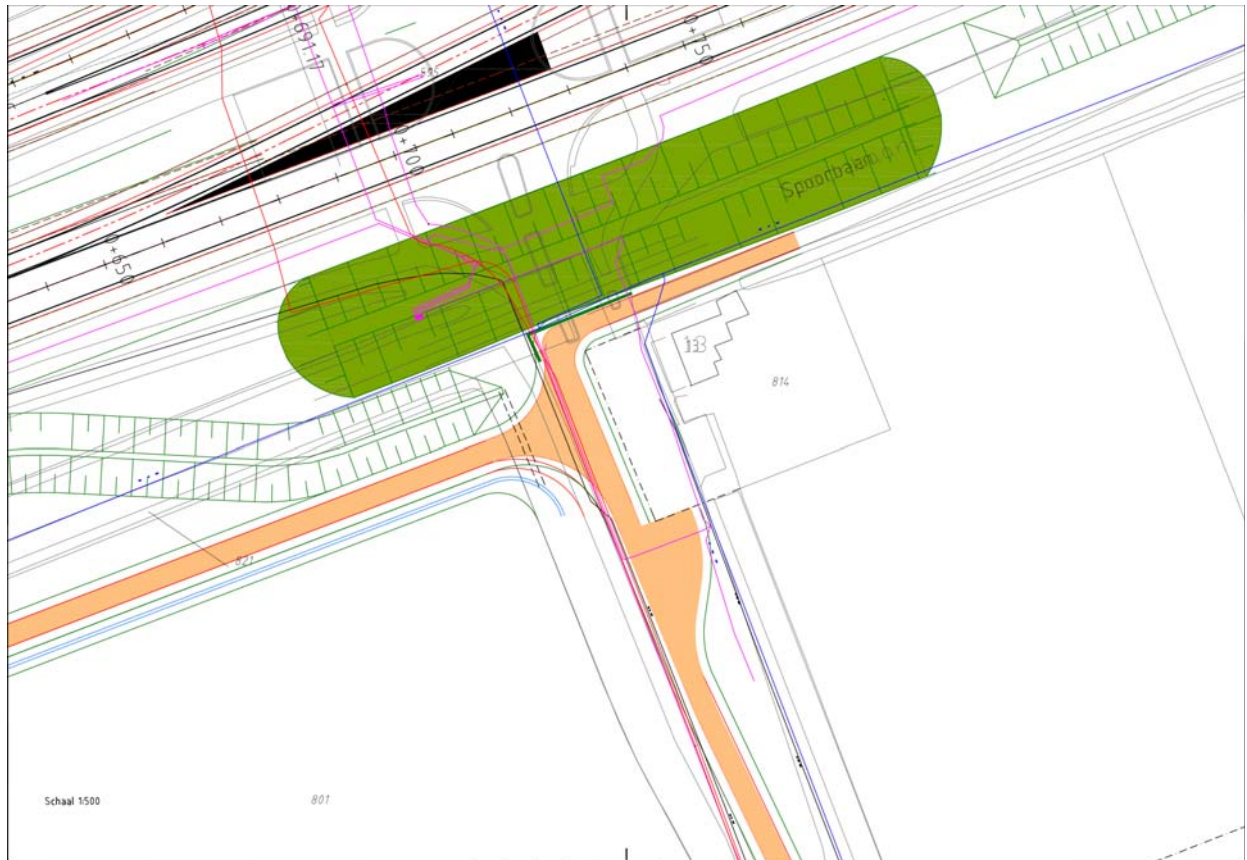
Dwarsprofiel geluidsscherp



Bijlage 3



Bijlage 4





BIJLAGE 3

Vooroverleggerapport ex artikel 3.1.1 Bro



**Vooroverlegrapport
Voorontwerp bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2010”**

GEMEENTE BORSELE

Vooroverlegrapport Voorontwerp bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2010”

A. Inleiding

De provincie Zeeland is voornemens om de enkelbaans autoweg N62 (Sloeweg) tussen de aansluiting Westerscheldetunnelweg/Bernhardweg West en de A58 te verdubbelen. Dit verhoogt de capaciteit en bevordert de doorstroming en veiligheid op deze weg.

De N62, gedeelte Sloeweg, is de doorgaande verkeersverbinding tussen het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de rijksweg A58 (autosnelweg tussen Eindhoven en Vlissingen). In het noorden sluit de Sloeweg aan op de A58 en in het zuiden sluit deze aan op de N62, gedeelte Westerscheldetunnelweg en de N254 Bernhardweg West. Naast de functie voor het doorgaande verkeer, zorgt de Sloeweg tevens voor de aantakkingen van verschillende woonkernen, zoals Heinkenszand, Nieuwdorp en 's-Heerenhoek, op het hoofdwegenet.

De verdubbeling van de Sloeweg brengt met zich dat ter hoogte van Heinkenszand een nieuwe aansluiting (op- en afrit) op de A58 wordt gemaakt. Deze aansluiting geeft een meer directe ontsluiting aan het gebied en verhoogt daarmee sterk de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet.

Ter voorbereiding op het bestemmingsplan is een m.e.r.-studie uitgevoerd, die begin februari 2010 heeft geleid tot vaststelling van het wegenplan met detailwijzigingen, zoals het nu in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen. Het project is deels gelegen op het grondgebied van de gemeente Borsele en deels op het grondgebied van de gemeente Goes.

Het voornemen van de provincie Zeeland is niet passend binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De gemeente Borsele heeft, voor het gedeelte van het project dat gelegen is op haar grondgebied, derhalve een herziening van het bestemmingsplan ‘Borsels Buiten’ in voorbereiding. Deze herziening heeft als doelstelling het bieden van een juridisch-planologisch kader ter realisering van de verdubbeling van het betreffende deel van de N62 en een nieuwe aansluiting op de A58 ter hoogte van Heinkenszand.

In het vervolg (van de bestemmingsplanprocedure) zal als naam voor het bestemmingsplan worden gehanteerd: bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011”. De naamswijziging heeft te maken met het gegeven dat het bestemmingsplan niet in 2010, maar in 2011 zal worden vastgesteld door de gemeenteraad.

B. Vooroverlegreacties

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met besturen van gemeenten, met rijks- en provinciale diensten etc. Voor dit plan is overleg gepleegd met:

- Ministerie van VROM/Ministerie van Economische Zaken;
- Provincie Zeeland;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- Gemeente Goes;
- Tennet;
- ZSP;
- N.V. Westerscheldetunnel;
- Delta;
- ZLTO.

Bij de hierna volgende behandeling van de reactie is een puntsgewijze samenvatting gegeven van de betreffende reacties. In bijlage 1 zijn de vooroverlegreacties opgenomen.

V-1 Ministerie van VROM / Ministerie van Economische Zaken

Brief van 7 juni 2010

Samenvatting reactie

1. In de huidige opzet van de verbreding zijn geen belemmeringen voor het Zuid-West 380 project.
2. Figuur 2 plangrens. In figuur 2 staat wel summier de gemeentegrens, maar niet duidelijk is welk deel bij het plan behoort en welk grondgebied bij de gemeente Borsele.
3. Economische haalbaarheid. De opzet om na de bestekraming het bedrag voor de Tractaatweg op te maken is in strijd met de met het Rijk gemaakte afspraken. Uitvoering van de Sloeweg is alleen mogelijk wanneer er een integraal uitvoerbaar plan is voor de aanpassing van zowel de Sloe- als Tractaatweg. Dit dient in deze paragraaf nader te worden onderbouwd.

Beantwoording

1. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. Figuur 2 van de toelichting zal worden aangepast, zodat duidelijker het grondgebied van de gemeente Borsele is te onderscheiden.
3. Zowel voor Nederland als voor België liggen er economische kansen in de kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen. Hiervoor moet de bereikbaarheid van dit gebied verbeterd worden. De N62 is de belangrijke noord-zuid verbinding (en ontwikkelingsas) van dit gebied. Mede door de aanleg van de Westerscheldetunnel zal de N62, nu en in de toekomst, een steeds belangrijkere rol krijgen als doorgaande regionale verbinding tussen de zeehavens en industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Wij onderkennen dit belang van de N62. Door opwaardering van de N62 zal de doorstroming op de weg en de bereikbaarheid van de regio verbeteren en willen we de voorwaarde scheppen voor de gewenste economische ontwikkelingen in de genoemde gebieden. Van noord naar zuid willen we de volgende wegvakken verbreden tot 2x2- strooks regionale stroomweg: De Sloeweg, de toeleidende wegen van de Westerscheldetunnel, de Sluiskiltunnel en de Tractaatweg. De toeleidende wegen worden door de NV Westerscheletunnel verbreed. De BV Sluiskiltunnel is in opdracht van de provincie Zeeland gestart met voorbereiding van het project Kanaalkruising Sluiskil waarmee met name de doorstroming van het verkeer in noord-zuidrichting wordt verbeterd. De Sloeweg en de Tractaatweg worden door de provincie voorbereid en uitgevoerd. Voor de Sloeweg is het bestemmingsplan in procedure en wordt het plan en bestek voorbereid. Voor de Tractaatweg wordt een mer-studie uitgevoerd. In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming is overeengekomen dat het Rijk ongeveer € 104 miljoen bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg, bestaande uit € 84 miljoen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in de periode 2010-2014 en een som ter hoogte van de door Vlaanderen te betalen werkelijke kosten van verwerving van het Nederlandse deel van de Hedwigepolder, geschat op circa € 20 miljoen. In het convenant staat expliciet vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg. De ondertekening van dit convenant heeft op 30 januari 2006 plaatsgevonden. In het MIZ 2010-2014 is een taakstellend budget voor de Sloeweg en de Tractaatweg gereserveerd van € 104 mln., bestaande uit € 3,7 mln. voorbereidingskosten, € 13 mln. vastgoedkosten en € 85,3 mln. bouwkosten. Om dit te verifiëren is een extern bureau gevraagd een second opinion op te stellen voor de raming van dit plan. Volgens deze geverifieerde raming zal de aanneemsom voor de

Sloeweg tussen de € 47,- en € 55,- mln, excl. BTW komen te liggen. De verwachtingswaarde van de raming is € 51,- mln. In de voorjaarsconferentie hebben GS besloten over de financiering van de N62, Sloeweg (en Tractaatweg). De Sloeweg en Tractaatweg krijgen ieder 50 % van het beschikbare budget voor de N62, dus € 52 miljoen.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van figuur 2 in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-2 Provincie Zeeland Brief van 27 mei 2010

Samenvatting reactie

1. Geen opmerkingen.

Beantwoording

1. De brief wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-3 Waterschap Zeeuwse Eilanden Brief van 8 juni 2010

Samenvatting reactie

1. Aanleg watergang. Het waterschap is voornemens een watergang aan te leggen aan de oostzijde van de Molendijk in de richting van Heinkenszand. Nagegaan wordt of de aan te leggen watergang past binnen de huidige grenzen van het plangebied. Indien nodig wordt nader contact gezocht.
2. Beschermingszone. De waterkering gelegen binnen het plangebied wordt met meerdere keurzones beschermd. Aanbevolen wordt de beschermingszone en de beschermingszone 50 meter strook te bestemmen met een soortgelijke waterstaatkundige bestemming.
3. Waterparagraaf. Verzocht wordt de tekst aan te passen onder de kop 'veiligheid'. Het betreft de aanduiding van dijken als regionale waterkeringen zonder waterstaatkundige functie en primaire waterkeringen.
4. Waterstaat-waterkering. Verzocht wordt de dubbelbestemming waterstaat-waterkering aan te passen zodat waterstaatwerk (kernzone) van een waterkering voor gaat op andere bestemmingen.
Verzocht wordt de zin 'met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken' in artikel 8.1.3 te laten vervallen. De bestaande regeling wekt de indruk dat er voor reeds bestaande bouwwerken een andere regeling geldt dan gewenst. De reeds bestaande werken vallen onder het overgangsrecht en de bovengenoemde zin kan derhalve vervallen.
5. Persleiding. De aan de zuidzijde van de A58 gelegen rioolpersleiding van het waterschap dient met een 25 meter zone aan weerszijden opgenomen te worden in de regels en op de plankaart.

Beantwoording

1. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Het is in de gemeente Borsele niet te doen gebruikelijk dat naast de Kernzone de andere keurzones op de plankaart worden opgenomen. Ook in het onderhavige bestemmingsplan zal dit niet gebeuren.
3. De tekst in de waterparagraaf zal hierop worden aangepast.
4. Bij het opstellen van de regels in het bestemmingsplan dienen enkele wettelijk verplicht voorgeschreven zinsneden te worden opgenomen. Dit is onder meer het geval bij dubbelbestemmingen, waarvan hier sprake is. Aanpassing is derhalve niet mogelijk. Het onder overgangsrecht brengen van de reeds bestaande bebouwing kan slechts indien er zicht bestaat op sanering van de bebouwing binnen de looptijd van het onderhavige bestemmingsplan. Aangezien dat niet het geval is, dient de regeling zoals deze is geformuleerd in artikel 8.1.3 gehandhaafd te blijven.
5. Het is in de gemeente Borsele niet te doen gebruikelijk dat een dubbelbestemming "Leiding-Riool" wordt opgenomen voor de instandhouding en bescherming van de rioolpersleiding. Ook in het onderhavige bestemmingsplan zal dit niet gebeuren.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-4 Veiligheidsregio Zeeland Brief van 28 april 2010

Samenvatting reactie

1. Geadviseerd wordt om ook Koelbedrijf Boerendijk 7 op te nemen in de lijst van risicovolle inrichtingen in paragraaf 4.7
2. Er wordt op gewezen dat per 1 januari 2010 de nieuwe Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van kracht is. Geadviseerd wordt deze Circulaire op te nemen en daarbij in te gaan op de eventuele gevolgen voor het plangebied zelf en wellicht de gevolgen voor de aanliggende plangebieden.
3. Verwacht wordt dat na aanpassing van de paragraaf het plan opnieuw wordt voorgelegd voor advies bij de Veiligheidsregio Zeeland.

Beantwoording

1. De toelichting zal hierop worden aangepast.
2. In de toelichting zal de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" worden opgenomen. Op eventuele gevolgen voor het plangebied zelf zal worden ingegaan.
3. De opmerkingen zullen worden verwerkt. Een extra overlegronde is niet noodzakelijk.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-5 Gemeente Goes Brief van 1 juni 2010

Samenvatting reactie

1. Geen opmerkingen

Beantwoording

1. De brief wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-6 TenneT TSO B.V. Brief van 19 mei 2010

Samenvatting reactie

1. Er zijn verschillende Hoogspanningsleidingen met de bijbehorende zakelijke rechtstrook in het plan gelegen. Er zijn geen inhoudelijke op- of aanmerkingen op het plan met betrekking tot genoemde leidingen.

Beantwoording

1. De brief wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-7 Zeeland Seaports Brief van 1 juni 2010

Samenvatting reactie

1. In hoofdstuk 7 is aangegeven dat pas na het gereed komen van de besteksraming van de Sloeweg, de balans zal worden opgemaakt en het resterend bedrag voor de Tractaatweg zal worden bepaald. Ook de verdubbeling van de Tractaatweg is voor de verdere economische groei van de Zeeuwse haven van groot belang. Voorkomen dient te worden dat de uitvoering van de Tractaatweg als financiële sluitpost wordt gezien en dat wordt gekozen voor versoering van het project Tractaatweg.

Beantwoording

1. Verwezen wordt naar hetgeen onder vooroverleg reactie 1 (V-1 Ministerie van VROM / Ministerie van Economische Zaken) is opgenomen.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-8 N.V. Westerscheldetunnel
Brief van 12 april 2010

Samenvatting reactie

1. Opmerkingen algemeen en op de kaart zijn de volgende:
 - de loop van de waterkering ten noorden van het Tolplein, waar deze de Borselsedijk kruist, is niet correct weergegeven, het waterschap kan hierover uitsluitel geven. Is er met het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising wel rekening gehouden met deze waterkering?
 - Een perceel in de folder "birds eye view" van het groenproject 't Sloe is een perceel aangegeven als Sloegroen. In het bestemmingsplan is deze aangegeven als weg.
 - De loop van de begrenzing van het plan in de hoek tussen de zuidwesthoek bij de Borselsedijk en de Westerscheldetunnelweg is niet conform de werkelijkheid weergegeven.
2. De verdubbeling van de Sloeweg loopt aan de zuidwest kant tot aan de Borselsedijk. Waarom is het plangebied doorgetrokken tot aan het Tolplein en tot aan de rotonde in de Europaweg.
3. Het gebied ten zuiden van de Borselsedijk is niet mee beschouwd in het akoestisch onderzoek en niet in de natuurtoets. Als het bestemmingsplan wel tot zo ver gaat dienen wellicht enkele woningen aan de Borselsedijk en de Jurjaneweg te worden betrokken in het akoestisch onderzoek.
4. Moeten de gebieden genoemd onder punt 1, 2^e en 3^e aandachtstreepje, die een agrarische bestemming kennen, worden gecompenseerd als deze omgezet worden in een verkeersbestemming?
5. Opmerkingen op het hoofdrapport:
 - blad 24. Onder punt 4 is aangegeven dat de oude Sloelijn is vervallen en dat het noodzakelijk is een visie te vormen over de invulling. Moet hier niet verder op worden teruggekomen in dit bestemmingsplan. Wat is de toegevoegde waarde van deze opmerking;
 - blad 27. In de beschouwing wordt niet meegenomen dat het vervallen van het treinverkeer een positief effect heeft op de totale geluidshinder;
 - blad 29. Het is mogelijk dat de bermen van de Stoofweg verontreinigd zijn. Ook in de bermen van het oude Sloespoor zullen hoogstwaarschijnlijk bodemverontreinigingen aanwezig zijn;
 - blad 45. De invoeger vanaf de Sloeweg op de A58 richting Bergen op Zoom is ontworpen met één rijstrook. Het is voorspelbaar dat op korte termijn deze ene rijstrook onvoldoende zal zijn en uitgebreid moet worden naar 2 rijstroken. Het is verstandig hier planologisch rekening mee te houden.
6. opmerkingen bijlagenboek:
 - blad 8 en verder. Er wordt in het rapport steeds vermeld dat er een geluidswal wordt geplaatst met een bepaalde hoogte. Wordt hier bedoeld de hoogte boven het hoogste punt van de rijweg? Wordt met geluidwal bedoeld een aarden grondwal?
 - blad 10. Is aan te geven welk type geluidsscherm zal worden toegepast?
7. Het "wateradvies" is niet bijgevoegd.

Beantwoording

1. In overeenstemming met het Waterschap Zeeuwse Eilanden is de loop van de waterkering correct op de plankaart weergegeven. Er is overigens wel rekening gehouden met deze waterkering bij het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising. Het is juist dat een perceel in de folder "birds eye view" van het groenproject 't Sloe op de plankaart in de bestemming "Verkeer" is opgenomen. De gebruiksbepalingen van de bestemming "Verkeer" maken het mogelijk dat hier in ook groenvoorzieningen als het groenproject 't Sloe worden gerealiseerd. Wat betreft de loop van de begrenzing van het plan in de hoek tussen de zuidwesthoek bij de Borselsedijk en de

Westerscheldetunnelweg zal deze niet worden aangepast. Het huidige perceel heeft al een groenbestemming en het huidige gebruik kan doorgang vinden.

2. Het plangebied is doorgetrokken tot aan het Tolplein en tot aan de rotonde in de Europaweg omdat deze gronden middels een artikel 19 WRO (oud) d.d. 24 april 2001 zijn vrijgesteld van het bestemmingsplan "Landelijk gebied". Voorts zijn er enkele gronden opgenomen uit het bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding". Nu er voor de aangrenzende gronden een nieuwe juridisch-planologische regeling wordt gemaakt, is het correct om de voormelde gronden te actualiseren in het onderhavige bestemmingsplan.
3. Bij het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de voormelde artikel 19 WRO (oud) vrijstelling, zijn zaken als geluid en natuur/ecologie meegenomen en zijn deze onderdeel geweest van de afweging om de vrijstelling te verlenen. Bij een actualisering van het onderliggende bestemmingsplan, wat feitelijk gebeurt voor het gebied ten zuiden van de Borsselsedijk, hoeven voormelde zaken als geluid en ecologie niet nogmaals onderzocht te worden. De middels artikel 19 WRO (oud) vrijgestelde situatie wordt als zodanig opgenomen in het nieuwe (geactualiseerde) bestemmingsplan.
4. De gebruiksbepalingen van de bestemming "Verkeer" maken het mogelijk dat hier in ook groenvoorzieningen worden gerealiseerd.
5. Het onderhavige bestemmingsplan leent zich niet om een visie omtrent de nieuwe invulling van de oude Sloelijn weer te geven. De mededeling dat de oude Sloelijn is komen te vervallen is illustratief en voldoende in dit kader.
Het wegvallen van het treinverkeer en het daarmee samenhangende geluidaspect is niet meegenomen in de uitgevoerde akoestische onderzoeken. Daarbij zij tevens opgemerkt dat geluidwaarden niet rechtevenredig zijn. Met andere woorden geluidwaarden kun je niet zomaar optellen of van elkaar aftrekken. Ter plaatse van de berm van het oude Sloespoor is de verdubbeling van de Sloeweg geprojecteerd. Op deze gronden is derhalve de bestemming "Verkeer" van toepassing en een mogelijke verontreiniging van de bodem staat hier niet aan in de weg. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt niet dat er een verkeerstoename op termijn is te verwachten die het thans noodzakelijk maakt dat de verbindingsweg tussen de Sloeweg en de A58 met een dubbele rijbaan wordt uitgevoerd. Bij een eventuele toekomstige ombouw van de A58 naar 2x3 stroken van af de Sloeweg is het mogelijk de noordzijde uit te breiden met een twee strooksweefvak en een tweestrooksuitvoeger, de zuidzijde kan dan tweestrooks worden aangesloten op de A58 met een a-symetrisch weefvak, de linkerstrook van de verbindingsweg vanaf de Sloeweg vormt daarbij de derde strook van de A58 richting Goes, de rechter strook vormt een weefvak met de afslag naar de Drieweg.
6. De hoogte van de wal wordt gemeten vanaf de rijlijn uit het geluidmodel, dit is inderdaad een relatieve hoogte. Er worden wallen of afgeknotte wallen gerealiseerd (zie bijlage 2).
7. Het wateradvies is inderdaad nog niet bijgevoegd omdat dit ten tijde van de inspraak nog niet aanwezig was. Wel is er uitgebreid met het waterschap overleg geweest. Eerst in de ontwerpfasen van het bestemmingsplan zal het wateradvies worden toegevoegd.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering op de plankaart. Het wateradvies zal aan het bestemmingsplan worden toegevoegd. De overige ingebrachte aspecten uit de vooroverlegreactie leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-9 Delta N.V.

Brief van 10 juni 2010

Samenvatting reactie

1. In het plangebied komen diverse kabels en leidingen voor waarmee rekening gehouden dient te worden bij de beoogde ontwikkelingen. Indien er verleggingen van kabels en

leidingen noodzakelijk blijken te zijne, wordt er op gewezen dat alle kosten van deze verleggingen voor rekening van de initiatiefnemer van de wegverbreding zullen komen.

Beantwoording

1. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De ingebrachte vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

V-10 ZLTO

Geen reactie ontvangen.

Bijlage 1

VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 29036 3001 GA Rotterdam

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regioafdeling Zuid-West

Weena 723
Postbus 29036
3001 GA Rotterdam
www.vrom.nl

Contactpersoon
ing. J. Marinissen

T 010-224 4301
F 010-224 44 99

Datum

Betreft vooroverleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening bestemmingsplan
"Verdubbeling Sloeweg 2010"

Geacht college,

Op 8 april 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Het nummer achter het nationaal belang verwijst naar het nummer in de RNRB.

Nationaal belang 32/39: Energievoorzieningen

Indien in deelgebied 1 van het zoekgebied van Zuid-West 380 kV, waarin ook het plangebied voor de verdubbeling van de Sloeweg ligt, gekozen wordt voor alternatief C150n dan zal en kan met het project Zuid-West 380 kV rekening worden gehouden met de door de gemeente voorgestelde verbreding. Er zijn dus in de huidige opzet van de verbreding geen belemmeringen voor het Zuid-West 380 project.

Contactpersoon: mevrouw Sandra van Weyenberg-Quik van het Directoraat-Generaal voor Energie en Telecom van het Ministerie van Economische Zaken, telefoon: 070-379 6393

Overige kwaliteitsopmerkingen van Rijkswaterstaat Directie Zeeland

- Inleiding :

- Blz. 7, figuur 2 Plangrens : In de figuur staat wel summier de gemeentegrens, maar niet duidelijk is welk deel bij het plan behoort en welk grondgebied bij de gemeente Borsele.
- Hoofdstuk 7 :
 - Blz. 51 en 52, economische haalbaarheid : Het Rijk heeft een bijdrage ter beschikking gesteld voor de verbetering van N62 Sloeweg en Tractaatweg. In de tekst van paragraaf 7.2 wordt gesteld dat na de besteksraming van de Sloeweg het resterende beschikbare bedrag voor de Tractaatweg zal worden opgemaakt. Dit kan in de praktijk betekenen dat de Tractaatweg niet of niet geheel aangepast kan worden, hetgeen in strijd is met de met het rijk gemaakte afspraken. Uitvoering van de Sloeweg verdubbeling is alleen dan mogelijk wanneer er een integraal uitvoerbaar plan is voor de aanpassing van zowel Sloe- als Tractaatweg. Dit dient in deze paragraaf nader te worden onderbouwd.

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regioafdeling Zuid-West

Contactpersoon: De heer J. de Jong van Rijkswaterstaat Directie Zeeland,
telefoon: 0118-622437.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de contactpersonen
die in de tekst zijn vermeld.

Ik vertrouw erop dat u de opmerkingen op een adequate wijze zult verwerken in
het bestemmingsplan.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur,

dr. J. Blenkers

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No. 109128	Afd. Ro
31 MEI 2010	
Class:	
Ontvangstvestiging	
Afrehandeld:	

bericht op brief van: 8 april 2010
uw kenmerk: CORR-100407-BS2145-ZJA-kad
ons kenmerk: 10019798/NWR.10.007
afdeling: Ruimte
bijlage(n): -
behandeld door: F.M.A. Meys
doorkiesnummer: 0118-631168
onderwerp: Vooroverlegreactie voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010", gemeente Borsele

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

verzonden: Middelburg, 27 mei 2010

28 MEI 2010

Geacht college,

Op 8 april 2010 hebben wij van u het voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" ontvangen in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

Wij hebben naar aanleiding van het bestemmingsplan geen opmerkingen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,
namens dezen,

Mr. C.J. Meijler,
hoofd afdeling Ruimte



Waterschap **Zeeuwse Eilanden**

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No.	10.9903
	11 JUN 2010
Class:	P
Ontvangstbevestiging:	
Verzonden:	

Gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

uw brief	: 7 april 2010	behandeld door	: drs. ing. J.M. Schipper
uw kenmerk	: CORR-100407-BS2145-ZJA-kad	doorkiesnummer	: 088-2461266
ons kenmerk	: 2010005907	e-mail	: info@wze.nl
bijlagen	:		
onderwerp	: voorontwerp bestemmingsplan Verdubbeling Sloeweg 2010		

VERZONDEN 10 JUN 2010

Middelburg, 8 juni 2010

Geachte heer/mevrouw,

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2010' (versie 19 februari 2010) dat in het kader van het Bro-overleg aan het waterschap is voorgelegd, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

Aanleg watergang

Ter hoogte van de afslag Heinkenszand is het waterschap voornemens een watergang aan te leggen aan de oostzijde van de Molendijk in de richting van Heinkenszand. De watergang past in de bestemming Verkeer. Nagegaan wordt of de aan te leggen watergang past binnen de huidige grenzen van het plangebied. Indien nodig wordt hierover nader contact gezocht met uw ambtelijke dienst.

Beschermingszone

In het bestemmingsplan wordt het waterstaatswerk (voorheen kernzone) bestemd conform het Omgevingsplan en het ontwerp provinciale ruimtelijke verordening. De waterkering wordt echter met meerdere keurzones beschermd. Voor de gemeentelijke vergunningverlening is het aan te bevelen ook de beschermingszone en de beschermingszone 50 m strook te bestemmen met een soortgelijke waterstaatkundige bestemming. Dit vereenvoudigt doorverwijzingen van de gemeente naar het waterschap. Voor burgers is het inzichtelijk waar de waterstaatkundige voorzieningen zijn gelegen. Voor het bouwen in de keurzonering van een waterkering is een watervergunning vereist.

Waterparagraaf

In de waterparagraaf wordt onder 'Veiligheid' gemeld dat de Driedijk, Molendijk en Oude Kraaijertsedijk regionale waterkeringen zijn zonder waterstaatkundige functie. Ik attendeer u erop dat de genoemde dijken geen regionale waterkering zijn. De dijk gelegen langs de Bernhardweg West is aangemerkt als primaire waterkering. Ik verzoek u de tekst hierop aan te passen.

Bezoekadressen: Kanaalweg 1, 4337 PA Middelburg of Kennedylaan 1, 4538 AE Terneuzen Telefoon (088)2461000
Postadres: Postbus 1000, 4330 ZW Middelburg www.wze.nl info@wze.nl

Waterschap Zeeuwse Eilanden en waterschap Zeeuws-Vlaanderen fuseren (bestuurlijk) per 1 januari 2011 tot het nieuwe waterschap Scheldestromen.
Vanaf 11 tot en met 23 november vinden de schriftelijke verkiezingen plaats. Sinds januari 2010 werken de medewerkers al samen.

Waterstaat - Waterkering

Dubbelbestemming

In paragraaf 6.2 (Toelichting op de bestemmingen) is geschreven dat de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering, behalve voor de andere voorkomende bestemmingen *mede* is bestemd voor de waterkering en waterbeheersing. In de regels is dit in artikel 8 ook op deze wijze bepaald. Ik attendeer u erop dat in het Omgevingsplan Zeeland en het ontwerp provinciale ruimtelijke verordening is bepaald dat het waterstaatswerk (kernzone) van een waterkering voor gaat op andere bestemmingen. Ik verzoek u de tekst hierop aan te passen.

Reeds bestaande bouwwerken

In artikel 8.1.3 is bepaald dat er geen bouwwerken toelaatbaar zijn, met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken. De Keur waterschap Zeeuwse Eilanden 2009 bepaalt dat voor het bouwen van bouwwerken in de keurzonering (incl. beschermingszones) een watervergunning vereist is. De bepaling 'met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken' wekt de indruk dat hiervoor andere regels gelden. Ik attendeer u erop dat voor reeds bestaande bouwwerken het overgangsrecht conform artikel 3.2.1 Bro (bouwwerk) en artikel 3.2.2 Bro (gebruik) van toepassing is. Om verwarring te voorkomen verzoek ik u de zin 'met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken' in artikel 8.1.3 te laten vervallen.

Persleiding

Aan de zuidzijde van de A58 is een rioolpersleiding van het waterschap gelegen. Ik attendeer u erop dat 25 meter aan weerszijde van de rioolpersleiding zonder schriftelijke toestemming van het waterschap geen wijzigingen mogen plaatsvinden. Ik adviseer u in de regels en in de 'verbeelding' (plankaart) aandacht te besteden aan deze rioolpersleiding. Op uw verzoek kan een digitaal bestand worden verzonden met de exacte locatie van de rioolpersleiding.

Deze brief dient beschouwd te worden als het water(schaps)advies.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur
van waterschap Zeeuwse Eilanden

mr. drs. J.A. van Werkum,
hoofd afdeling Beleid Waterbeheer



VeiligheidsRegio
Zeeland

College van Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Borsele
t.a.v. de heer J. Koolen
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

GEMEENTE BORSELE		
INGEKOMEN		
No.	10-7602	Afd.
	3 MEI 2010	20
Class:		
Ontvangstbevestiging:		
Afgehandeld:		

Onderwerp: advies inzake voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010"

Geachte heer Koolen,

RDH Architecten Stedenbouwkundigen BV heeft namens burgemeester en wethouders van de gemeente Borsele het voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" toegestuurd aan Veiligheidsregio Zeeland. Dit in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro. Daarbij is gevraagd in te stemmen met het plan.

Op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), maar ook zo verwoord in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) is Veiligheidsregio Zeeland adviseur inzake het onderwerp externe veiligheid. Derhalve zal ik wel een advies uitbrengen over het onderwerp externe veiligheid en mij niet uitspreken over het instemmingsverzoek.

In paragraaf 4.7 van de Toelichting behorende bij het bestemmingsplan is het onderwerp externe veiligheid uitgediept. Allereerst is door mij gecontroleerd of alle relevante risicobronnen (inrichtingen en transportroutes) benoemd en beschouwd zijn. Omdat het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan alleen een infrastructuureel voorziening mogelijk maakt is, zoals in het Bevi is aangegeven, dit besluit niet van toepassing. Toch wordt een opsomming gegeven van Bevi-inrichtingen waarvan het invloedsgebied ligt over het plangebied. Het lijkt om een limitatieve lijst van risico-inrichtingen te gaan. Ik wil u adviseren daarom alle risicobronnen te benoemen en ook Koelbedrijf Vermue op te nemen.

Voor wat betreft de relevante transportroutes (weg, spoor, water en buisleidingen) constateer ik dat gerefereerd is naar oude regelgeving. Per 1 januari 2010 is de nieuwe Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van kracht. Deze sluit aan bij het toekomstige Basisnet Weg voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland. In de nieuwe circulaire worden vervoershoeveelheden voorgeschreven voor de bepaling van het groepsrisico. Uit de bijlage van deze nieuwe Circulaire blijkt dat enkele wegvakken met toenaam worden genoemd die onderdeel zijn van het voorliggende plan. Ik wil u daarom adviseren om het onderdeel 'Transportroutes' uit paragraaf 4.7 aan te passen aan de nieuwe circulaire en daarbij in te gaan op de eventuele gevolgen voor het plangebied zelf en wellicht de gevolgen voor de aanliggende plangebieden.

Omdat ik door het ontbreken van de juiste gegevens nog geen inhoudelijk advies kan geven moet u dit advies zien als een pre-advies. Nadat het voorontwerp is aangepast

- Crisisbeheersing en Rampenbestrijding
- Brandweezorg
- Geneeskundige Hulp bij Ongevallen en Rampen (GHOR)
- Gezamenlijke Meldkamer Zeeland (GMZ)

Datum:

28 april 2010

Inlichtingen:

A.J.J. (Tom) van Galen MSc

Tel.: 0113 - 27 66 10

Fax: 0118 - 42 11 01

E-mail: ajj.vangalen@vrzeeland.nl

Ons kenmerk:

VRZ/Reg.Brw/TvG/2010/0903

Uw kenmerk:

CORR-100407-BS-2145-ZJA-kad

Blad:

1 van 2

Aantal bijlagen:

Adres:

Postbus 8016

4330 EA Middelburg

Segeerssingel 10

4337 LG Middelburg

Internet:

www.vrzeeland.nl

Bank:

BNG 28.50.27.956

t.n.v. Veiligheidsregio Zeeland

en de gevolgen voor de externe veiligheid inzichtelijk zijn gemaakt, verwacht ik dat deze voor advies worden voorgelegd.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van dit advies, dan kunt u contact opnemen met de heer A.J.J. van Galen, specialist Externe Veiligheid.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Zeeland,
Namens deze,

Ing. F.J.G.M. Captijn MCDm
Algemeen Directeur Veiligheidsregio Zeeland

i.a.a. Regionaal Commandant Brandweer
Directeur GHOR
Commandant Brandweer Borsele

UW BRIEF/KENMERK CORR-100407-BS2145-ZJA-kad

ONS KENMERK

BIJLAGE

BEHANDELD DOOR mr. M. Koole

TELEFOONNUMMER (0113) 24 96 73

DATUM 1 juni 2010

ONDERWERP Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro 'Verdubbeling Sloeweg'



Stadskantoor
M.A. de Ruijter(aan 2
4461 GF Goes

Postbus 2118
4460 MC Goes

Tel.: (0113) 24 96 00
Fax: (0113) 23 08 76
E-mail: stadskantoor@goes.nl
Internet: www.goes.nl

Rothuizen van Doorn 't Hooft
Postbus 29
4330 AA MIDDELBURG

ingekomen: 4 JUN 2010		voor akk.:
bestemd voor:		project:
cc:		status:
cc:		tbv:

Geachte heer Van Gorp,

Hierbij delen wij u mede, in antwoord op uw brief d.d. 7 april 2010, dat wij in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro 'Verdubbeling Sloeweg' geen bezwaren hebben tegen onderhavig bestemmingsplan.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Goes,
namens hen,
hoofd afdeling Stadsontwikkeling,

(mr. F.E.W. van Dijk)

VERZONDEN 19 MEI 2010

TenneT TSO B.V.

Utrechtseweg 310
Postbus 718
6800 AS Arnhem

Factuuradres
Postbus 428
6800 AK Arnhem

Telefoon 026 373 11 11
Fax 026 373 11 12
www.tennet.org

Handelsregister Arnhem
09155985

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

Datum 19 mei 2010
Uw referentie CORR-10407-BS2145-ZJA-kad
Onze referentie TI-AON-GRZ10-628 LCR
Behandeld door Leon Crauwels
Direct nummer 026 373 22 64
E-mail L.Crauwels@tennet.org
Onderwerp Voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg"



Geacht College,

Met referte aan de brief van 7 april 2010 van RDH-Architecten, met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg" met bovenstaand kenmerk deelt TenneT TSO B.V. u het volgende mede.

In het plangebied van genoemd bestemmingsplan zijn de volgende hoogspanningslijnen van onze vennootschap gesitueerd:

- 150 kV - hoogspanningslijn Goes de Poel – Middelburg;
 - Deze hoogspanningslijnen zijn belast met een zakelijk recht. Deze "belaste strook" wordt begrensd door zijden op **35,00** meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn (totale breedte **70,00** meter).
- 150 kV - hoogspanningslijn Borssele – Nieuwkamerpolder;
 - Deze hoogspanningslijnen zijn belast met een zakelijk recht. Deze "belaste strook" wordt begrensd door zijden op **30,00** meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn (totale breedte **60,00** meter).
- 150 kV - hoogspanningslijn Borssele – Vlissingen;
 - Deze hoogspanningslijnen zijn belast met een zakelijk recht. Deze "belaste strook" wordt begrensd door zijden op **30,00** meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn (totale breedte **60,00** meter).

- 150 kV - hoogspanningslijn Borssele – Pechiney;
 - Deze hoogspanningslijnen zijn belast met een zakelijk recht. Deze "belaste strook" wordt begrensd door zijden op **30,00** meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn (totale breedte **60,00** meter).

Wij hebben geen inhoudelijk op- of aanmerkingen op bovenvermeld plan met betrekking tot de zakelijk rechtstrook ter weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn.

Bij het ontplooiën van de bouwvergunningen gelieve contact op te nemen met de heer E. Jobse van de firma Delta Infra B.V., Postbus 5048, 4330 KA Middelburg, telefoonnummer 06 229 757 21.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
TenneT TSO B.V.

C. de Jong
Hoofd Grondzaken



Zeeland Seaports
Port Authority



Uw brief van:
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 201001821
Bijlage(n):
Behandeld door: W.F.J. Vette
Doorkiesnummer:

Het College van Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Borsele
Stenevate 10
4451 KB HEINKENSZAND

Onderwerp: Reactie op voorontwerp-bestemmingsplan "Verdubbeling
Sloeweg 2010" Terneuzen, 1 juni 2010

Geacht College,

Als reactie op het voorontwerp-bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" wil ik allereerst aangeven dat uitvoering van dit project door ons als zeer belangrijk wordt ervaren. Een vlotte en veilige doorstroming van het wegverkeer van en naar en langs onze havengebieden is essentieel voor de verdere economische ontwikkeling van de zeeuwse havens.

Mijn opmerking op het voorontwerp-bestemmingsplan beperkt zich dan ook tot het gestelde in hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid. Tot mijn spijt moet ik uit dit hoofdstuk vernemen dat -pas na het gereed komen van de besteksraming van de Sloeweg - de balans zal worden opgemaakt en het resterend bedrag voor de Tractaatweg zal worden bepaald.

Ik wil aangeven dat ook de verdubbeling van de Tractaatweg voor de verdere economische groei van de zeeuwse havens van groot belang is. Voorkomen dient te worden dat de uitvoering van de Tractaatweg als financiële "Sluitpost" wordt gezien en dat wordt gekozen voor versobering van het project Tractaatweg.

Hoogachtend,

J. Van der Hart,
Algemeen directeur.



College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Borsele

Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

datum 12 april 2010
uw kenmerk CORR-100407-BS2145-ZJA-kad

onderwerp Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Verdubbeling Sloeweg 2010
van F.P. Witkam
doorkiesnummer 0115-677396 (06-10002166)
e-mailadres f.witkam@westerscheldetunnel.nl
ons kenmerk NV2010.41841
bijlage(n) -

Geacht College,

Hierbij maak ik van de gelegenheid gebruik om een reactie te geven op het door U ter inzage gelegde "Voorontwerp bestemmingsplan "verdubbeling Sloeweg 2010" gemeente Borsele.

Opmerkingen bij de kaart:

Van een gedeelte van de kaart heb ik een kopie gemaakt waarop ik, handmatig, een aantal opmerkingen heb gezet. Globaal betreft het:

1. De loop van de waterkering ten noorden van het Tolplein, waar deze de Borselsedijk kruist, is niet correct weergegeven (zie ① op bijlage), het waterschap kan hierover uitsluitsel geven, is er met het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising wel rekening gehouden met deze waterkering?;
2. In een door de gemeente Borsele uitgegeven folder staat een artistieke "birds eye view" van het groenproject "t Sloe. Een perceel (zie ② op bijlage) staat daarbij in de folder aangegeven als sloegroen. Dit heeft nu in het voorontwerp "verdubbeling Sloeweg" de bestemming "wegen" gekregen. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar?.
3. De loop van begrenzing van het plan in de hoek tussen de zuidwesthoek bij de Borselsedijk en de Tunnelweg (zie ③ op bijlage) is niet conform de werkelijkheid weergegeven;

N.V. Westerscheldetunnel

postadres

Postbus 303
4460 AS Goes

bezoekadres

Westerscheldetunnelweg 1
4454 PD Borssele

telefoon 0113-278480

telefax 0113-278481

KvK te Middelburg
nr. 22040203

www.westerscheldetunnel.nl

info@westerscheldetunnel.nl

De verdubbeling van de Sloeweg loopt aan de Zuidwest kant tot aan de Borselsedijk. Waarom is het Plangebied doorgetrokken tot aan het Tolplein en tot aan de rotonde in de Europaweg?

Het gebied ten zuiden van de Borselsedijk is niet mee beschouwd in het akoestisch onderzoek en niet in de natuurtoets. Als het bestemmingsplan toch zo ver in zuidwestelijke richting wordt uitgebreid dienen wellicht enkele woningen aan de Borselsedijk en de Jurjaneweg worden betrokken in het akoestisch onderzoek.

De gebieden, genoemd onder de punten 2 en 3 hebben nu de bestemming "agrarisch". Als dit wordt gewijzigd in "verkeer" moet dan dan niet worden gecompenseerd?

Opmerkingen bij het hoofdrapport

Blad 24:

Onder punt 4 geeft U als beleidsuitgangspunt aan dat de functie van de oude Sloelijn is vervallen en dat het noodzakelijk is een visie te vormen over de invulling. Hier wordt verder niet meer op teruggekomen in dit bestemmingsplan. Wat is de toegevoegde waarde van deze opmerking.

Blad 27: Geluidhinder

In Uw beschouwing neemt U niet mee dat het komen vervallen van het treinverkeer een positief effect heeft op de totale geluidshinder.

Blad 29: Bodemverontreiniging

Het is zeer wel mogelijk dat de bermen van de stoofweg, waar deze gekruist wordt door de Sloeweg verontreinigd zijn. Ook in de bermen van het Oude Sloespoor zullen hoogstwaarschijnlijk bodemverontreinigingen aanwezig zijn.

Blad 45:

De invoeger vanaf de Sloeweg op de A58 richting Bergen op Zoom is ontworpen met één rijstrook. Het is voorspelbaar dat op korte termijn deze ene rijstrook onvoldoende zal zijn en uitgebreid moet worden naar 2 rijstroken. Het is verstandig om daar planologisch nu al rekening mee te houden.

Hoort bij "Bijlagenboek

Akoustisch onderzoek

Blad 8 en verder:

Er wordt in het rapport steeds vermeld dat er een geluidswal (of hollestelle of geluidswal met scherm)) wordt geplaatst met een bepaalde hoogte. Wordt hier bedoeld de hoogte boven het hoogste punt van de rijweg? Wordt met geluidwal bedoeld een aarden grondwal?

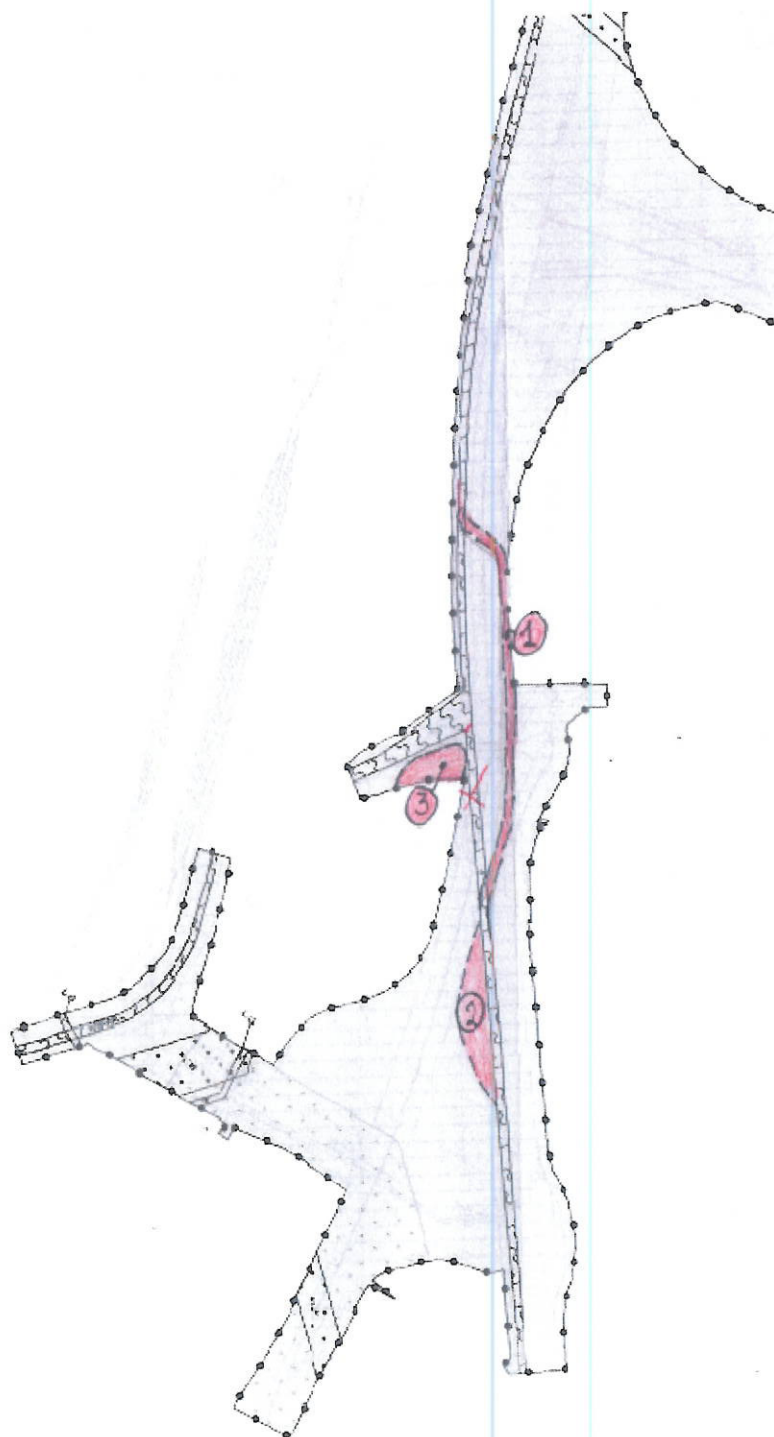
Blad 10:

Is aan te geven welk type geluidscherm zal worden toegepast?

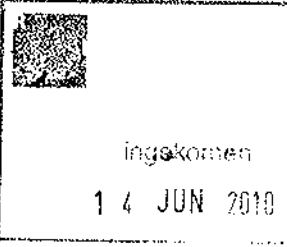
Het "Wateradvies" is niet bijgevoegd.

Hopend U hiermee van dienst te zijn geweest.

De NV Westerscheldetunnel
Namens deze
F.P. Witkam



Rothuizen van Doorn 't Hooft
T.a.v. mr. F. van Gorp
Postbus 29
4330 AA MIDDELBURG

	voor akk. :
	projectnr. :
	subk. :
	bestemd voor :
cc:	
cc:	



DELTA N.V.

POSTADRES
Postbus 5048
4330 KA Middelburg

HOOFDKANTOOR
Poelendaefesingel 10
4335 JA Middelburg
Telefoon 0800 5150
Telefax 0118 88 21 00
www.DELTA.nl
info@DELTA.nl

BANKRELATIE
RBS 51 04 60 739

onze referentie 351.2010.324
behandeld door mw J.C.M. Witkam-Traas
telefoon (0118) 883229
fax (0118) 882106
uw brief 7 juni 2010
onderwerp voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010"

Middelburg, 10 juni 2010

Geachte heer van Gorp,

Het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" hebben wij in goede orde ontvangen. Wij spreken tevens in namens Evides N.V., de eigenaar van de (drink)waterleidingen en DELTA Netwerkbedrijf B.V., eigenaar van de elektriciteitskabels en gasleidingen, welke gelegen zijn in de gemeente Borsele. DELTA Infra B.V., onderdeel van DELTA N.V., voert het beheer over deze kabels en leidingen.

Wij willen u erop wijzen dat zich in het plangebied diverse kabels en leidingen bevinden, waarmee rekening gehouden dient te worden bij de beoogde ontwikkelingen. Indien er verleggingen van kabels en leidingen noodzakelijk blijken te zijn, willen wij u erop wijzen dat alle kosten van deze verleggingen voor rekening van de initiatiefnemer van de wegverbreding zullen komen.

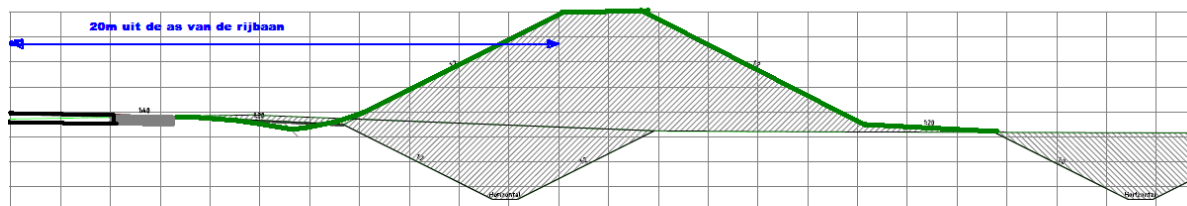
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

mr. R. Brussaard
Hoofd afdeling Grondzaken en Vergunningen

Bijlage 2

Dwarsprofiel geluidswal



Dwarsprofiel geluidsscherm





BIJLAGE 4
Akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62

Januari 2010

Provincie Zeeland
Directie Ruimte, milieu en water
ing A. Scherbeijn

Samenvatting

De Sloeweg is de verbindende weg tussen het Sloegebied en de Westerscheldetunnel aan de ene kant en de A58 aan de andere kant. Sinds de opening van de Westerscheldetunnel is de Sloeweg flink drukker geworden. De komende jaren wordt nog meer verkeer verwacht. Dit zorgt voor de noodzaak om de Sloeweg in de toekomst te verdubbelen. In november 2007 is een MER rapportage opgesteld. Naar aanleiding van de MER rapportage is een tracé keuze gemaakt. In dit akoestisch onderzoek wordt de geluidbelasting van het gekozen tracé gedetailleerd onderzocht. Dit onderzoek beperkt zich tot de 7 locaties die uit de MER naar voren zijn gekomen als locaties waar nader onderzoek noodzakelijk is. Verder is in de MER de geluidsbelasting op de camping Stelleplas niet bepaald. In dit rapport wordt de geluidbelasting op camping Stelleplas ook meegenomen.

De volgende locaties zijn nader onderzocht:

1. Aansluiting Sloeweg - Bernhardweg
2. Sloeweg te hoogte van de Staalseweg
3. Sloeweg ter hoogte van de Vleugelhofweg
4. Sloeweg ter hoogte van de Stoofweg
5. Sloeweg ter hoogte van de camping Stelleplas
6. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelleweg 6
7. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelledijk 40
8. Nieuwe afslag A58 ter hoogte van Heinkenszand

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat een aantal geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. De weg zelf wordt uitgevoerd met een geluidreducerend asfalt. De uiteindelijke keuze van het asfalt is vrij, mits de geluidreductie van de berekeningen gehaald wordt. In de berekeningen is uitgegaan van een dunne deklaag.

Na het treffen van de geluidwerende voorzieningen wordt op alle locaties voldaan aan de voorkeurgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Het aanvragen van een hogere grenswaarde is niet nodig.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave	3
1. Inleiding.....	4
2. Wettelijke kader.....	5
2.1. Aanleg nieuwe weg.....	5
2.2. Reconstructie bestaande weg	5
2.3. Artikel 110g Wet geluidhinder.....	6
3. Uitgangspunten akoestisch onderzoek	7
4. Resultaten	8
4.1. Aansluiting Sloeweg- Bernhardweg	8
4.2. Sloeweg te hoogte van de Staalseweg	9
4.3. Sloeweg ter hoogte van de Vleugelhofweg.....	10
4.4. Sloeweg ter hoogte van de Stoofweg.....	12
4.5. Sloeweg ter hoogte van de camping Stelleplas.....	14
4.6. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de 3 woningen Stelleweg 6.....	14
4.7. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelledijk 40	16
4.8. Nieuwe afslag A58 ter hoogte van Heinkenszand	17
5. Conclusie	18

1. Inleiding

De Sloeweg (N62) is de verbindende weg tussen het Sloegebied en de Westerscheldetunnel aan de ene kant en de A58 (autosnelweg tussen Vlissingen en Bergen op Zoom) aan de andere kant. In het noorden sluit de Sloeweg aan op de A58 en de Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254, richting Goes); in het zuiden sluit deze weg aan op de Westerscheldetunnelweg (ook N62) en op de Bernhardweg (N254, richting Middelburg).

Sinds de opening van de Westerscheldetunnel in maart 2003 is het flink drukker geworden op de Sloeweg, waardoor momenteel filevorming voorkomt. De komende jaren wordt nog meer verkeer verwacht. Hierdoor komt de vlotte en veilige doorstroming op de weg nog meer in gevaar. Uit onderzoek blijkt dat over tien jaar doorstromings- en capaciteitsproblemen ontstaan op de wegvakken en kruispunten van de Sloeweg (N62). Ook op de Nieuwe Rijksweg (N254) en in het buitengebied ontstaan problemen door toename van het verkeer. Om een goede verkeersafwikkeling tussen het Sloegebied en Goes respectievelijk Middelburg ook in de toekomst te kunnen garanderen, heeft de provincie Zeeland het initiatief genomen om de capaciteit van de Sloeweg uit te breiden.

Om te kunnen komen tot de verdubbeling van de Sloeweg is een MER opgesteld. In deze MER zijn een aantal varianten uitgewerkt. Het doel van een MER rapportage is het vergelijken van de verschillende varianten. Hiertoe wordt in een MER rapportage een globaal akoestisch onderzoek verricht waar met name de verschillen tussen de verschillende varianten in beeld worden gebracht. Het doel van de MER is immers het maken van een keuze tussen de verschillende varianten.

In dit akoestisch onderzoek is de gekozen variant gedetailleerd uitgewerkt en getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

2. Wettelijke kader

Bij zowel de aanleg van een nieuwe weg als de reconstructie van een bestaande weg dient te worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder heeft voor iedere situatie een andere normering. Hieronder wordt voor zowel de aanleg van een nieuwe weg als de reconstructie van een bestaande weg aangegeven wat de normen zijn.

2.1. Aanleg nieuwe weg

Voor nieuwe wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien de geluidbelasting na aanleg van een nieuwe weg maximaal 48 dB is hoeven geen maatregelen te worden getroffen. Indien de geluidbelasting na aanleg van de weg meer bedraagt dan 48 dB moet worden onderzocht of het mogelijk is maatregelen te treffen. Hierbij wordt altijd eerst gekeken of het mogelijk is maatregelen te treffen aan de weg zelf, bijvoorbeeld in de vorm van stil asfalt. Indien dat niet mogelijk is of indien het effect hiervan niet afdoende is wordt bekeken of het mogelijk is maatregelen te treffen in de overdracht. Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van een geluidswal. Indien dit allebei niet mogelijk is wordt voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde vastgesteld. In dit rapport zijn de afslag van de Sloeweg naar de A58 richting bergen op Zoom en de afslag van de A 58 naar de Sloeweg uit de richting van bergen op Zoom als nieuwe weg beschouwd. Dit omdat de afslagen de woning op een andere gevel belasten als de nu bestaande afslagen.

2.2. Reconstructie bestaande weg

Bij de reconstructie van een weg dient de geluidbelasting op de gevel van een woning te worden bepaald. De Wet geluidhinder onderscheidt hierin een drietal situaties te weten:

1. De geluidbelasting is zowel voor als na reconstructie maximaal 48 dB.
2. De geluidbelasting is voor de reconstructie maximaal 48 dB en is na de reconstructie hoger.
3. De geluidbelasting is zowel voor als na reconstructie meer dan 48 dB

Bij elk van deze drie situaties gelden andere normen. Hieronder wordt de normstelling op basis van de Wet geluidhinder voor elke situatie apart besproken.

Situatie 1. De geluidbelasting is zowel voor als na de reconstructie maximaal 48 dB
In dit geval is het op grond van de Wet geluidhinder niet nodig maatregelen te treffen. 48 dB is de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Situatie 2. De geluidbelasting is voor de reconstructie maximaal 48 dB en is 10 jaar na de reconstructie hoger.

De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder is 48 dB. Indien de geluidbelasting voor de aanleg van de weg maximaal 48 dB bedraagt en 10 jaar na de aanleg van een weg hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of er sprake is van een reconstructie. In dit geval spreekt de Wet geluidhinder van een reconstructie als de geluidbelasting na de reconstructie van de weg meer bedraagt dan 49,5 dB.

Situatie 3. De geluidbelasting is zowel voor als na reconstructie meer dan 48 dB

In dit geval is er voor de reconstructie al sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Er is in dit geval sprake van een reconstructie als de op een decimaal afgeronde geluidbelasting met 1,5 dB of meer toeneemt. Bijvoorbeeld de geluidbelasting voor de reconstructie bedraagt 51,4 dB en 10 jaar na de reconstructie van de weg bedraagt de geluidbelasting 54,5 dB. De toename is in dat geval $54,5 - 51,4 = 3,1$ dB. Er is in dit voorbeeld sprake van een reconstructie.

Voor dit project valt de hele Sloeweg onder een reconstructie. Ditzelfde geldt voor de nieuwe afslagen van de snelweg ter hoogte van Heinkenszand. Of er ook sprake is van een reconstructie op grond van de Wet geluidhinder wordt per situatie apart beoordeeld.

2.3. Artikel 110g Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder is artikel 110g opgenomen. In dit artikel wordt de mogelijkheid opgenomen om van de berekende geluidbelasting maximaal 5 dB af te trekken als gevolg van het toekomstig stiller worden van het verkeer. In het meet- en rekenvoorschrift 2006 is dit in artikel 3.6 verder uitgewerkt. Voor de Sloeweg bedraagt de aftrek op grond van artikel 110g 2 dB.

3. Uitgangspunten akoestisch onderzoek

De regels voor het berekenen of meten van wegverkeerslawaai zijn weergegeven in bijlage III, van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bestaat uit twee rekenmethodes Standaard rekenmethode 1 (SRM1) Standaard Rekenmethode II (SRMII). Eerstgenoemde is een vereenvoudigde methode met een beperkt toepassingsgebied. De tweede methode verschilt hierin dat de geluidoverdracht spectraal berekend wordt, wat op grotere afstanden en bij reflecties essentieel voor een nauwkeurige berekening is. Voor de verbreding van de Sloeweg is gebruik gemaakt van SRM II.

Voordeel hiervan is dat de geluidreductie door stille wegdekken in een berekening op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 nauwkeurig mee te nemen is. Voor het opstellen van het rekenmodel is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geonoise. In het softwarepakket zijn zowel de geografische gegevens als de verkeersgegevens ingevoerd. Met dit akoestische model kan op iedere willekeurige positie de geluidsbelasting van de Sloeweg worden berekend. De geografische informatie van het alternatief 1-A en de omgeving is afkomstig van het beschikbare digitale kaartmateriaal.

Uit de MER is gebleken dat op 7 locaties de woningen dermate dicht langs de weg gelegen zijn dat het noodzakelijk is dat daar een gedetailleerd onderzoek moet worden uitgevoerd. Daarnaast is in de MER ten onrechte de geluidbelasting op de camping Stelleplas niet bepaald. Dit rapport beperkt zich tot deze 8 locaties. Uit de MER studie is voor de andere woningen langs het tracé en de omliggende wegen gebleken dat het treffen van maatregelen niet nodig is omdat de grenswaarden uit de Wet geluidhinder op deze andere woningen en omliggende wegen niet overschreden worden.

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende locaties onderzocht:

1. Aansluiting Sloeweg- Bernhardweg
2. Sloeweg te hoogte van de Staalseweg
3. Sloeweg ter hoogte van de Vleugelhofweg
4. Sloeweg ter hoogte van de Stoofweg
5. Sloeweg ter hoogte van de camping Stelleplas
6. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelleweg 6
7. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelledijk 40
8. Nieuwe afslag A58 ter hoogte van Heinkenszand

IJkjaar

Voor de Sloeweg wordt voor het ijkjaar 2000 gehanteerd, dit is de situatie ruim voor het openstellen van de Westerscheldetunnel. Bij deze openstelling zijn de eventueel toen noodzakelijke afschermingmaatregelen achterwege gebleven in afwachting van de verdubbelingsplannen van de Sloeweg.

Voor de situatie bij de A58 wordt het ijkjaar 2008/2009 gehanteerd ,conform de Wet geluidhinder.

4. Resultaten

Als eerste maatregel wordt de Sloeweg in zijn geheel uitgevoerd met geluidarm asfalt. De geluidbelasting zoals deze hieronder wordt weergegeven is bepaald met de reductie zoals deze hoort bij geluidarm asfalt, in dit geval een dunne deklaag. De uiteindelijke keuze van de deklaag is vrij maar de gekozen reductie moet gelijkwaardig zijn aan de reductie zoals berekend in het model. De gekozen deklaag heeft een reductie van gemiddeld 4 dB ten opzichte van het referentiewegdek.

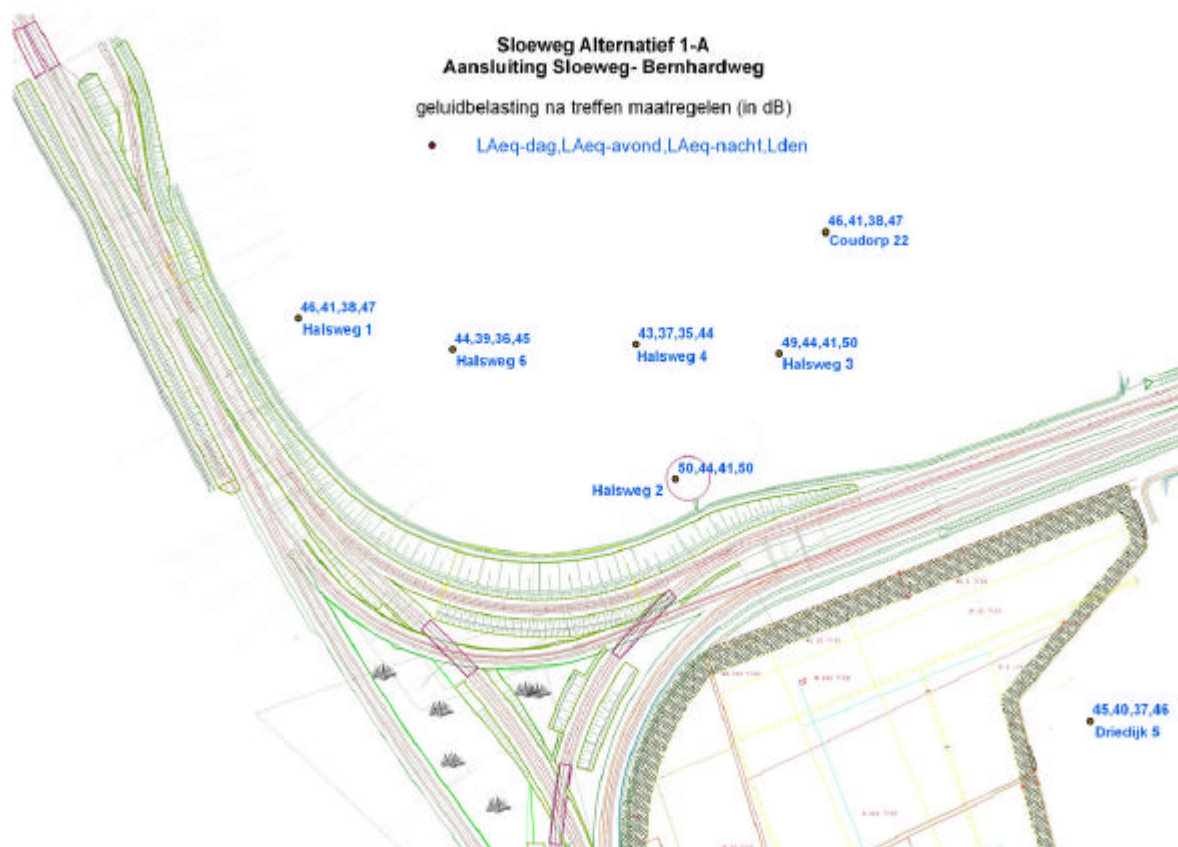
In de resultaten is de aftrek art 110g niet verwerkt. Dit betekent dat de voorkeurgrenswaarde 50 dB L_{den} bedraagt. Namelijk 48 dB toetswaarde verhoogt met de aftrek op grond van artikel 110g, die voor zowel de Sloeweg als de rijksweg A58 2 dB bedraagt.

Op grond van het bovenstaande is sprake van een reconstructie als de geluidbelasting met 1,5 dB of meer toeneemt met als ondergrens 51,5 dB. Deze ondergrens is als volgt bepaald: de voorkeurgrenswaarde van 48 dB, vermeerderd met 2 dB voor de aftrek op basis van artikel 110g en vervolgens verhoogd met 1,5 dB.

4.1. Aansluiting Sloeweg- Bernhardweg

Voor de woningen aan de Halsweg 1, 2 en 3 geldt dat zonder maatregelen niet wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is op basis van de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie. Voorgesteld wordt ter hoogte van de woningen aan de Halsweg 2 en 3 een geluidswal op het talud te plaatsen. De lengte van de geluidswal wordt 1068 meter en de geluidswal heeft een hoogte van 1,8 meter. Nadat deze geluidswal wordt geplaatst is voor geen van deze woningen meer sprake van een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor de woning aan de Halsweg 1 wordt een geluidswal voorgesteld met een hoogte van 1.8 meter en een lengte van 230 meter. In de onderstaande tabel is de geluidbelasting weergegeven voor de reconstructie van de Sloeweg, na reconstructie zonder dat er maatregelen zijn getroffen en na reconstructie nadat de maatregelen zijn getroffen. In de bijgevoegde figuur is de geluidbelasting na het treffen van de maatregelen op de omliggende woningen weergegeven.

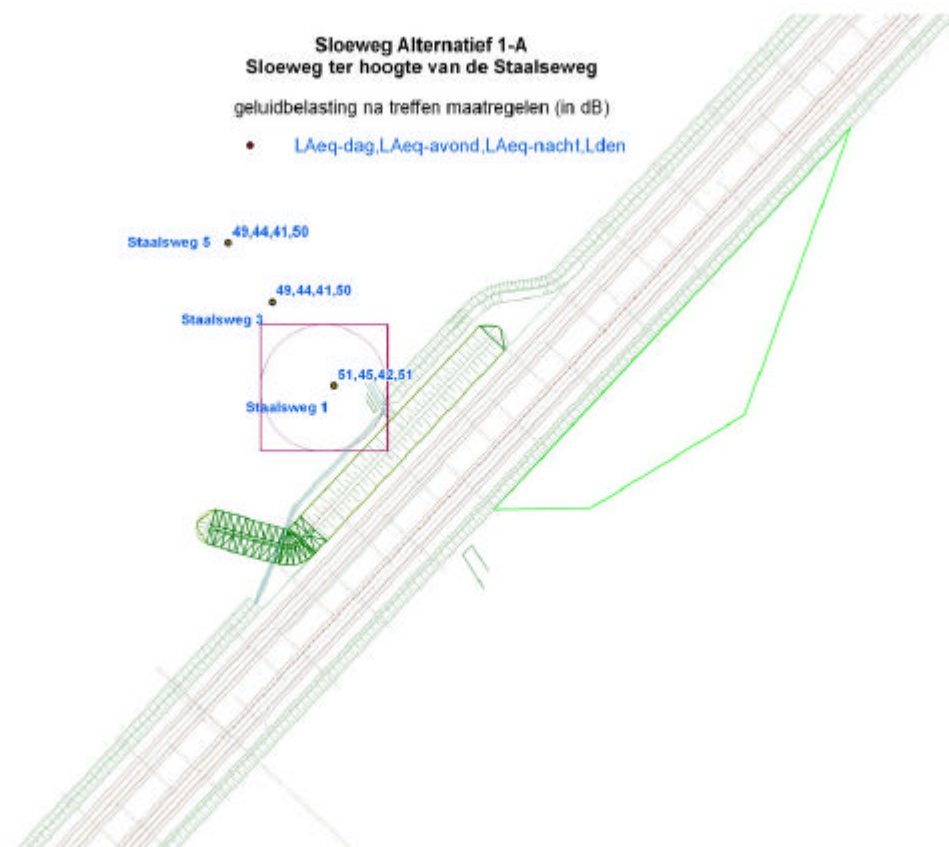
Maatregel		HGW	L_{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Halsweg 1	basis 2000		-- / 48.3
	zonder maatregelen	Ja	54.1 / 55.8
<i>Alternatief 1-A</i>	geluidwal op talud, hoogte 1,8 m en lengte 230 m	Nee	43,3/46,8
Halsweg 2	basis 2000		49.9
	zonder maatregelen	Ja	50 / 54
<i>Alternatief 1-A</i>	geluidwal op talud, hoogte 1,8 m en lengte 1068 m	Nee	44,5/50,3
Halsweg 3	basis 2000		-- / 46.6
	zonder maatregelen	Ja	49.3 / 51.0
<i>Alternatief 1-A</i>	geluidwal op talud, hoogte 1,8 m en lengte 1068 m	Nee	47,1/49,9



4.2. Sloeweg te hoogte van de Staalseweg

Aan de Staalseweg liggen 3 woningen. Zonder maatregelen wordt op de gevel van deze woningen niet voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is op basis van de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie. Voorgesteld wordt ter hoogte van de woningen aan de Staalseweg een geluidswal te plaatsen. De lengte van de geluidswal wordt 240 meter en de geluidswal heeft een hoogte van 4,5 meter. Nadat deze geluidswal wordt geplaatst is voor geen van deze woningen meer sprake van een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet geluidhinder. In de onderstaande tabel is de geluidbelasting weergegeven voor de meest cruciale woning. In de figuur is de geluidbelasting na het treffen van maatregelen weergegeven.

	Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Staalseweg 1	basis 2000	-	-- / 51,4
	zonder maatregelen	ja	55,6 / 57,1
Alternatief 1	geluidwal, lengte 240 m, hoogte 4,5 m	nee	48,5/51,2



4.3. Sloeweg ter hoogte van de Vleugelhofweg

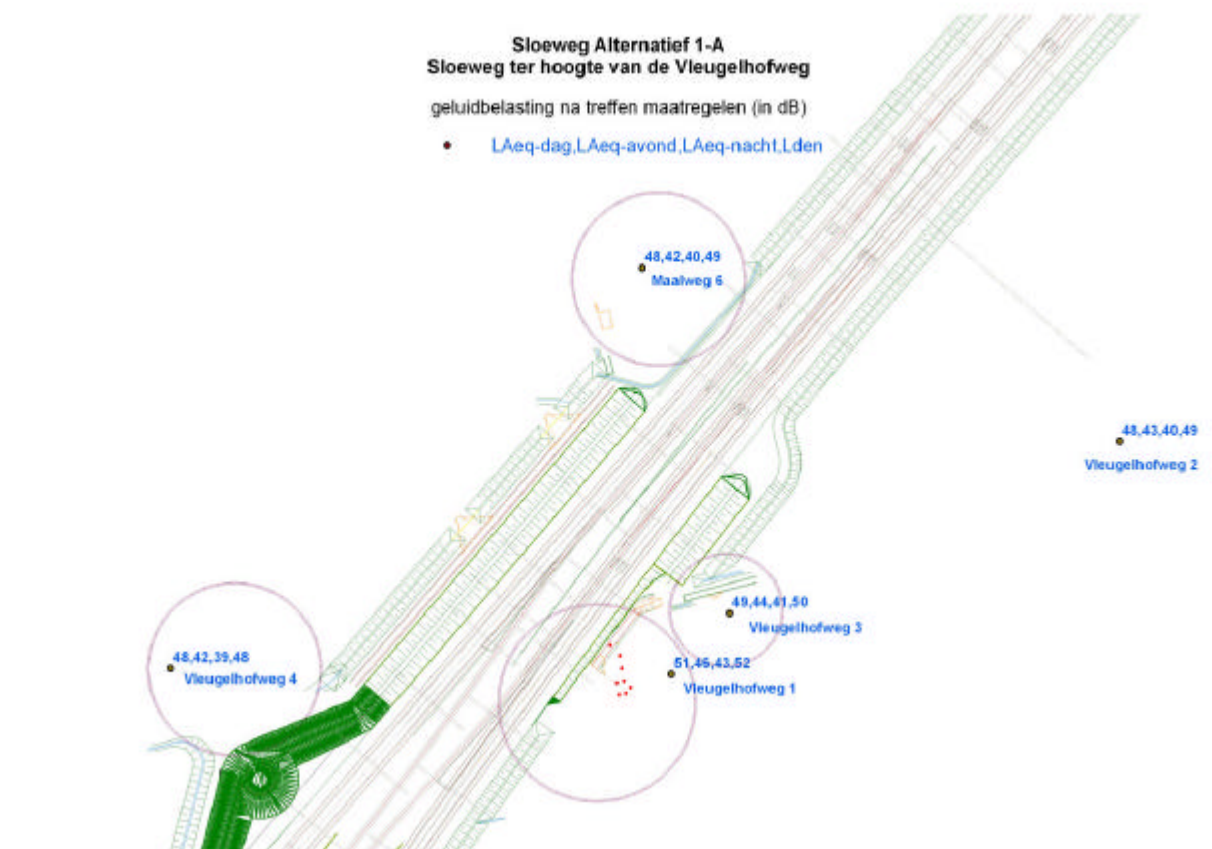
Aan de Vleugelhofweg zijn zowel woningen aan de noordzijde als aan de zuidzijde gelegen. Voor de woningen aan de beide zijden geldt dat, zonder maatregelen, de voorkeurgrenswaarde van 51,5 dB wordt overschreden. Na het aanbrengen van de geluidswallen wordt op alle woningen wel voldaan aan het gestelde uit de Wet geluidhinder.

Voor Vleugelhofweg nummer 1 en 3 is gekozen voor een geluidwal met scherm met een lengte van 70 meter en een hoogte van 4 meter en voor een geluidwal met een lengte van 95 meter en een hoogte van 4 meter. In de onderstaande tabel is de geluidbelasting weergegeven.

	Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Vleugelhofweg 1	basis 2000	-	-- / 53.6
	zonder maatregelen	Ja	56.8 / 58.6
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal met scherm, lengte van 70 m en hoogte 4 m en geluidwal met lengte van 95 m en hoogte 4 m	Nee	48,6/51,9
Vleugelhofweg 3	basis 2000	-	-- / 52.1
	zonder maatregelen	Ja	55.9 / 57.6
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal met scherm, lengte van 70 m en hoogte 4 m en geluidwal met lengte van 95 m en hoogte 4 m	Nee	47,5/50,1

Voor nummer 4 wordt voorgesteld een wal langs de weg te projecteren, met in het midden een 'Hollestelle'. Deze Hollestelle (ong. ter hoogte van het woonhuis) is gesitueerd tussen de weg en het woonhuis nr. 4. De wal krijgt een hoogte van 4 meter en de Hollestelle krijgt een hoogte van 5 m, hetgeen resulteert tot een geluidsniveau van dat ligt onder het niveau van 2000. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Zie de onderstaande tabel voor de resultaten van de berekening. In de figuur is de geluidbelasting na het treffen van maatregelen weergegeven.

	Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Vleugelhofweg 4	basis 2000	-	-- / 49.2
	zonder maatregelen	Ja	51.8 / 53.1
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal met een lengte van 234 en een hoogte van 4 m, en een Hollestelle met een hoogte van 5 meter en een lengte van 176 meter.	Nee	45,8/48,2



4.4. Sloeweg ter hoogte van de Stoofweg

Bij de huidige kruising van de Sloeweg en de Stoofweg zijn een tweetal woning gelegen op korte afstand van de rijbanen. Voor beide woningen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Voor Stoofweg 11 neemt de geluidsbelasting na de reconstructie met 4,3 dB toe, voor Stoofweg 13 blijft deze toename beperkt tot 0,1 dB.

Voor Stoofweg 13 is er sprake van een lichte toename van de geluidsbelasting t.o.v. 2000, zodat feitelijk geen maatregelen getroffen moeten te worden (toename is lager dan 1,5 dB(A)). Het geluidsniveau op Stoofweg 13 is echter dermate hoog (ca. 61 dB(A)), dat gekozen is voor een geluidwal met lengte van 111 meter en hoogte van 4 meter, dit resulteert in een aanzienlijke verlaging van de geluidsbelasting

Voor Stoofweg 11 geldt dat de woning op ca. 37 meter afstand van de as van de rijbaan komt te liggen. Dit betekent dat er weinig ruimte is voor een geluidwal. Er is gekozen voor een geluidwal met scherm met een hoogte van 4,5 meter en 160 meter lengte. Middels deze maatregel is het geluidsniveau teruggebracht tot de wettelijk voorgeschreven niveaus.

In aansluiting met Stoofweg 11 wordt nog het volgende opgemerkt. Voor de ca. 230 m verderop gelegen (boerderij)woning Stoofweg 20 geldt dat na de reconstructie zonder maatregelen een geluidsniveau van 48.2 dB wordt berekend. Deze waarde is lager dan 51,5 dB, zodat geen maatregelen nodig zijn.

Voor Stoofweg 15 en 22 (gelegen op ca. 150 m van de Sloeweg) blijkt dat op 4,5 meter zonder maatregelen geluidsniveau's van respectievelijk 51,5 dB en 51,7 dB worden berekend. Deze geluidsniveau's zijn aanzienlijk hoger dan de basis 2000 (Het verkeer op de Stoofweg zelf telt niet mee voor de reconstructie van de Sloeweg). De geluidsniveau's na de reconstructie zijn gelijk aan of overschrijden de voorkeursgrenswaarde, zodat er maatregelen noodzakelijk zijn voor deze woningen. De geplande geluidwal ter hoogte van Stoofweg 13 zorgt er dat de woningen aan de Stoofweg 15 en 22 voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB. Dus geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Zie de tabel voor de geluidbelastingen voor en na aanleg van de Sloeweg en de figuur voor de geluidbelasting na het treffen van de maatregelen.

	Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Stoofweg 11	basis 2000		-- / 57.1
	zonder maatregelen	Ja	59.6 / 61.4
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal met scherm, lengte 160 m, hoogte 4,5 m	Nee	50,7/54,2
Stoofweg 13	basis 2000		60,3
	Zonder maatregelen	Nee	58.6 / 60.4
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal, lengte 111 m, hoogte 4 m	Nee	49,4/51,9
Stoofweg 20	basis 2000		-- / 44.2
	zonder maatregelen	Nee	46.9 / 48.1
Stoofweg 15	basis 2000		46.5 / 47.5
	zonder maatregelen	Nee	50.5 / 51.5
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal, lengte 111 m, hoogte 4 m	Nee	47,3/49,2
Stoofweg 22	basis 2000		46.8 / 47.7
	zonder maatregelen	Nee	50.5 / 51.7
<i>Alternatief 1</i>	geluidwal, lengte 111 m, hoogte 4 m	Nee	47,5/49,4

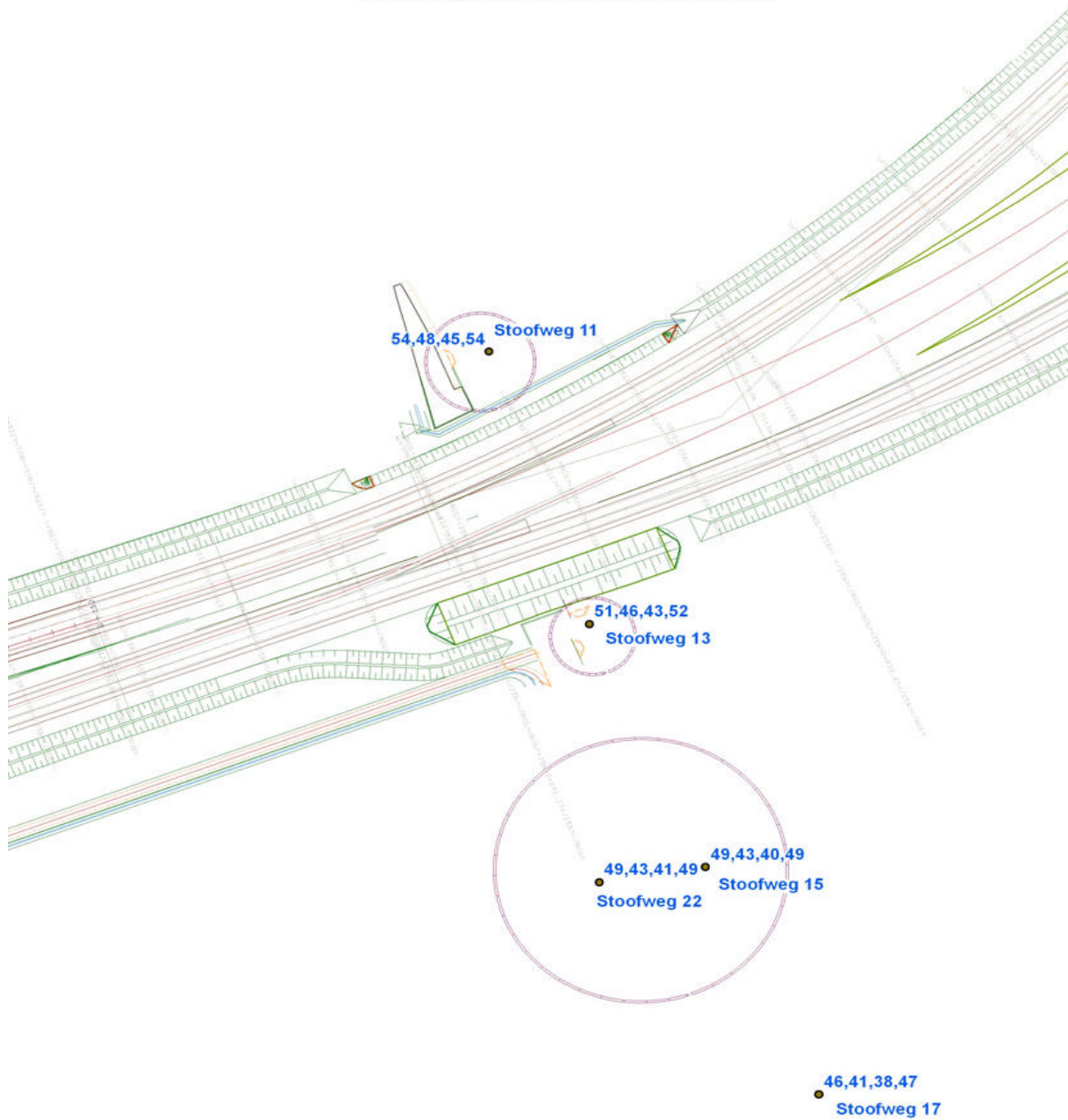
Sloeweg Alternatief 1-A **Sloeweg ter hoogte van de Stoofweg**

46,41,38,47

Stoofweg 20

geluidbelasting na treffen maatregelen (in dB)

- LAeq-dag, LAeq-avond, LAeq-nacht, Lden



4.5. Sloeweg ter hoogte van de camping Stelleplas

In de MER was de geluidbelasting ter hoogte van de camping niet bepaald. Dit is in lijn met hetgeen hierover in de Wet geluidhinder is opgenomen maar strijdig met het omgevingsbeleid van de provincie. In dit rapport is de geluidbelasting op de camping berekend. Er kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde zoals dit in het omgevingsplan is opgenomen. Het treffen van maatregelen ter hoogte van de camping is niet nodig.

Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m
Basis 2000		51,2
Camping Stelleplas zonder maatregelen	Nee	51,5

4.6. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de 3 woningen Stelleweg 6

In de MER was er voor deze woningen van uitgegaan dat deze na aanleg van de Sloeweg niet meer kon blijven bestaan. Inmiddels zijn de plannen aangepast en kunnen de woningen na de aanleg van de Sloeweg wel blijven staan.

De woningen hebben aan meerdere zijden geluid. Aan een kant vanwege de Sloeweg, aan een kant vanwege de nieuwe afslag naar de RW A58 en vanwege de RW A58. Het geluid van de Sloeweg wordt beoordeeld als een reconstructie. De geluidbelasting mag maximaal 1,5 dB toenemen. De geluidbelasting neemt met minder dan 1,5 dB(A) toe en vanuit de Sloeweg is er geen sprake van een reconstructie.

Voor de nieuwe aansluiting van de Sloeweg op de snelweg is het wel mogelijk een geluidswal te plaatsen bij de woning aan de Stelleweg 6. Voor de woning die is gebouwd in de schuur is vanuit de nieuwe afslag geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor hoeven geen voorzieningen getroffen te worden.

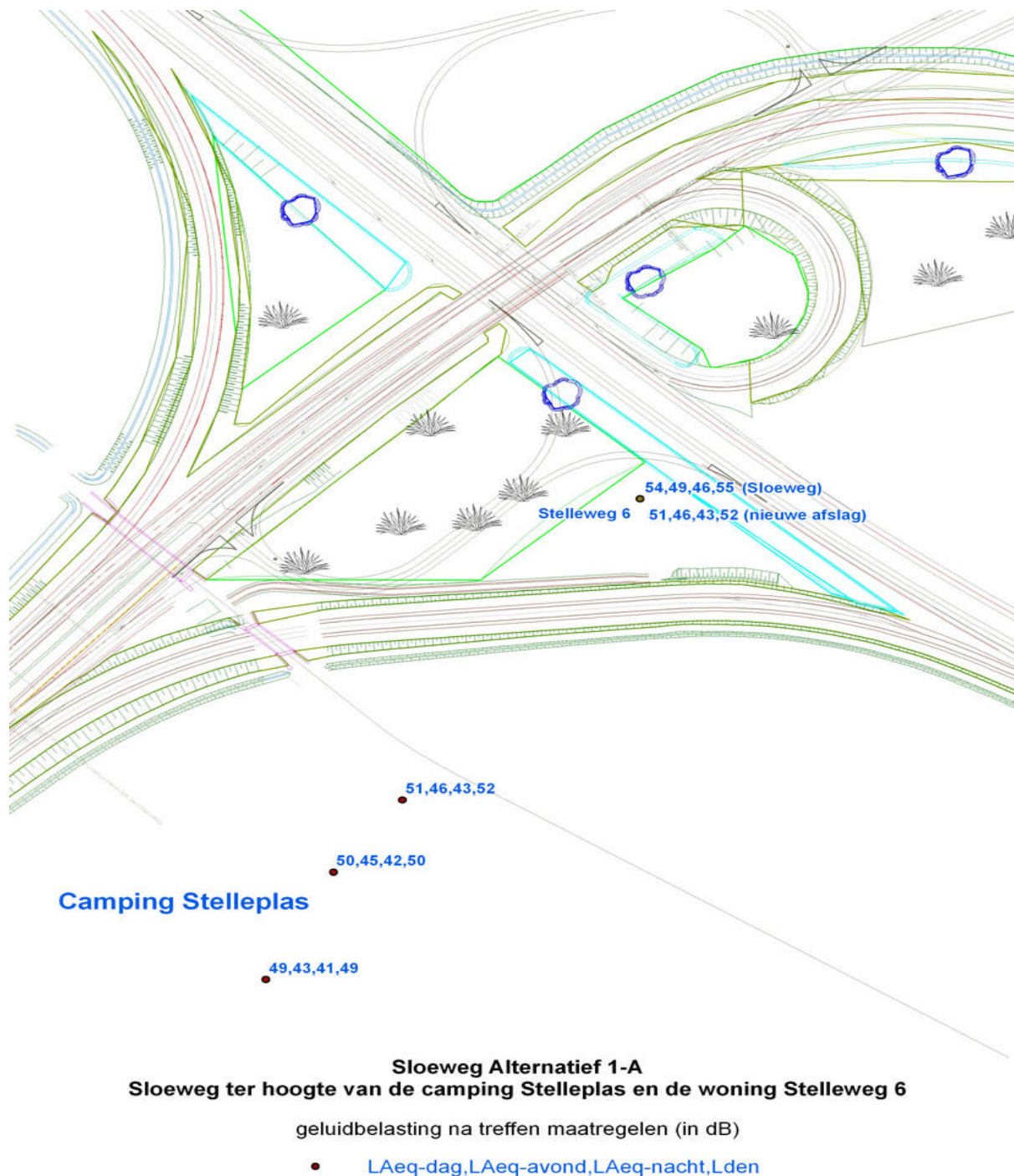
Voor de derde woning die is gebouwd in de voormalige varkensstal is wel sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woning kan met een geluidswal met een lengte van 45 meter en een hoogte van 1,8 meter worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Het geluid vanwege de snelweg valt niet onder dit onderzoek omdat de snelweg zelf niet wordt aangepast. De verbindingswegen tussen de Sloeweg en de rijksweg A58 zijn meegenomen bij de bepaling van het geluid van de Sloeweg. Doordat de verbindingswegen in de nieuwe situatie verder van de woningen af komen te liggen neemt de geluidbelasting op de woningen af. Zie onderstaande tabel voor de geluidbelastingen in de verschillende situaties en de figuur voor de geluidbelasting na het treffen van maatregelen.

Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Stelleweg 6 basis 2000 Sloeweg	-	54,7/56,4
zonder maatregelen Sloeweg	Nee	52,0/54,9
Zonder maatregelen nieuwe afslag	Ja	50,0/52,3
Geluidswal met lengte van 63 m en hoogte 1,8 m	Nee	48,5/51,5
Stelleweg 6 woning in schuur Basis 2000 Sloeweg		53,0/54,9
Zonder maatregelen Sloeweg	Nee	50,8/53,5
Zonder maatregelen nieuwe afslag	Nee	47,3/50,3
Stelleweg 6 woning in voormalige Basis 2000 Sloeweg		54,3 (1,5m)

varkensstal			
Zonder maatregelen Sloeweg	Nee	51,4	(1,5m)
Zonder maatregelen nieuwe afslag	Ja	54,0	(1,5m)
Geluidswal met totale lengte van 45m en hoogte van 1,8 m	Nee	51,2	(1,5m)

In de onderstaande figuur is alleen de geluidbelasting op gevel van de woning Stelleweg 6 meegenomen. De geluidbelasting op de gevels van de woningen in de schuur en de voormalige varkensstal zijn niet in de figuur opgenomen.



4.7. Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelledijk 40

Voor de woning aan de Stelledijk 40 geldt dat na aanleg van de verbindingsweg zonder maatregelen het geluidsniveau wordt overschreden. Door de geplande geluidswal met een scherm met een totale hoogte van 2,5 meter en een lengte van 175 meter blijft het geluidsniveau onder de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe aanleg. Aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Zie de tabel en de figuur voor de geluidbelastingen in de verschillende situaties.

Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Stelledijk 40 basis 2000	-	48,5
zonder maatregelen	Ja	52,6/56,4
Geluidswal met lengte van 175 en hoogte 2,5 m	Nee	47,6/51,3

Sloeweg Alternatief 1-A Aansluiting Sloeweg A58 ter hoogte van de woning Stelledijk 40

geluidbelasting na treffen maatregelen (in dB)

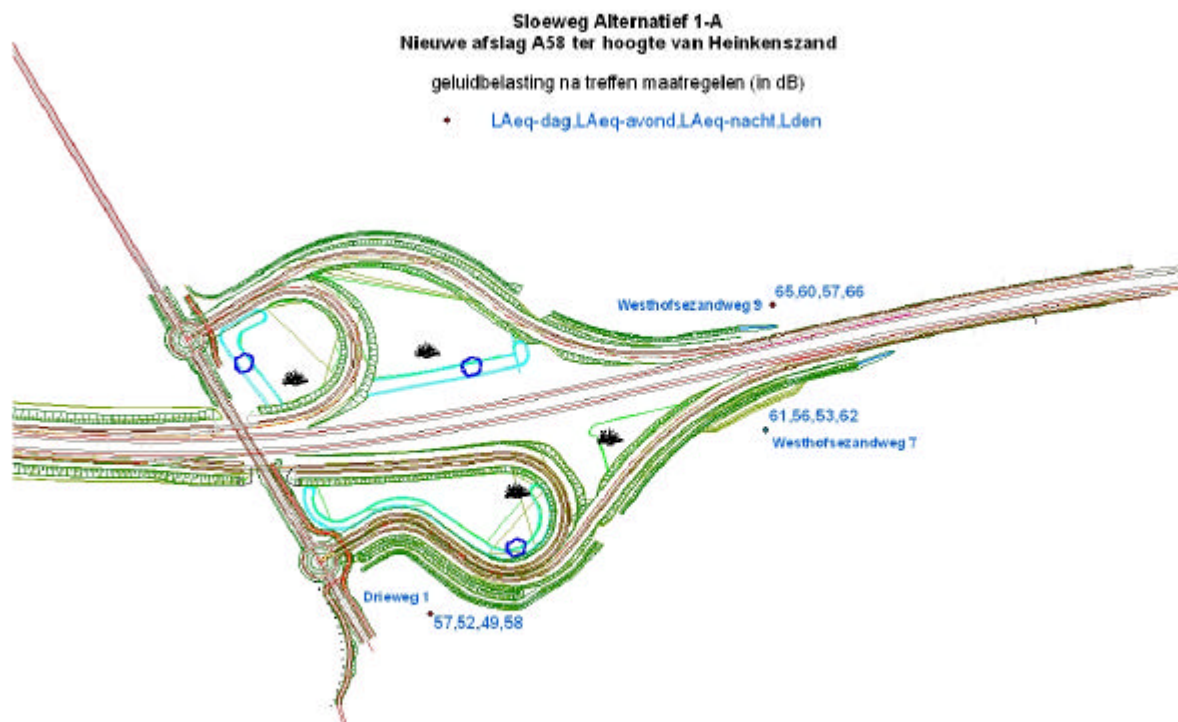
• LAeq-dag, LAeq-avond, LAeq-nacht, Lden



4.8. Nieuwe afslag A58 ter hoogte van Heinkenszand

Deze nieuwe aansluiting behoort ook bij het project Sloeweg en het is een nieuwe aansluiting van het dorp Heinkenszand op de snelweg A-58. Bij deze nieuwe aansluiting zijn drie woningen bepalend. Voor deze woningen zijn twee beoordelingshoogten in gevoerd in het model. De geluidbelasting voor deze woningen wordt bepaald door het geluid van de afslagen tezamen met het geluid van de snelweg. De afslagen worden gezien als een reconstructie van de bestaande snelweg A58. Als ijkjaar wordt hier 2009 genomen.

	Maatregel	HGW	L _{den} (in dB) 1,5m4,5m
Drieweg 1	Basis 2009		54,3/56,1
	zonder maatregelen	Ja	56,2/58,7
	Geluidswal met lengte van 203 en hoogte 2,0 m	Nee	54,7/57,6
Westhofsezandweg 7	Basis 2009		58,4/60,0
	zonder maatregelen	Niet mogelijk	60,4/61,9
	Geluidswal met lengte van 111m en hoogte 2 m	Nee	59,0/61,5
Westhofsezandweg 9	Basis 2009		61,2/64,1
	zonder maatregelen	Nee	62,1/65,6



5. Conclusie

Na het treffen van maatregelen wordt voor alle woningen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het is voor geen enkele woning nodig een hogere grenswaarde af te geven.

Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62

Aanvulling op onderzoek van januari 2010

19 oktober 2010

Provincie Zeeland
Directie Ruimte, milieu en water
ing A. Scherbeijn

Samenvatting

De Sloeweg is de verbindende weg tussen het Sloegebied en de Westerscheldetunnel aan de ene kant en de A58 aan de andere kant. Sinds de opening van de Westerscheldetunnel is de Sloeweg flink drukker geworden. De komende jaren wordt nog meer verkeer verwacht. Dit zorgt voor de noodzaak om de Sloeweg in de toekomst te verdubbelen. In november 2007 is een milieu-effectrapportage, 'MER Sloeweg' opgesteld. Naar aanleiding van deze MER is een tracé keuze gemaakt. In 2009 is een uitgebreid akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van het gekozen tracé verricht. Dit onderzoek beperkte zich tot de 7 locaties die uit de MER naar voren zijn gekomen als locaties waar nader onderzoek noodzakelijk is. Verder was in de MER de geluidbelasting op de camping Stelleplas niet bepaald. Het akoestisch onderzoek uit 2009 is neergelegd in het rapport van januari 2010. Hierin is ook de geluidbelasting op camping Stelleplas meegenomen. In het voorliggende onderzoek wordt de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe op- en afrit van de rijksweg A58 ter hoogte van Heinkenszand opnieuw in beeld gebracht. Dit omdat voor de rijksweg A58 ter hoogte van de nieuwe op- en afrit bij Heinkenszand uitgegaan is van een te lage intensiteit voor het jaar 2020. Verder is de geluidbelasting op de woning aan de Molendijk 55 berekend. Deze woning was in het eerdere onderzoek niet meegenomen omdat de voorkeursgrenswaarde op deze woning niet werd overschreden. De geluidbelasting op de woning aan de Staalsweg 1 is opnieuw berekend omdat de geluidswal is gewijzigd.

De volgende locaties zijn nader onderzocht:

1. Geluidbelasting ter hoogte van de Molendijk 55
2. Geluidbelasting ter hoogte van de Staalsweg 1
3. Nieuwe op- en afrit rijksweg A58 ter hoogte van Heinkenszand

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat een aantal geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. De weg zelf wordt uitgevoerd met een geluidreducerend asfalt. De uiteindelijke keuze van het asfalt is vrij, mits de geluidreductie volgens de berekeningen gehaald wordt. In de berekeningen is uitgegaan van een dunne deklaag en voor de rijksweg A58 van zeer open asfaltbeton (ZOAB).

Na het treffen van de geluidwerende voorzieningen wordt op de woningen langs de Sloeweg voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Het aanvragen van een hogere grenswaarde is voor deze woningen niet nodig.

Voor de woningen aan de Drieweg 1 (Heinkenszand), aan de Westhofsezandweg 7 ('s-Heer Abtskerke) en aan de Westhofsezandweg 9 ('s-Heer Arendskerke) welke zijn gelegen langs de nieuwe op- en afrit van de rijksweg A58 wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en moet een hogere grenswaarde worden afgegeven.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
2. Wettelijke kader	5
2.1. Aanleg nieuwe weg	5
2.2. Reconstructie bestaande weg.....	5
2.3. Artikel 110g Wet geluidhinder.....	6
3. Uitgangspunten akoestisch onderzoek	7
4. Resultaten	8
4.1. Geluidbelasting als gevolg van de reconstructie van de Sloeweg op de gevel van de woning aan de Molendijk 55	8
4.2. Geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Staalsweg 1 na aanpassen geluidswal	8
4.3. Nieuwe op- en afrit rijksweg A58 ter hoogte van Heinkenszand	9
5. Conclusie	10

1. Inleiding

De Sloeweg (N62) is de verbindende weg tussen het Sloegebied en de Westerscheldetunnel aan de ene kant en de rijksweg A58 (autosnelweg tussen Vlissingen en Bergen op Zoom) aan de andere kant.

In het noorden sluit de Sloeweg aan op de rijksweg A58 en de Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254, richting Goes); in het zuiden sluit deze weg aan op de Westerscheldetunnelweg (ook N62) en op de Bernhardweg (N254, richting Middelburg).

Sinds de opening van de Westerscheldetunnel in maart 2003 is het flink drukker geworden op de Sloeweg, waardoor momenteel filevorming voorkomt. De komende jaren wordt nog meer verkeer verwacht. Hierdoor komt de vlotte en veilige doorstroming op de weg nog meer in gevaar.

Uit onderzoek blijkt dat over tien jaar doorstromings- en capaciteitsproblemen ontstaan op de wegvakken en kruispunten van de Sloeweg (N62). Ook op de Nieuwe Rijksweg (N254) en in het buitengebied ontstaan problemen door toename van het verkeer. Om een goede verkeersafwikkeling tussen het Sloegebied en Goes respectievelijk Middelburg ook in de toekomst te kunnen garanderen, heeft de provincie Zeeland het initiatief genomen om de capaciteit van de Sloeweg uit te breiden.

Om te kunnen komen tot de verdubbeling van de Sloeweg is een MER opgesteld, genaamd MER-Sloeweg. In deze MER zijn een aantal varianten uitgewerkt. Het doel van een MER is inzicht te geven in de mogelijke milieueffecten als gevolg van een voorgestane ontwikkeling. Om de milieueffecten van de verdubbeling van de Sloeweg goed in beeld te krijgen, zijn mogelijke varianten in de MER-Sloeweg opgenomen en met elkaar vergeleken. Hiertoe wordt in de MER-Sloeweg gebruik gemaakt van een globaal akoestisch onderzoek waar met name de verschillen tussen de mogelijke varianten in beeld worden gebracht.

Het voorliggende akoestisch onderzoek is een aanvulling op het eerder in 2009 uitgevoerde akoestisch onderzoek (Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62, januari 2010). De geluidbelasting als gevolg van de nieuwe op- en afrit op de rijksweg A58 ter hoogte van Heinkenszand is opnieuw in beeld gebracht. Dit omdat in het eerdere onderzoek was uitgegaan van een te lage intensiteit voor het jaar 2020 voor de rijksweg A58. Daarnaast is de geluidbelasting bepaald op de gevel van de woning aan de Molendijk 55 en de woning aan de Staalsweg 1.

2. Wettelijke kader

Bij zowel de aanleg van een nieuwe weg als de reconstructie van een bestaande weg dient te worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder heeft voor iedere situatie een andere normering. Hieronder wordt voor zowel de aanleg van een nieuwe weg als de reconstructie van een bestaande weg aangegeven wat de normen zijn.

2.1. Aanleg nieuwe weg

Voor de geluidbelasting van gevels van woningen binnen de zone van nieuwe wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien de geluidbelasting na aanleg van een nieuwe weg maximaal 48 dB is, hoeven geen maatregelen te worden getroffen. Indien de geluidbelasting na aanleg van de weg meer bedraagt dan 48 dB moet worden onderzocht of het mogelijk is maatregelen te treffen. Hierbij wordt altijd eerst gekeken of het mogelijk is maatregelen te treffen aan de weg zelf, bijvoorbeeld door toepassing van stil asfalt. Indien dat niet mogelijk is of indien het effect hiervan niet afdoende is, wordt bekeken of het mogelijk is maatregelen te treffen in de overdracht. Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van een geluidswal. Indien dit allebei niet mogelijk is wordt voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde vastgesteld. In dit rapport zijn de oprit van de Sloeweg naar de A58 richting bergen op Zoom en de oprit van de A 58 naar de Sloeweg uit de richting van bergen op Zoom als nieuwe weg beschouwd. Dit omdat de beide opritten de woning op een andere gevel belasten als de nu bestaande opritten.

2.2. Reconstructie bestaande weg

Bij de reconstructie van een weg dient de geluidbelasting op de gevel van een woning te worden bepaald. De Wet geluidhinder onderscheidt hierin een drietal situaties te weten:

1. De geluidbelasting is zowel voor als na reconstructie maximaal 48 dB.
2. De geluidbelasting is voor de reconstructie maximaal 48 dB en is 10 jaar na de reconstructie hoger.
3. De geluidbelasting is zowel voor als na reconstructie meer dan 48 dB

Bij elk van deze drie situaties gelden andere normen. Hieronder wordt de normstelling op basis van de Wet geluidhinder voor elke situatie apart besproken.

Situatie 1. De geluidbelasting is zowel voor als na de reconstructie maximaal 48 dB.

In dit geval is het op grond van de Wet geluidhinder niet nodig maatregelen te treffen. 48 dB is de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Situatie 2. De geluidbelasting is voor de reconstructie maximaal 48 dB en is 10 jaar na de reconstructie hoger.

De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder is 48 dB. Indien de geluidbelasting voor de aanleg van de weg maximaal 48 dB bedraagt en 10 jaar na de aanleg van een weg hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of er sprake is van een reconstructie. In dit geval spreekt de Wet geluidhinder van een reconstructie als de geluidbelasting na de reconstructie van de weg meer bedraagt dan 49,5 dB.

Situatie 3. De geluidbelasting is zowel voor als na reconstructie meer dan 48 dB.

In dit geval is er voor de reconstructie al sprake van een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde. Er is in dit geval sprake van een reconstructie als de op een decimaal afgeronde geluidbelasting met 1,5 dB of meer toeneemt. Bijvoorbeeld de geluidbelasting voor de reconstructie bedraagt 51,4 dB en 10 jaar na de reconstructie van de weg bedraagt de geluidbelasting 54,5 dB. De toename is in dat geval $54,5 - 51,4 = 3,1$ dB. Er is in dit voorbeeld sprake van een reconstructie.

Voor dit project valt de hele Sloeweg onder een reconstructie. Ditzelfde geldt voor de nieuwe op- en afritten van de snelweg ter hoogte van Heinkenszand. Of er ook sprake is van een reconstructie op grond van de Wet geluidhinder wordt per situatie apart beoordeeld.

2.3. Artikel 110g Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder is artikel 110g opgenomen. In dit artikel wordt de mogelijkheid opgenomen om van de berekende geluidbelasting maximaal 5 dB af te trekken als gevolg van het toekomstig stiller worden van het verkeer. In het meet- en rekenvoorschrift 2006 is dit in artikel 3.6 verder uitgewerkt. Voor de Sloeweg en de rijksweg A58 bedraagt de aftrek op grond van artikel 110g 2 dB.

3. Uitgangspunten akoestisch onderzoek

De regels voor het berekenen of meten van wegverkeerslawaai zijn weergegeven in bijlage III, van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bestaat uit twee rekenmethodes Standaard rekenmethode 1 (SRM1) Standaard Rekenmethode II (SRMII). Eerstgenoemde is een vereenvoudigde methode met een beperkt toepassingsgebied. De tweede methode verschilt hierin dat de geluidoverdracht spectraal berekend wordt, wat op grotere afstanden en bij reflecties essentieel voor een nauwkeurige berekening is. Voor de verbreding van de Sloeweg is gebruik gemaakt van SRMII.

Voordeel hiervan is dat de geluidreductie door stille wegdekken in een berekening op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 nauwkeurig mee te nemen is. Voor het opstellen van het rekenmodel is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geonoise. In het softwarepakket zijn zowel de geografische gegevens als de verkeersgegevens ingevoerd. Met dit akoestische model kan op iedere willekeurige positie de geluidsbelasting van de Sloeweg worden berekend. De geografische informatie van het alternatief 1-A en de omgeving is afkomstig van het beschikbare digitale kaartmateriaal.

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende locaties onderzocht:

1. Geluidbelasting op de woning aan de Molendijk 55
2. Geluidbelasting op de woning aan de Staalsweg 1, met aangepaste wal
3. Nieuwe op- en afrit A58 ter hoogte van Heinkenszand

IJkjaar

Voor de Sloeweg wordt als ijkjaar het jaar 2000 gehanteerd, dit is de situatie ruim voor het openstellen van de Westerscheldetunnel. Bij deze openstelling zijn de eventueel toen noodzakelijke afschermingmaatregelen achterwege gebleven in afwachting van de verdubbelingsplannen van de Sloeweg.

Voor de situatie bij de A58 wordt het ijkjaar 2009 gehanteerd, conform de Wet geluidhinder.

4. Resultaten

Als eerste maatregel wordt de Sloeweg in zijn geheel uitgevoerd met geluidarm asfalt. De geluidbelasting zoals deze hieronder wordt weergegeven, is bepaald met de reductie zoals deze hoort bij geluidarm asfalt, in dit geval een dunne deklaag. De uiteindelijke keuze van de deklaag is vrij maar de gekozen reductie moet gelijkwaardig zijn aan de reductie zoals berekend in het model. De gekozen deklaag heeft een reductie van gemiddeld 4 dB ten opzichte van het referentiewegdek.

In de resultaten is de aftrek art 110g niet verwerkt. Dit betekent dat de voorkeurgrenswaarde 50 dB L_{den} bedraagt. Namelijk 48 dB toetswaarde verhoogt met de aftrek op grond van artikel 110g, die voor zowel de Sloeweg als de rijksweg A58 2 dB bedraagt.

Op grond van het bovenstaande is sprake van een reconstructie als de geluidbelasting met 1,5 dB of meer toeneemt met als ondergrens 51,5 dB. Deze ondergrens is als volgt bepaald: de voorkeurgrenswaarde van 48 dB, vermeerderd met 2 dB voor de aftrek op basis van artikel 110g en vervolgens verhoogd met 1,5 dB.

4.1. Geluidbelasting als gevolg van de reconstructie van de Sloeweg op de gevel van de woning aan de Molendijk 55

De geluidbelasting op de woning aan de Molendijk 55 bedraagt 51,0 dB aan de zijde van de Sloeweg en 43,8 dB ter hoogte van de Molendijk. Voor beide wegen geldt dat er wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde. Het treffen van maatregelen voor deze woning is niet nodig.

4.2. Geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Staalsweg 1 na aanpassen geluidswal

Aan de Staalsweg was oorspronkelijk een geluidswal gepland met een lengte van 240 meter en een hoogte van 4,5 meter. Een deel van de geluidswal was van de weg af gelegen. In dit onderzoek is bekeken hoe lang de wal moet zijn als hij in zijn geheel parallel aan de weg komt te liggen. Er wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 51,5 dB als de wal 220 meter lang wordt. De hoogte blijft onveranderd 4,5 meter.

4.3. Nieuwe op-en afrit rijksweg A58 ter hoogte van Heinkenszand

Deze nieuwe aansluiting behoort ook bij het project Sloeweg. Het is een nieuwe aansluiting van het dorp Heinkenszand op de rijksweg A58. Bij deze nieuwe aansluiting zijn drie woningen bepalend. Voor deze woningen zijn twee beoordelingshoogten in gevoerd in het model. De geluidbelasting voor deze woningen wordt bepaald door het geluid van de op- en afrit tezamen met het geluid van de rijksweg. De op- en afrit worden gezien als een reconstructie van de bestaande rijksweg A58. Als ijkjaar wordt hier 2009 genomen.

Voor de rijksweg A58 zijn de volgende intensiteiten gebruikt:

etmaalintensiteiten 2009 weekdag	A 58	Mvt/uur
Weekdag	LV	2458
Weekdag	MV	170
Weekdag	ZV	165
Weekavond	LV	1057
Weekavond	MV	33
Weekavond	ZV	37
Weeknacht	LV	367
Weeknacht	MV	27
Weeknacht	ZV	35

Etmaalinten siteiten 2020 weekdag		Noordelijk baan zijde Bergen op Zoom	Mvt/ uur			Zuidelijk baan zijde Bergen op Zoom	Mvt/u ur	Zuidelijk baan zijde Vlissingen	Mvt/uur
Weekdag	LV	24873	2073	21171	1764	25219	2102	21895	1825
Weekdag	MV	1720	143	1464	122	1744	145	1514	126
Weekdag	ZV	1672	139	1423	119	1695	141	1471	123
Weekavond	LV	3564	891	3034	758	3614	903	3138	784
Weekavond	MV	110	28	94	23	112	28	97	24
Weekavond	ZV	124	31	106	26	126	32	109	27
Weeknacht	LV	2474	309	2106	263	2509	314	2178	272
Weeknacht	MV	183	23	156	20	186	23	161	20
Weeknacht	ZV	236	29	201	25	239	30	208	6

Etmaalintensiteiten 2020 weekdag		afslag noordzijde	Mvt/uur	afslag zuidzijde	Mvt/uur
Weekdag	LV	3773	314	3327	277
Weekdag	MV	261	22	230	19
Weekdag	ZV	254	21	224	19
Weekavond	LV	541	135	477	119
Weekavond	MV	17	4	15	4
Weekavond	ZV	19	5	17	4
Weeknacht	LV	375	47	331	41
Weeknacht	MV	28	3	25	3
Weeknacht	ZV	36	4	32	4

Rekenresultaten:

Maatregel		HGW	L _{den} (in dB) 1,5m/4,5m
Drieweg 1	Basis 2009		54,3/56,1
	zonder maatregelen	Ja	55,3/57,9
	Geluidswal met lengte van 203 en hoogte 2,0 m	ja Art 100a, lid 1, sub a en lid 2. Wgh	54,7/57,6
Westhofsezandweg 7	Basis 2009		58,7/60,6
	Zonder maatregelen	ja Art 100a, lid 1, sub a en lid 2. Wgh	60,9/62,5
	Geluidswal met een lengte van 110 meter en een hoogte van 2 m	ja Art 100a, lid 1, sub a en lid 2. Wgh	59,7/62,1
Nieuwe woning achter de bestaande schuren	Zonder maatregelen	Ja Art 83 Wgh	56 (max ontheffingswaarde is 55 + 2 art 110g dus 57)
Westhofsezandweg 9	Basis 2009		62,0/64,2
	zonder maatregelen	ja Art 100a, lid 1, sub a en lid 2. Wgh	64,4/66,7
	Scherp lengte 54 m en hoogte 1,5 m, geschatte kosten € 50.000,-	ja Art 100a, lid 1, sub a en lid 2. Wgh	61,0/65,9

5. Conclusie

Na het treffen van maatregelen wordt voor de woningen langs de Sloeweg voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het is voor geen enkele woning langs de Sloeweg nodig een hogere grenswaarde af te geven. Voor de woningen aan de Drieweg 1 (Heinkenszand), aan de Westhofsezandweg 7 ('s-Heer Abtskerke) en aan de Westhofsezandweg 9 ('s-Heer Arendskerke) welke zijn gelegen langs de nieuwe op- en afrit van de rijksweg A58 wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en moet een hogere grenswaarde worden afgegeven.



BIJLAGE 5

Natuurtoets

NATUURTOETS SLOEWEG

PROVINCIE ZEELAND

12 december 2008

074019303:0.2

B02043.000012.001

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel van deze natuurtoets	4
1.2	Relevante wet- en regelgeving	5
1.2.1	Flora- en faunawet	5
1.2.2	Ecologische hoofdstructuur	5
1.2.3	Natuurbeschermingswet 1998	5
1.3	Gebiedsbeschrijving	5
1.4	Geplande werkzaamheden in het onderzoeksgebied	6
2	Flora- en faunawet	7
2.1	Wettelijk kader	7
3	Voorkomen van beschermde en zeldzame soorten	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Voorkomende soorten	9
3.3	Effecten en juridische toetsing	14
3.3.1	Effecten op beschermde soorten en verblijfplaatsen	14
3.3.2	Toetsing van de effecten aan de Flora- en faunawet	15
3.4	Voorkómen van effecten	15
3.4.1	Vaatplanten	16
3.4.2	Zoogdieren	16
3.4.3	Broedvogels	18
3.4.4	Amfibieën	18
3.5	Mogelijkheden voor vrijstelling en ontheffing	18
4	EHS-gebieden	20
4.1	De Ecologische Hoofdstructuur	20
4.2	Spelregels EHS	20
4.2.1	Algemeen	20
4.2.2	Compensatie EHS	21
4.3	beleidsregel natuurcompensatie in Zeeland	22
4.4	Effecten van geplande ingrepen op EHS	24
4.5	Conclusie	25
5	Conclusie	27
5.1	Beoordeling in het kader van de Flora- en faunawet	27
5.1.1	Ontheffing	27
5.1.2	Vrijstelling	28
5.1.3	Mitigerende en compenserende maatregelen	28
5.2	Compensatie EHS	29
5.3	Actielijst	29
6	Gebruikte literatuur	30

Colofon	31
----------------	-----------

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING EN DOEL VAN DEZE NATUURTOETS

De provincie Zeeland is voornemens een gedeelte van de N62 (gedeelte Sloeweg) te verbeteren tot een 2 x 2 rijstrook regionale stroomweg. Door de opening van de Westerscheldetunnel is de verkeersintensiteit op de Sloeweg toegenomen. Hierdoor komen de veiligheid en de doorstroming in gevaar.

Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf goed te worden beoordeeld of er mogelijk nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten en/of beschermde gebieden zijn. Ook tijdens de aanleg van de wegwitbreiding is het noodzakelijk om voldoende inzicht te hebben in de ecologische waarde (het voorkomen van bijzondere natuurwaarden) binnen het plangebied om eventuele tijdelijke schade aan deze waarden te voorkomen.

Als initiatiefnemer heeft de provincie een MER opgesteld. Op advies van de commissie voor de m.e.r. dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar het voorkomen van beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet en om de in de MER genoemde maatregelen nader te concretiseren. Tevens zijn door de uitbreiding van de Sloeweg effecten te verwachten op EHS-gebieden.

Afbeelding 1.1

Alternatief B, variant 1. Bron: MER Sloeweg N62.



In deze natuurtoets staan de volgende vragen centraal:

- Welke beschermde, zeldzame en bedreigde (Rode Lijst-)soorten komen voor in het onderzoeksgebied en directe omgeving?
- Wat zijn de mogelijke negatieve effecten van de beoogde werkzaamheden op (de leefomgeving van) beschermde en zeldzame planten- en diersoorten?
- Zijn de eventuele negatieve effecten in strijd met de huidige natuurwetgeving?
- Is het noodzakelijk om soortbeschermingsmaatregelen te nemen en/of ontheffingen aan te vragen?
- Hebben de beoogde werkzaamheden een negatief effect op wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur?
- Kunnen de beoogde werkzaamheden doorgang vinden?
- Dient het EHS-compensatiebeginsel toegepast te worden?

1.2 RELEVANTE WET- EN REGELGEVING

1.2.1 FLORA- EN FAUNAWET

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal soorten (waaronder vrijwel alle gewervelde dieren en een aantal planten). Deze mogen onder meer niet gedood, verjaagd, gevangen of verontrust worden. De uitvoering van werkzaamheden kan in sommige situaties leiden tot handelingen, die in strijd zijn met deze verbodsbepalingen.

De werkzaamheden kunnen immers leiden tot het verstoren of doden van dieren en het vernietigen van groeiplaatsen van beschermde planten.

In veel gevallen kan een plan echter zo uitgevoerd worden, dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn en de wet geen mogelijkheden biedt voor vrijstelling, dan moet een ontheffing aangevraagd worden, die alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verstrekt.

1.2.2 ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

Het onderzoeksgebied maakt deel uit van de Zeeuwse Ecologische Hoofdstructuur van de provincie Zeeland. Binnen deze Zeeuwse ecologische hoofdstructuur (PEHS) is de landelijke Ecologische Hoofdstructuur (EHS) opgenomen. Het verlies aan oppervlak en kwaliteit van deze begrensde gebieden moet gecompenseerd worden.

In deze natuurtoets zullen de effecten van de geplande ingrepen op de ecologische hoofdstructuur getoetst worden aan de hand van het stappenplan uit de “Spelregels van de EHS” en het afwegingskader uit de “Beleidsregel Natuurcompensatie in Zeeland”.

1.2.3 NATUURBESCHERMINGSWET 1998

Het onderzoeksgebied maakt geen deel uit en ligt niet in de buurt van een Natura 2000-gebied (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden) of een beschermd natuurmonument zoals aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

1.3 GEBIEDSBESCHRIJVING

Het gebied rond de Sloeweg is een open gebied doorsneden door dijken. Het grondgebruik bestaat voornamelijk uit akkerbouw. Het grootste deel van het gebied bestaat uit soortenarme akkers met zeer beperkte natuurwaarden vanwege het intensieve agrarische landgebruik in dit gebied. Het landschap is door dit grondgebruik open en vlak.

Dijken, bomenrijen en windsingels vormen de hoogste verticale elementen in het gebied. In het plangebied komen een aantal graslanden voor die door de provincie Zeeland zijn aangemerkt als beheersgebied in het kader van de EHS.

Daarnaast zijn alle dijken in Zeeland als bestaand natuurgebied begrepsd binnen de PEHS (Natuurgebiedsplan, Zeeland). Een aantal dijken die door het plangebied lopen zijn aangemerkt als beheersgebied of bestaande natuur.

1.4

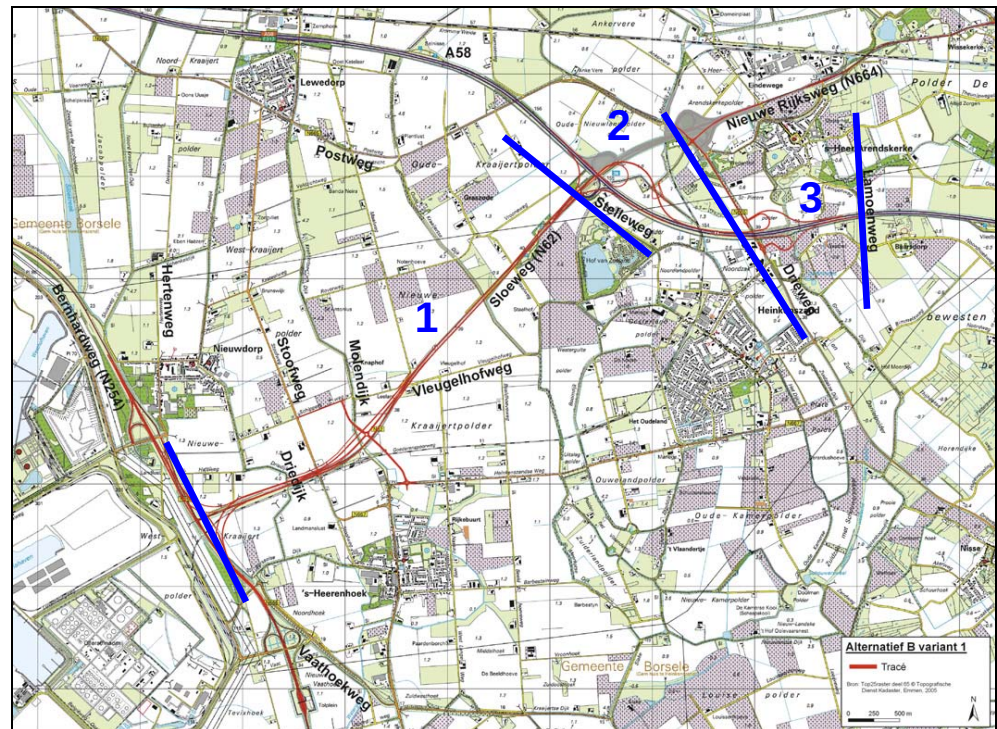
GEPLANEDE WERKZAAMHEDEN IN HET ONDERZOEKSGBIED

De provincie Zeeland is voornemens een gedeelte van de N62 (gedeelte Sloeweg) te verbeteren tot een 2 x 2 rijstrook regionale stroomweg. De werkzaamheden die hierbij nodig zijn, zijn onder andere het vergraven van de huidige wegbermen, dempen van sloten en het deels afgraven van dijken die uitkomen op de Sloeweg.

De inrichting van de Sloeweg ligt nog niet vast. In deze natuurtoets is het plangebied daarom in drie delen verdeeld (zie afbeelding 1.2). Deel 1 is het deel van Bernhardweg West tot de Vrooneweg, de plannen voor dit deel liggen vast. Deel 2 is de aansluiting van de Sloeweg op de A58. Deel 3 is de aansluiting van de A58 op de Drieweg. Het ontwerp voor de aansluitingen in deze laatste twee delen ligt nog niet vast.

Afbeelding 1.2

Plangebied met globale indeling in drie deelgebieden.



HOOFDSTUK

2 Flora- en faunawet

2.1

WETTELIJK KADER

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal planten- en diersoorten (waaronder vrijwel alle gewervelde dieren en een aantal planten). In artikel 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet is opgenomen welke handelingen niet toegestaan zijn (zie onderstaand tekstkader). De voorgenomen ruimtelijke ingrepen kunnen in sommige situaties strijdig zijn met de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet. In sommige gevallen is het overigens mogelijk het plan zo uit te voeren, dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Wanneer dit echter niet mogelijk blijkt te zijn, moet een ontheffing aangevraagd worden, die alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verstrekt.

VERBODSBEPALINGEN FLORA- EN FAUNAWET

Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.

Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.

Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

Artikel 11. Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

Plicht om vooraf te toetsen

Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf goed te worden beoordeeld of er mogelijk nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

Deze moet tijdens de uitwerking van zijn plannen of tijdens het plannen van werkzaamheden het volgende in kaart brengen:

- Welke beschermde dieren en plantensoorten komen in en nabij het onderzoeksgebied voor?
- Leidt het realiseren van het plan of de uitvoering van de geplande werkzaamheden tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet betreffende planten op hun groeiplaats of dieren in hun natuurlijke leefomgeving?
- Kunnen het plan of de voorgenomen werkzaamheden zodanig aangepast worden dat dergelijke handelingen niet of in mindere mate gepleegd moeten worden?

- Is, om de plannen te kunnen uitvoeren of de werkzaamheden te kunnen verrichten, ontheffing (ex-artikel 75 van de Flora- en faunawet) van de verbodsbepalingen betreffende planten op de groeiplaats of dieren in hun natuurlijke leefomgeving vereist?

Vrijstelling en mogelijkheid ontheffing aan te vragen

De wet biedt in artikel 75 de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen voor overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 12. In veel gevallen kan een plan overigens zo uitgevoerd worden dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, en de wet geen mogelijkheden biedt voor een vrijstelling, dan moet een ontheffing aangevraagd worden.

Ontheffingen worden uitsluitend verleend door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Aanvragen kunnen worden ingediend bij de Dienst Regelingen (voormalige dienst LASER) van het Ministerie in Dordrecht. Ontheffingen kunnen alleen worden verleend als aan bepaalde voorwaarden van *zorgvuldigheid* is voldaan.

In februari 2005 is een AMvB van kracht geworden met betrekking tot artikel 75¹. In deze AMvB is onderscheidt gemaakt in de volgende beschermingsniveaus:

Tabel 2.1

Beschermingscategorieën
AMvB artikel 75 Flora- en
faunawet

Categorie	Ontheffing of vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen:
1. Algemene soorten (tabel 1 AMvB)	Vrijstelling
2. Overige soorten (tabel 2 AMvB)	Vrijstelling indien gewerkt wordt volgens een gedragscode, anders ontheffingsplichtig
3. Soorten op bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en soorten in bijlage I AMvB (tabel 3 AMvB)	Ontheffing noodzakelijk
4. Vogels	Vrijstelling mogelijk mits gebruik gemaakt wordt van een door de minister goedgekeurde gedragscode, anders ontheffing noodzakelijk.

Zorgplicht

Ten opzichte van eerdere wetgeving voor soortbescherming is nieuw dat dieren en planten met de Flora- en faunawet beschermd worden omdat hun bestaan op zichzelf waardevol is, zonder te kijken welk nut de dieren voor de mens kunnen hebben. Dit wordt de intrinsieke waarde genoemd. Vanuit deze intrinsieke waarde is ook de zorgplicht opgenomen.

Dit houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht neemt voor de in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. Ook mag men het welzijn van dieren niet onnodig aantasten en dieren onnodig laten lijden.

De zorgplicht geldt voor alle in het wild levende dier- en plantensoorten, ook voor de soorten die niet als beschermde soort aangewezen zijn door de Flora- en faunawet. Het is een aanvulling op de algemene verbodsbepalingen, die uitsluitend betrekking hebben op beschermde soorten. Het artikel biedt de mogelijkheid om op te treden tegen ongewenste handelingen jegens beschermde dieren en planten, welke niet nadrukkelijk in één van de verbodsbepalingen zijn genoemd.

¹ Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen

HOOFDSTUK

3

Voorkomen van beschermde en zeldzame soorten

3.1

INLEIDING

Om vast te stellen of beschermde soorten in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn, is er een bureaustudie uitgevoerd en heeft op 17 juni 2008 een veldbezoek plaatsgevonden. Bij de bureaustudie is informatie verzameld van eerdere waarnemingen van beschermde en zeldzame soorten binnen het plangebied. Hiervoor is onder andere gebruik gemaakt van de MER Sloeweg en de waarnemingen van omwonenden. Tevens is de status van beheersgebieden binnen de bestemmingsplannen van Goes en Borsele bekeken. Tijdens het veldbezoek is er gekeken naar de habitatgeschiktheid van het plangebied en de (mogelijke) aanwezigheid van zeldzame en beschermde soorten. Uit het veldonderzoek bleek dat een nader onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen en uilen binnen het plangebied noodzakelijk was. Dit gedetailleerde uilen- en vleermuisonderzoek is in de maanden juli en augustus uitgevoerd.

3.2

VOORKOMENDE SOORTEN***Vaatplanten*****VAATPLANTEN**

Tijdens het veldbezoek zijn op vier plaatsen beschermde en zeldzame plantensoorten aangetroffen.

In deel 1 van het plangebied groeien de soorten Graslathyrus en Wilde marjolein in de berm van de Sloeweg tussen de Bernhardweg West en de Driedijk. Op de Driedijk zijn de volgende soorten waargenomen: Kraailook, Kattendoorn, Nachtkoekoeksbloem, Gewone agrimonie en Kamgras (schriftelijke mededeling mevr. M. van Dam, Nieuwdorp).

In deel 1 op de kruising van de Sloeweg en de Molendijk is ook Kamgras waargenomen.

In deel 2 van het plangebied zijn beschermde plantensoorten waargenomen op de Stelledijk. Het gaat daar om de soorten: Kamgras, Bevertjes en Gewone agrimonie.

In deel 3 van het plangebied is alleen Kamgras waargenomen.

In de onderstaande tabel is de beschermde status van de aangetroffen plantensoorten in het plangebied weergegeven. Tevens is de status van de soort op de Rode Lijst aangegeven en wordt vermeld of de soort een provinciale aandachtsoort is.

De status voor de Rode Lijst (door LNV vastgesteld in 2004) wordt gegeven in zeldzaamheidsklasse. De volgorde van zeldzaamheid is:

- a = algemeen voorkomend
- z = vrij zeldzaam
- zz = zeldzaam
- zzz = zeer zeldzaam
- x = afwezig (dus verdwenen)

Tabel 3.1

Aangetroffen beschermde en zeldzame planten in het plangebied.

Soort	Beschermingscategorie Flora- en faunawet	Status Rode Lijst	Aandachtsoort provincie Zeeland
Wilde marjolein	Tabel 2	-	Ja
Kraailook	-	-	Nee
Kattendoorn	-	a	Ja
Nachtkoekoeksbloem	-	zz	Nee
Gewone agrimonie	-	a	Nee
Kamgras	-	a	Nee
Graslathyrus	-	zz	Ja
Beventjes	-	z	Ja

Vogels

(BROED-)VOGELS

Tijdens het veldbezoek zijn algemene soorten waargenomen (Houtduiven, Veldleeuwerik, Fazant, Reiger, Putter, Kievit en Torenvalk), bovendien is een aantal soorten waargenomen die door de provincie Zeeland zijn aangewezen als aandachtsoort (Scholekster en Patrijs). De atlas van de Nederlandse broedvogels geeft weer dat verder ook de Steenuil, Koekoek, Boerenwaluw, Slobeend, Graspieper en Kneu voorkomen in (de omgeving van) het plangebied (MER Sloeweg, 2007).

Op een aantal plaatsen langs de Sloeweg is in dicht struweel en in een rietzoom grote concentraties zangvogels gehoord en/of waargenomen.

- Rietzoom Bernhardweg West (deel 1).
- Struweel langs parkeerplaatsen aan de Sloeweg tussen de Staatsweg en de Stelleweg (deel 1).
- Zeer dichte struweel in het veld tussen de Vroonsweg en de A58 (deel 2).

In het gebied staan op een tweetal plaatsen bomen met holtes.

- Op de parkeerplaatsen ten zuiden van de Sloeweg (deel 1).
- Op de splitsing Stelleweg, bij een leegstaande woning (deel 2).

De natuurlijk gevormde holtes zijn niet geschikt als nestlocatie voor spechten. Tijdens het gedetailleerde veldonderzoek is vastgesteld dat ook uilen geen gebruik maken van deze boomholtes. Ook bij de te slopen woningen zijn eveneens geen verblijfplaatsen van uilen aangetroffen.

De akkers en weilanden in het plangebied blijken weinig interessant voor niet-broedvogels (MER Sloeweg, 2007). Er zijn amper waarnemingen bekend van wintergasten, doortrekkers of foeragerende vogels die in de buurt broeden.

Zoogdieren

ZOOGDIEREN

Tijdens het veldbezoek zijn Konijnen en Mollen waargenomen. Andere kleine grondgebonden zoogdieren zoals Haas, Egel en (spits-)muizen maken vrijwel zeker gebruik van het plangebied. De landschapselementen in het plangebied zoals dijken, struweel, bos en braakliggende land zijn ook geschikt habitat voor kleine marterachtigen, Vos en mogelijk zelfs Ree. Het voorkomen van deze soorten kan daarom niet worden uitgesloten.

Vleermuizen

Uit het veldbezoek van 17 juni 2008 is gebleken dat bepaalde delen van het plangebied mogelijk geschikt zouden kunnen zijn als verblijfplaats of foerageergebied voor vleermuizen. In juli en augustus zijn daarom extra inventarisaties uitgevoerd om het gebruik van het plangebied door vleermuizen beter in kaart te brengen.

Op 14 juli 2008 (avondschemer, nacht, ochtendschemer), 31 juli (avondschemer en nacht) en 21 augustus 2008 (avondschemer, nacht en ochtendschemer) zijn vier locaties bij de Sloeweg nader onderzocht op de aanwezigheid van vleermuizen. Deze vier locaties zijn weergegeven in afbeelding 2.1. Per locatie wordt de aanwezigheid van vleermuizen beschreven en inzichtelijk gemaakt met een kaartje.

Afbeelding 3.1

Vier locaties bij Sloeweg waar nader vleermuisonderzoek is uitgevoerd.



Locatie 1

Bij planlocatie Sloeweg (locatie 1) zijn redelijke aantallen Gewone dwergvleermuizen rondom de parkeerplaats aan de zuidzijde van de weg waargenomen. Naar schatting waren dit tussen de tien en vijftien dieren, waaronder baltsende mannetjes (in bomen en vliegend). Verder zijn kleine aantallen Gewone grootoorvleermuizen foeragerend waargenomen bij de bomen rondom het parkeerterrein. De holle boom op deze locatie blijkt geen vaste verblijfplaats van Gewone Grootoorvleermuizen te zijn. Tijdens de laatste onderzoeksrondte (eind augustus) waren ook vleermuizen van het geslacht *Myotis* aanwezig, foeragerend, maar vooral migrerend langs de oostgrens van het bosje aan de zuidoostkant van de locatie. Mogelijk gaat het hier om Watervleermuizen, maar omdat de soort slechts kort is waargenomen was het niet mogelijk deze goed te determineren. De groenstrook langs de Sloeweg richting het zuiden vormt een vliegroute voor Gewone dwergvleermuizen. Mogelijk dient de strook in het najaar als migratieroute voor vrouwtjes richting de baltslocatie.

Locatie 2

Bij planlocatie oprit A58 (locatie 2) staat een woonhuis dat dient als vaste rust- en verblijfplaats voor 5-8 Gewone dwergvleermuizen. Gezien de waarnemingsperiode en het feit dat er nauwelijks andere bebouwing in de directe omgeving ligt is het niet ondenkbaar dat het hier gaat om een zeer kleine kraamkolonie. De groenstrook langs de oprit van de A58 vormt een belangrijk migreer- en foerageergebied voor deze Gewone dwergvleermuizen. Ook de waargenomen soort Laatvlieger (min. 3 dieren) maakt gebruik van deze houtsingel als migratieroute.

Locatie 3

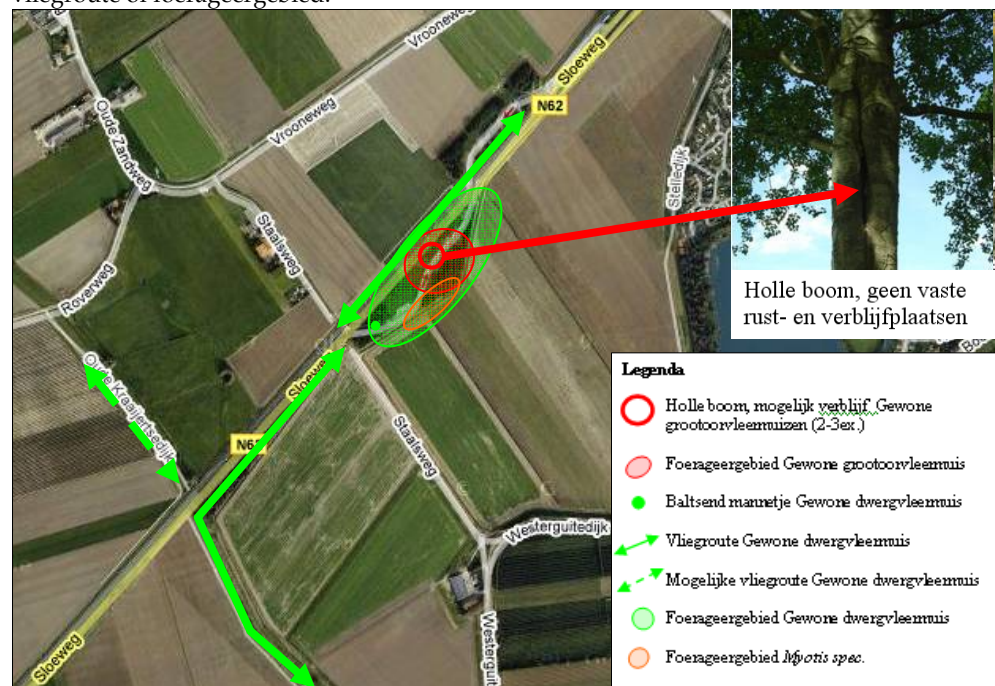
De beplanting (populierenlaan) binnen de planlocatie Stelledijk (locatie 3) vormt een vliegroute voor Gewone dwergvleermuis en Grootoorvleermuis. Daarnaast is de beplanting geschikt foerageergebied voor deze soorten. In de boerderijwoning is een verblijfplaats van Gewone dwergvleermuizen aanwezig, exacte aantallen zijn onbekend. Er zijn geen verblijfplaatsen in de holte in de solitaire boom op de splitsing vastgesteld. Het viaduct van de Stelledijk onder de A58 wordt door Gewone dwergvleermuizen gebruikt als migratie en als foerageergebied.

Locatie 4

Bij planlocatie A58 (locatie 4) zijn geen waarnemingen van foeragerende- of migrerende vleermuizen gedaan. Van de singel aan weerszijde van de A58 (tussen Poldersedijk en Grote dijk) kon niet worden vastgesteld dat deze door vleermuizen gebruikt wordt als vliegroute of foerageergebied.

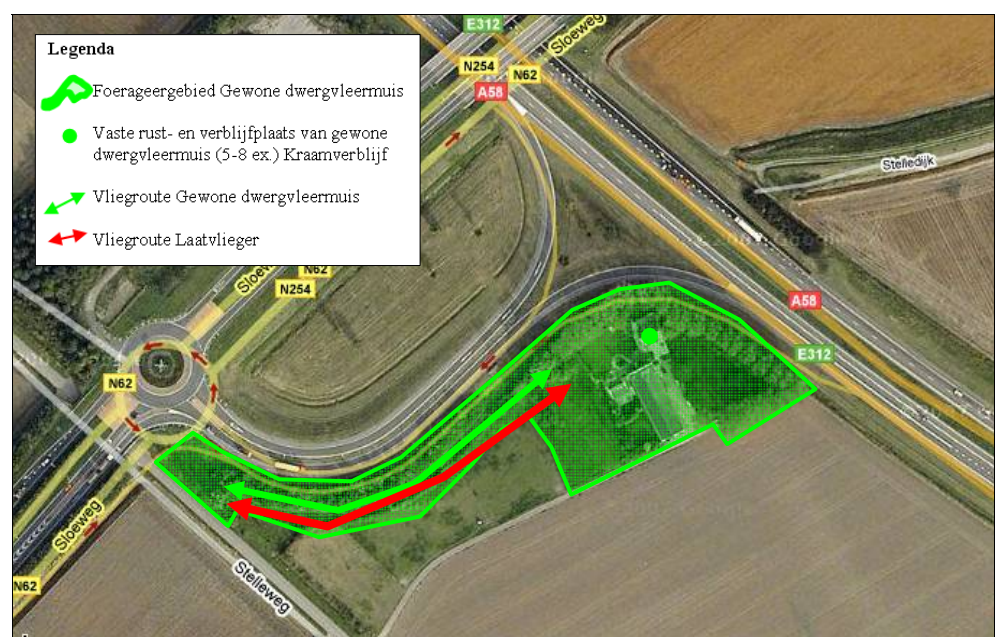
Afbeelding 3.2

Locatie 1 (Sloeweg) van vleermuizenonderzoek: voorkomen en gebruik van locatie door vleermuizen.



Afbeelding 3.3

Locatie 2 (oprit A58) van vleermuizenonderzoek: voorkomen en gebruik van locatie door vleermuizen.



Afbeelding 3.4

Locatie 3 (Stelledijk) van vleermuizenonderzoek: voorkomen en gebruik van locatie door vleermuizen.

**Afbeelding 3.5**

Locatie 4 (A58) van vleermuizenonderzoek: voorkomen en gebruik van locatie door vleermuizen.



Vissen

VISSEN

In het plangebied ligt een aantal sloten, maar geen van deze sloten is geschikt habitat voor beschermde vissoorten. Veel watergangen liggen langs akkers en zijn sterk bemest en hebben vaak troebel water met een weinig ontwikkelde watervegetatie.

Herpetofauna

Er zijn langs de Sloeweg geen gebieden aanwezig met geschikt habitat voor zeldzame en zwaar beschermde soorten amfibieën of reptielen. Algemene soorten zoals Bruine kikker en Gewone pad worden wel verwacht, met name in de sloten binnen het plangebied.

AMFIBIEËN EN REPTIELEN

LIBELLEN EN DAGVLINDERS

Libellen en dagvlinders

Alle beschermde insecten stellen hoge (ecologische) eisen aan hun biotoop. Gezien de aanwezige biotopen in het terrein wordt niet verwacht dat beschermde insecten in dit gebied voorkomen.

3.3**EFFECTEN EN JURIDISCHE TOETSING****3.3.1****EFFECTEN OP BESCHERMDE SOORTEN EN VERBLIJFPLAATSEN*****Vaatplanten***

Een van de waargenomen plantensoorten valt onder de jurisprudentie van de Flora- en faunawet (Wilde Marjolein, tabel 2 AMvB). Door de geplande werkzaamheden zullen standplaatsen van deze soort worden vernietigd en gaat geschikt habitat verloren. Datzelfde geldt voor de aangetroffen zeldzame plantensoorten (Rode Lijst en Provinciale aandachtsoorten) binnen het plangebied.

(Broed-)vogels

De geplande werkzaamheden kunnen een verstrend effect hebben op broedvogels wanneer deze tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd. Daarbij kunnen ook broedplaatsen worden vernield en (jonge) vogels worden gedood. Deze effecten kunnen worden beperkt door het nemen van mitigerende maatregelen, zoals fasering. Effecten op niet-broedvogels worden niet verwacht.

Zoogdieren

Voor de voorkomende zoogdiersoorten in het gebied wordt het leefgebied tijdelijk verstoord, en gaan verblijf- en rustplaatsen verloren. Mogelijk worden ook kleinere dieren zoals Mol en (spits-)muizen, onopzettelijk gedood tijdens de werkzaamheden. Grotere zoogdieren verlaten bij verstoring het plangebied op eigen kracht. Alle soorten die naar verwachting voorkomen in het plangebied zijn algemeen in Nederland voorkomende soorten (tabel 1 AMvB). Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de Flora- en faunawet. Wel is de zorgplicht van kracht.

Vleermuizen

Uit het vleermuisonderzoek blijkt dat het plangebied gebruikt wordt door verschillende soorten vleermuizen. Alle vleermuissoorten zijn streng beschermd (tabel 3 AMvB). De bomen op locatie 1 (zie afbeelding 3.2) dienen als baltslocatie voor Gewone dwergvleermuizen en foerageerlocatie voor Grootoorvleermuizen. Bij kap van deze bomen verdwijnen deze vaste verblijfplaatsen en foerageermogelijkheden. Ook dienen de groenstrook en de bosjes aan de zuidoostzijde als migratieroute voor Myoten (waarschijnlijk Watervleermuizen) en Gewone dwergvleermuis. Het landschap is zeer open en alternatieve migratieroutes ontbreken. Kap van deze bomen leidt tot vernietiging van vaste verblijfplaatsen, foerageergebied en migratieroutes en is compensatie- en ontheffingsplichtig.

Bij locatie 2 (oprit A58) wordt de aanwezige woning als vaste verblijfplaats gebruikt door Gewone dwergvleermuis. Sloop van deze woning, in het kader van de voorgenomen plannen, betekent dat deze vaste verblijfplaats verloren gaat. Kap van de groenstrook en houtsingel heeft tot gevolg dat een migratieroute en foerageergebied van Laatvlieger en Gewone dwergvleermuis verloren gaat. Alternatieve migratieroutes en foerageergebieden ontbreken in de directe omgeving. Deze ingrepen zijn compensatieplichtig. Ook is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.

Aanpassing van de weg leidt tot doorsnijding van de Stelledijk (locatie 3), en daarmee van een belangrijke vliegroute voor Gewone dwergvleermuis en Grootoorvleermuis. Verwijdering van de groenstrook betekent vernietiging van een belangrijk foerageergebied. Verwijderen van de groenstrook en doorsnijding van de vliegroute is ontheffingsplichtig omdat alternatieven in de directe omgeving ontbreken waardoor de functionaliteit van de vaste verblijfplaats in de woning aangetast wordt. Indien de woning gesloopt wordt, betekend dit tevens vernietiging van de aanwezige verblijfplaats.

De voorgenomen plannen bij locatie 4 leiden niet tot overtredingen van de Flora- en faunawet ten aanzien van vleermuizen.

Herpetofauna

Algemeen voorkomende amfibieën kunnen door de geplande werkzaamheden verstoord of gedood worden. Daarnaast gaat leefgebied voor deze dieren verloren. Effecten kunnen worden geminimaliseerd door het nemen van mitigerende maatregelen. Effecten op reptielen zijn uitgesloten.

Vissen

In het gebied komen geen beschermde vissen voor.

Libellen en dagvlinders

In het gebied komen geen beschermde libellen en vlinders voor.

3.3.2

TOETSING VAN DE EFFECTEN AAN DE FLORA- EN FAUNAWET

Binnen het plangebied komt een aantal beschermde soorten planten, broedvogels, zoogdieren en amfibieën voor. Met de werkzaamheden aan de Sloeweg kunnen een aantal verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden.

In tabel 3.2 is aangegeven voor welke soorten de negatieve effecten, zoals hierboven beschreven, mogelijk strijdig zijn met de algemene verbodsbepalingen.

Tabel 3.2

Mogelijke overtredingen van de Flora- en faunawet.

Beschermde soort	Artikel 8	Artikel 9	Artikel 10	Artikel 11	Artikel 12
Vaatplanten					
Wilde marjolein	X				
Broedvogels					
Soorten van bos, struweel, moeras en open gebied		X	X	X	X
Herpetofauna					
Gewone pad, Bruine kikker		X	X	X	
Zoogdieren					
(spits-)muizen, Vos, Konijn, Haas, Egel en Mol		X	X	X	
Gewone dwergvleermuis, Laatzvlieger, Grootoorvleermuis		X	X	X	

3.4

VOORKOMEN VAN EFFECTEN

Bij de geplande werkzaamheden is een aantal praktische maatregelen mogelijk waardoor schadelijke effecten op wilde planten en dieren en hun leefgebieden tot een minimum beperkt worden. Door het nemen van deze mitigerende maatregelen kunnen overtredingen van verbodsbepalingen voorkomen worden.

3.4.1

VAATPLANTEN

Wilde marjolein groeit op het noordelijke talud van de Sloeweg, tussen de Bernhardweg West en de Driedijk. Door het verbreden van de weg gaat deze groeiplaats verloren.

Voor het vernietigen van groeiplaatsen van Wilde marjolein (tabel 2 AMvB) is het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk, tenzij gewerkt wordt volgens een goedgekeurde gedragscode.

In de 'Gedragscode provinciale infrastructuur' (definitief d.d. 22 februari 2006) staat de volgende maatregel om schade aan beschermde plantensoorten te beperken:

- 'Op de groeiplaats van overige en streng beschermde plantensoorten, worden deze soorten onder deskundige begeleiding uitgestoken, op depot gezet en later weer geplant.'

Door deze maatregel toe te passen worden effecten op Wilde marjolein beperkt en wordt voldaan aan de eisen uit de Flora- en faunawet. Voor de werkzaamheden aan de Sloeweg wordt voorgesteld om de groeiplaatsen van Wilde marjolein in de zomer door een plaatselijke floraspecialist te laten markeren. In het najaar kan dan de bovenste laag grond met deze groeiplaatsen worden afgraven. De grond wordt vervolgens tijdelijk in depot gelegd en na de werkzaamheden terug geplaatst op het nieuwe talud.

In het kader van de zorgplicht uit de Flora- en faunawet kunnen op bovenstaande wijze ook groeiplaatsen van zeldzame maar niet beschermde plantensoorten binnen het plangebied gespaard worden. Negatieve effecten op zeldzame soorten op de Driedijk kunnen voorkomen worden door deze dijk niet als transportroute of depotlocatie te gebruiken, tenzij effecten op (groeiplaatsen van) beschermde of zeldzame plantensoorten door een specialist kan worden uitgesloten.

3.4.2

ZOOGDIEREN

Voor kleine zoogdieren geldt dat bij de (graaf-)werkzaamheden met name mollen en (spits-) muizen onopzettelijk kunnen worden gedood en verblijfplaatsen worden vernietigd. Het betreft hier enkel algemeen voorkomende soorten waarvoor geen ontheffing van de Flora- en faunawet vereist is. Grotere soorten als Konijn en Egel kunnen op eigen kracht het werktein verlaten. De kwetsbare periode van mollen en (spits-)muizen beslaat het gehele voorjaar tot het eind van de zomer. Dit beslaat een belangrijk deel van de beschikbare werkperiode. Het opleggen van een beperking met betrekking tot de periode waarin gewerkt kan worden is hierdoor niet wenselijk. Omdat het hier algemene soorten betreft waarvoor een vrijstelling van de Flora- en faunawet geldt is dit ook niet noodzakelijk. De gunstige staat van instandhouding van deze algemene soorten komt door de wegaanpassingen niet in het geding.

Vleermuizen

Binnen het plangebied zijn twee verblijfplaatsen van Gewone dwergvleermuis aangetroffen. Daarnaast fungeren aanwezige opgaande beplanting op een aantal locaties als foerageergebied en migratieroute. Het vernietigen van verblijfplaatsen, migratieroutes en foerageergebieden blijft ontheffingsplichtig en moet gecompenseerd worden. Bij aanvraag van de ontheffing zal de toetsende instantie afwegen of al het mogelijke gedaan wordt om het doden en verstoren van vleermuizen tot een minimum te beperken.

De te nemen mitigerende maatregelen kunnen in drie groepen onderverdeeld worden:

1. Fasering: plannen van sloop- en kapwerkzaamheden in perioden waarin vleermuizen minder gevoelig zijn.
2. Uitvoering: sloopwerkzaamheden op dusdanig voorzichtige wijze voorbereiden en uitvoeren dat sterfte van eventueel aanwezige dieren voorkomen wordt.
3. Compensatie: aanbrengen van voorzieningen voor vleermuizen, waarmee nieuwe verblijfplaatsen, foerageergebied en migratieroutes gecreëerd worden.

Fasering

De meest geschikte perioden voor het slopen van de beide woningen zijn eind maart tot eind april (voorjaar) en oktober en november (najaar). In deze perioden kan succesvol vermeden worden dat bij de sloop van de gebouwen vleermuizen gedood worden.

In deze periode zijn vleermuizen niet meer of nog niet in winterslaap. Vanaf begin mei worden kraamkolonies gevormd en ontstaat een risico. Vanaf eind september zijn eventuele kraamkolonies weer verlaten.

Het kappen van bomen die dienen als foerageergebied of migratieroute dient bij voorkeur te worden uitgevoerd in de wintermaanden (december tot maart).

In alle gevallen moeten de hieronder beschreven voorzorgsmaatregelen in acht genomen worden.

Uitvoering

Het strekt tot de aanbeveling om bij de voorbereiding en uitvoering van de sloopwerkzaamheden een vleermuisdeskundige te betrekken. Hiermee kan voorafgaande aan de werkzaamheden een methode van sloop worden opgesteld. Deze methode dient per verblijfplaats apart bepaald te worden. Wanneer tijdens werkzaamheden toch vleermuizen worden aangetroffen, moet tevens direct de hulp ingeroepen te worden van deze vleermuisdeskundige.

Bij het beschrijven van de sloopmethode dient te worden aangegeven dat de gebouwen gestript en niet rigoureus gesloopt dienen te worden (dus géén gebruik maken van explosieven, sloopkogel en dergelijke). Door eerst de dakbedekking voorzichtig te verwijderen en de sloop vervolgens in kleine stappen uit te voeren geeft men eventueel toch aanwezig dieren de kans te ontsnappen.

Compensatie

De verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis in de woningen betreffen nauwe afgesloten ruimtes, zoals tussen dakbedekkingen en in spouwmuuren. Deze verblijfplaatsen kunnen gecompenseerd worden door het ophangen van nestkasten op hiervoor geschikte locaties. Het zou zelfs mogelijk zijn om in het ontwerp van de weg een kunstwerk op te nemen dat geschikt is als verblijfplaats voor vleermuizen.

Verschillende soorten vleermuizen gebruiken de beplanting binnen het plangebied als migratieroute en foerageergebied. Compensatie kan plaatsvinden door langs (delen van) de Sloeweg opnieuw bomen en struiken te planten. Tevens kunnen lijnvormige landschapselementen (zoals dijken, binnenwegen en sloten) binnen het plangebied of directe omgeving versterkt worden door aanplant van bomen en struiken. Bij voorkeur dienen voor de aanplant inheemse soorten gebruikt te worden. Inheemse soorten bomen en struiken herbergen beduidend grotere hoeveelheden insecten dan cultivars of uitheemse soorten. Op deze manier wordt eveneens het verlies aan foerageergebied voldoende gecompenseerd.

Ook voor de invulling van de benodigde compensatie heeft het de voorkeur een deskundige te betrekken. Voor de exacte invulling van de compensatie kan met de deskundige een goed compensatieplan worden opgesteld.

3.4.3

BROEDVOGELS

Overtreding van algemene verbodsbepalingen ten aanzien van vogels moet te allen tijde voorkomen worden. Dit kan door bomen te kappen buiten het broedseizoen (15 maart tot 15 augustus). Daarnaast dienen de versturende werkzaamheden voorafgaand aan het broedseizoen te starten, zoals het slopen en bouwrijp maken. Hiermee wordt voorkomen dat broedvogels zich in het plangebied gaan vestigen en alsnog verstoord kunnen worden. Voor het verstoren van broedvogels wordt geen ontheffing gegeven.

3.4.4

AMFIBIEËN

Voor overtreding van algemene verbodsbepalingen ten aanzien van algemeen voorkomende amfibieën (tabel 1 AMvB) geldt een vrijstelling van de Flora- en faunawet. Wel geldt de zorgplicht. Het onopzettelijk doden van amfibieën kan voorkomen worden door de werkzaamheden aan en nabij watergangen uit te voeren buiten de voortplantingsperiode tussen 1 maart en 1 juni. Door het dempen van sloten op een amfibievriendelijke manier kan het beschadigen of doden van dieren verder worden uitgesloten. Hiertoe dient de sloot in één richting én in de richting van een duiker gedempt te worden.

3.5

MOGELIJKHEDEN VOOR VRIJSTELLING EN ONTHEFFING

Door de implementatie van bovenstaande voorzorgsmaatregelen kan grotendeels worden voorkomen dat wettelijke verbodsbepalingen worden overtreden. Bij sommige soorten kan vrijstelling van ontheffing verkregen worden door de inzet van mitigerende maatregelen. Met name voor vleermuizen blijft het aanvragen van een ontheffing noodzakelijk.

Wilde marjolein

Voor de beschermde soort Wilde marjolein kan niet voorkomen worden dat er wettelijke verbodsbepalingen overtreden worden. Voor deze soort geldt een mogelijkheid tot vrijstelling wanneer wordt gehandeld volgens de 'Gedragscode provinciale infrastructuur' (definitief d.d. 22 februari 2006). Wanneer gewerkt wordt volgens de maatregelen uit deze gedragscode is het aanvragen van een ontheffing voor het vernietigen van groeiplaatsen van Wilde marjolein niet noodzakelijk.

Wanneer niet wordt gehandeld volgens deze gedragscode dan dient er een ontheffing van de verbodsbepaling uit artikel 8 van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

Broedvogels

Voor het verstoren van broedende vogels wordt geen ontheffing verleend. Het nemen van mitigerende maatregelen in de vorm van fasering zijn noodzakelijk om negatieve effecten op broedvogels te voorkomen.

Vleermuizen

Negatieve effecten op vleermuizen kunnen door het nemen van mitigerende maatregelen worden beperkt en (gedeeltelijk) worden voorkomen. Hierbij blijft echter een ontheffing voor de verbodsbepalingen in artikelen 10 (opzettelijk verontrusten) en 11 (aantasten of verontrusten van onder andere vaste verblijfplaatsen) noodzakelijk. Een ontheffing voor artikel 9 (doden of verwonden van dieren) is in dat geval niet nodig.

Een afwijking van de hierboven nader uitgewerkte mitigerende maatregelen, die tot het doden van dieren leidt, is alleen haalbaar, wanneer daarvoor dwingende redenen zijn aan te voeren. Hiervoor is dan tevens een ontheffing van verbodsbepaling van artikel 9 noodzakelijk. Het Bevoegd Gezag zal afwegen of de belangen van de initiatiefnemer opwegen tegen de belangen die verbonden zijn aan de bescherming van de betrokken soorten.

Voor de aantasting van de foerageergebieden, migratieroutes en verblijfplaatsen van vleermuizen moet een ontheffing worden aangevraagd. Onderdeel van de ontheffingsaanvraag is een uitgewerkt plan voor mitigatie en compensatie.

HOOFDSTUK

4 EHS-gebieden

4.1**DE ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR**

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend stelsel van bestaande natuurgebieden, nieuw te ontwikkelen natuur en verbindingzones. Ruimtelijk is dit vastgelegd door het Rijk in de Nota Ruimte². De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) bestaat uit de door de in de Nota Ruimte vastgelegde EHS en door de provincie toegevoegde gebieden. In de provincie Zeeland wordt de PEHS de Zeeuwse EHS genoemd. Deze bestaat uit de Natura 2000-gebieden, de overige bestaande natuurgebieden, de natuurontwikkelingsgebieden en de beheersgebieden.

4.2**SPELREGELS EHS****4.2.1****ALGEMEEN**

Om de natuur in Nederland tot een goed functionerend netwerk te maken, wordt de Ecologische Hoofdstructuur aangelegd (EHS). Voor de EHS heerst een ruimtelijk beschermingsregime. Het beleid is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Binnen de EHS is het “nee, tenzij” beginsel aan de orde.

Dit betekent dat in of in de omgeving van de EHS/Zeeuwse EHS ingrepen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden niet zijn toegestaan, tenzij:

- er geen reële alternatieven zijn;
- er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

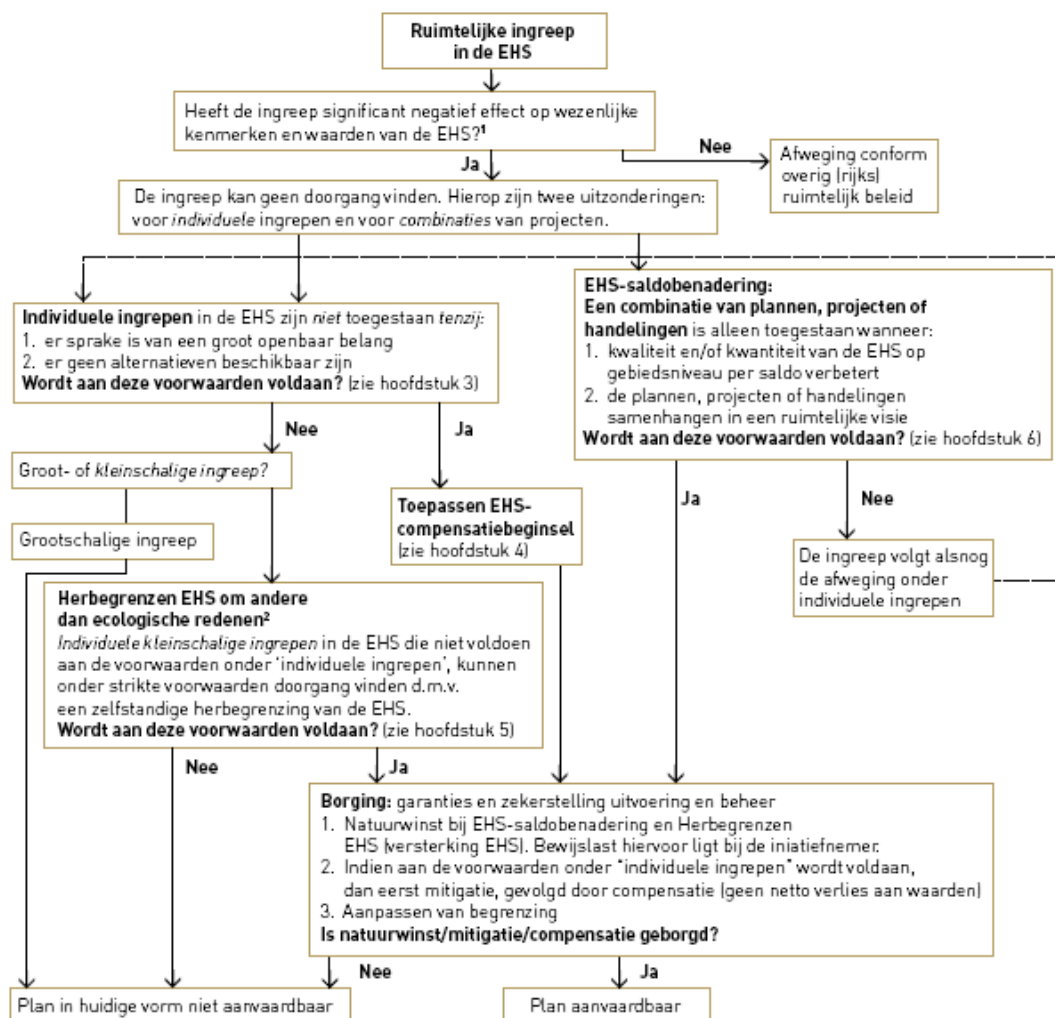
Als een project of plan ondanks de significante negatieve effecten toch door kan gaan, moeten de negatieve effecten volledig worden gecompenseerd om het doel van het beleid te kunnen handhaven. In de Nota ruimte is een basis gegeven voor compensatie.

Het EHS-beschermingsregime is opgebouwd uit verschillende elementen. Dit zijn naast het “nee, tenzij”-regime, met als sluitstuk “natuurcompensatie”, de maatwerkinstrumenten “EHS-saldobenadering” en “herbegrenzen EHS”. Het doel van deze instrumenten is om binnen een duidelijk kader, ruimtelijke ontwikkelingen in de EHS mogelijk te maken, mits deze leiden tot netto winst voor de EHS. Deze instrumenten staan beschreven in het Stappenplan EHS. Dit stappenplan wordt aangehouden als effecten op de EHS significant zijn (zie Figuur 4.1). Bij significante effecten op de natuurwaarden vindt compensatie plaats aan de hand van het compensatiebeginsel van (in dit geval) de provincie Zeeland.

² Ministerie van VROM (2006). Nota Ruimte (deel 4, versie na parlementaire goedkeuring).

Figuur 4.1

Stappen Schema Spelregels
EHS.



4.2.2

COMPENSATIE EHS

Compensatie van de EHS moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

1. Geen nettoverlies aan waarden, voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang.
2. Compensatie aansluitend of nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat.
3. Indien fysieke compensatie aansluitend of nabij het gebied onmogelijk is (zie 2), door compensatie door de realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden, dan wel door fysieke compensatie verder weg van het aangetaste gebied.
4. Indien zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden redelijkerwijs onmogelijk is (zie 2 en 3), wordt financiële compensatie geboden. Deze wordt in het door rijk en provincies beheerde Nationaal Groenfonds gestort, maar blijft gelabeld aan de betrokken ingreep.
5. Het tijdstip van besluit over de ingreep is ook het tijdstip waarop wordt besloten over aard, wijze en tijdstip van mitigatie en compensatie.

Daarnaast worden er nog een aantal inhoudelijke eisen gesteld aan de compensatie:

- Compensatie kan niet worden aangewend om regulier beleid, dat wil zeggen vastgestelde beleidsdoelen zoals natuurontwikkeling binnen de EHS, versnelt te realiseren.
- In het vervangende areaal dient een basisinrichting te worden gerealiseerd, waarbij de waarden die verloren zijn gegaan, weer kunnen worden ontwikkeld; c.q. zich kunnen ontwikkelen (voorbeeld: bij het kappen van bos worden nieuwe bomen geplant).
- Om de samenhang in de EHS te waarborgen en dezelfde ecologische kwaliteit te realiseren, kan het nodig zijn het areaal dat verloren gaat te compenseren met een groter areaal.
- Voor het kwaliteitsverlies van de bestaande natuurwaarden gedurende de ontwikkelingsperiode van het vervangende gebied wordt een toeslag op de fysieke compensatie berekend, zowel in oppervlak, als in extra budget om de extra kosten tijdens de beginjaren van omvormingsbeheer te ondervangen. Zie tabel 4.1 voor de ontwikkeltijden en bijbehorende toeslagen.

Tabel 4.1

Ontwikkeltijden en bijbehorende toeslagen voor natuurcompensatie.

Ontwikkeltijd	Toeslag
< 5 jaar	Geen
5 -25 jaar	1/3 oppervlak + gekapitaliseerde kosten ontwikkelingsbeheer
25 – 100 jaar	2/3 oppervlak + gekapitaliseerde kosten ontwikkelingsbeheer
> 100 jaar	Grote onzekerheid over ontwikkelen verloren gegane kwaliteit. Per geval bekeken of zeldzame kwaliteit weer geregenereerd kan worden.

- De initiatiefnemer zorgt voor een waarborging van de vergoeding van reguliere beheerskosten voor een periode van 25 jaar. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door het gebied in aanmerking te laten komen voor beheersubsidie.

In figuur 3.2 is op hoofdlijnen in de compensatieprocedure voor de EHS weergegeven.

4.3

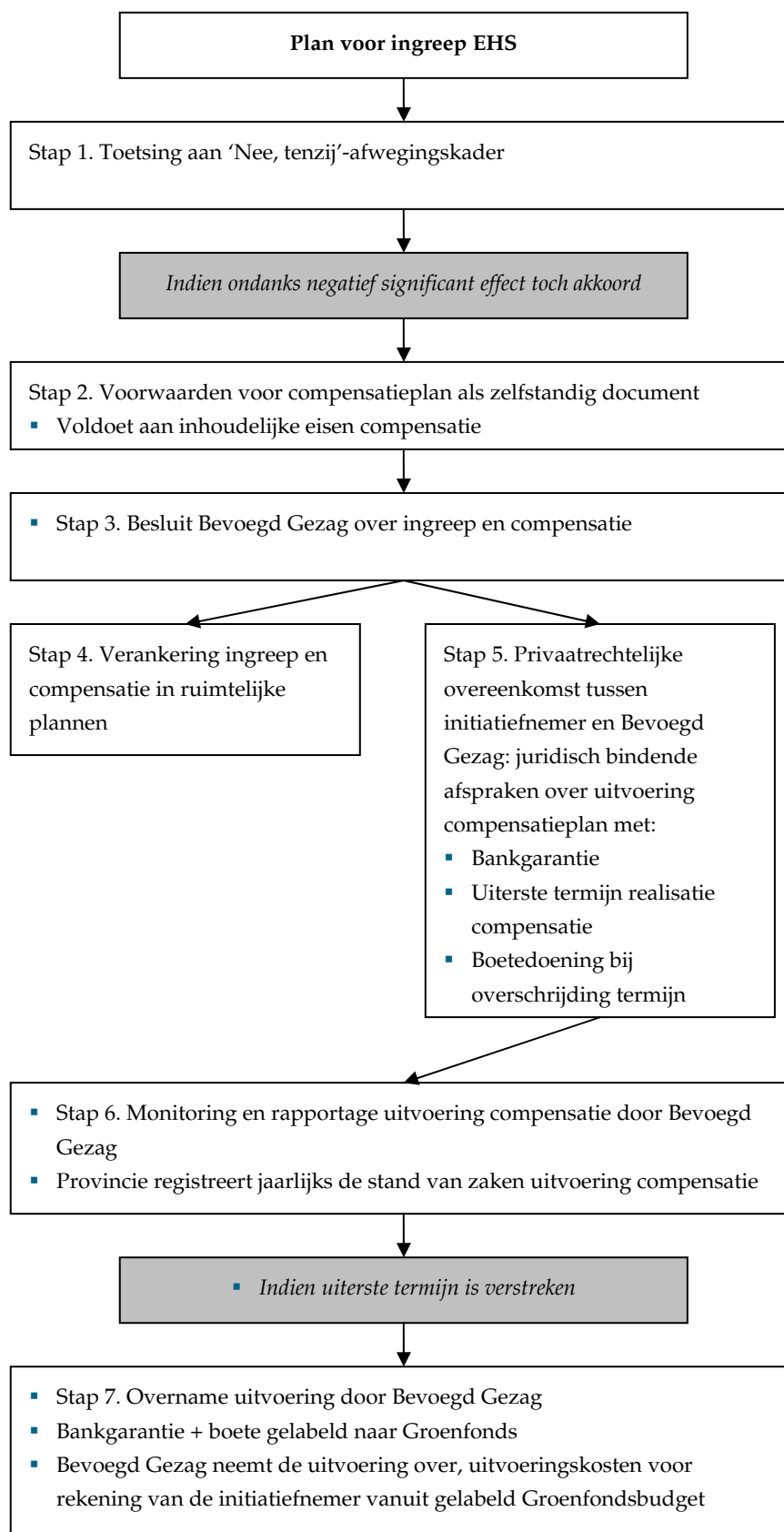
BELEIDSREGEL NATUURCOMPENSATIE IN ZEELAND

In het Omgevingsplan van Zeeland is een afwegingskader opgenomen. Dit afwegingskader geeft aan hoe om moet worden gegaan met de omgevingskwaliteiten bij inpassing van nieuwe ontwikkelingen. Twee strategieën worden onderscheiden: beschermen en ruimte voor een nadere afweging. Bestaande natuurgebieden en Natura 2000-gebieden vallen onder de strategie beschermen. Natuurontwikkelingsgebieden, beheersgebieden, ecologische verbindingzones en overige groene elementen vallen onder de strategie “ruimte voor nadere afweging”.

Het compensatiebeginsel is niet alleen van toepassing op bestaande natuurgebieden (strategie beschermen), maar ook op gebieden van ecologische betekenis. Wanneer na toepassing bovenstaande beschermingsregimes wordt geconcludeerd dat de ruimtelijke ingreep wordt toegestaan, geldt daarvoor het compensatiebeginsel. De uitgangspunten bij toepassing van het compensatiebeginsel staan beschreven paragraaf 4.2.2.

Figuur 4.2

Schema met op hoofdlijnen de stappen in de compensatieprocedure voor de EHS (Uit: Spelregels EHS).



4.4

EFFECTEN VAN GEPLANDE INGREPEN OP EHS

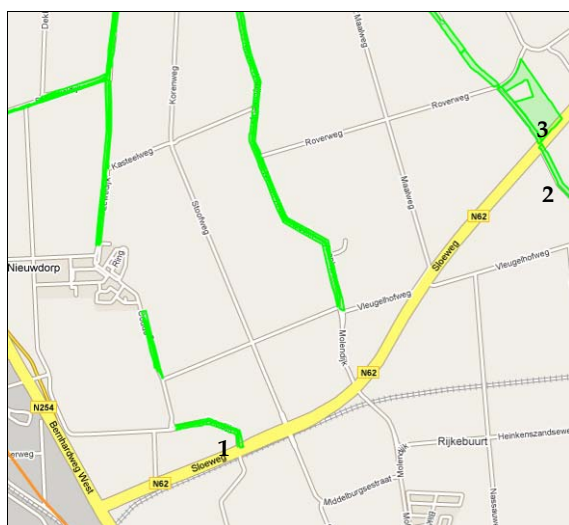
In het plangebied ligt een aantal dijken en gebieden die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). In het omgevingsplan van de provincie Zeeland zijn deze gebieden aangewezen als beheersgebieden. Doordat de gebieden in de bestemmingsplannen van de gemeente Goes en de gemeente Borsele zijn aangewezen als agrarisch gebied met landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarde vallen ze onder het compensatiebeginsel.

Door de verbreding van de Sloeweg worden een aantal van de verbindingzones uit de EHS doorsneden (nummers 4, 5 en 6 ten noorden en ten zuiden van de A58 in figuur 4.4). Van een aantal andere verbindingzones en natuurgebieden zal een deel worden ingenomen door de verbreding van de weg (nummers 1, 2 en 3 in figuur 4.3).

Op 17 juni 2008 is door een ter zake kundig ecooloog van ARCADIS een veldbezoek uitgevoerd ter plaatse van de te reconstrueren Sloeweg. Daarbij zijn op de locaties waar ruimtebeslag (zie figuur 4.3 en 4.4) plaatsvindt gekeken naar de (actuele) natuurwaarden van deze delen. Onder natuurwaarden worden bijzondere habitats en het voorkomen van beschermde en zeldzame soorten verstaan. Hieronder worden voor elke locatie de huidige specifieke natuurwaarden kort beschreven.

Figuur 4.3

Ecologische hoofdstructuur
(EHS) deel 1 plangebied.
De groene gebieden zijn
onderdeel van de EHS.



Huidige waarden

Tijdens het veldbezoek is op deze dijk Wilde Marjolein aangetroffen. Dit is een door de Flora- en faunawet beschermde soort. Daarnaast groeien op de Driedijk de Rode Lijstsoorten Graslathyrus, Kattendoorn, Nachtkoekoeksbloem, Gewone agrimonie en Kamgras, dit maakt de vegetatie op deze dijk waardevol.

1. Op deze landschappelijke dijk zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde soorten waargenomen, de natuurwaarden zijn niet bijzonder of waardevol.
2. Op deze locatie ligt momenteel een grasland. De aangetroffen natuurwaarden zijn niet bijzonder of waardevol.
3. Op deze floradijk zijn tijdens het veldbezoek een aantal Rode Lijst-soorten waargenomen: Gewone agrimonie en Kamgras. Dit maakt de vegetatie op deze dijk waardevol.
4. Op deze faunadijk zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde of bijzondere soorten aangetroffen. De aangetroffen natuurwaarden zijn niet bijzonder of waardevol.

5. Op deze faunadijk zijn tijdens het veldbezoek geen beschermde of bijzondere soorten aangetroffen. De aangetroffen natuurwaarden zijn niet bijzonder of waardevol.

Figuur 4.4

Ecologische hoofdstructuur (EHS) deel 2 en 3 plangebied. De groene gebieden zijn onderdeel van de EHS.



Huidige ontwikkeling van na te streven waarden

Alle locaties waar ruimtebeslag plaats vindt, zijn aangewezen als natuurdoeltype 'bloemrijk grasland'.

Hieronder wordt per locatie beschreven in hoeverre dit natuurdoeltype in huidige situatie is ontwikkeld.

1. In de huidige situatie komen soorten voor die passen binnen het natuurdoeltype bloemrijk grasland (Kamgras, Gewone Agrimonie, Kattendoorn, Graslathyrus en Kattendoorn). Dit natuurdoeltype heeft zich op deze locatie deels ontwikkeld. Aan de huidige natuurwaarden zal weinig veranderen. Verbreding van de weg gaat gepaard met fysiek ruimtebeslag. Het deel waar ruimtebeslag plaats vindt verliest ook voor (broed)vogels haar functie.
- 2 & 3 Ten tijde van het veldbezoek is het natuurdoeltype bloemrijk grasland niet aangetroffen. Het natuurdoeltype bloemrijke graslanden is op deze locaties nog niet ontwikkeld.
4. In de huidige situatie komen, ten zuiden van de splitsing van de dijk, soorten voor die passen binnen het natuurdoeltype bloemrijk grasland (Kamgras en Gewone agrimonie). Dit natuurdoeltype heeft zich op deze locatie deels ontwikkeld. De aanleg van een nieuwe aansluiting van de N665 op de A58 zal deze dijk op twee plaatsen doorsnijden en zal gepaard gaan met fysiek ruimtebeslag. Het deel waar ruimtebeslag op plaats vindt verliest voor (broed)vogels haar functie.
- 5 & 6. Ten tijde van het veldbezoek is het natuurdoeltype bloemrijk grasland niet aangetroffen. Het natuurdoeltype bloemrijke graslanden is op deze locatie nog niet ontwikkeld.

4.5

CONCLUSIE

Op verschillende delen van de EHS vindt door de verbreding en reconstructie van de Sloeweg ruimtebeslag plaats. Dit resulteert op twee plaatsen (locatie 1 en 4) op een significante achteruitgang omdat unieke waarden of kenmerken verloren gaan. Voor het ruimtebeslag op alle locaties moet gecompenseerd worden volgens het compensatiebeginsel van de provincie Zeeland. Daarnaast moet gecompenseerd worden voor het kwaliteitsverlies (op locatie 1 en 4).

Het natuurdoeltype bloemrijk grasland, dat deels verloren zal gaan, is snel vervangbaar (binnen tien jaar) de toeslag voor dit kwaliteitsverlies is daardoor 1/3 van de kosten voor de fysieke compensatie.

Compensatie kan plaatsvinden door middel van fysieke compensatie van het natuurdoeltype dat verloren gaat of door middel van kwaliteitsverbetering van huidige natuurwaarden. Aan de hand van het definitieve ontwerp dient de exacte compensatietaakstelling bepaald te worden. Hiermee kan vervolgens invulling gegeven worden aan de keuze van geschikte locaties en de inrichting daarvan.

HOOFDSTUK 5

Conclusie

5.1

BEOORDELING IN HET KADER VAN DE FLORA- EN FAUNAWET

Binnen het onderzoeksgebied van de Sloeweg zijn een aantal soorten aangetroffen die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Deze beschermde soorten zijn weergegeven in tabel 5.1. Naast de beschermde soorten zijn er ook enkele zeldzame plantensoorten (Rode Lijst en provinciale aandachtsoorten) aangetroffen.

Tabel 5.1

Aanwezige beschermde
soorten binnen het
onderzoeksgebied

Soortgroep	Beschermde soorten	Beschermingscategorie
Vaatplanten	Wilde Marjolein	Ff-wet tabel 2
Amfibieën	Bruine kikker	Ff-wet tabel 1
	Gewone pad	Ff-wet tabel 1
Reptielen	Geen	-
Zoogdieren	Konijn, mol, (spits-)muizen	Ff-wet tabel 1
	Gewone dwergvleermuis	Ff-wet tabel 3
	Laatvlieger	Ff-wet tabel 3
	Gewone Grootoorvleermuis	Ff-wet tabel 3
	Myotis spec.	Ff-wet tabel 3
Vogels*	Broedvogels / niet-broedvogels	Ff-wet tabel 2/3
Vissen	Geen	-
Libellen en Dagvlinders	Geen	-

* Alle vogelsoorten zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet

5.1.1

ONTHEFFING

Voor de aangetroffen vleermuizen geldt een ontheffingsplicht vanwege het vernietigen van verblijfplaatsen, foerageergebied en migratieroutes. Deze soorten genieten de zwaarste bescherming. De ontheffingsaanvraag zal worden beoordeeld met een zware toetsing. Voor het verkrijgen van de ontheffing dienen de werkzaamheden zorgvuldig uitgevoerd te worden en moet het verlies aan verblijfplaatsen, migratieroutes en foerageergebied gecompenseerd worden. Dit alles is noodzakelijk om te garanderen dat het voortbestaan van de soorten niet in gevaar komt.

Alle vogelsoorten in Nederland zijn beschermd. Voor het verstoren van broedvogels wordt geen ontheffing verleend. Als werkzaamheden echter buiten het broedseizoen worden uitgevoerd is geen sprake van een verstoring en is aanvragen van een ontheffing niet nodig.

5.1.2

VRIJSTELLING

Ten aanzien van de groeiplaatsen van Wilde marjolein geldt een ontheffingsplicht. Er geldt echter een vrijstelling als er gewerkt wordt volgens een gedragscode die is goedgekeurd door het Ministerie van LNV. Dit betekent dat bij de werkzaamheden maatregelen in acht worden genomen die staan beschreven in de gedragscode. De goedgekeurde 'Gedragscode provinciale infrastructuur' sluit het beste aan bij de werkzaamheden aan de Sloeweg.

De kleine grondgebonden zoogdieren (konijn, mol, muizen, et cetera.) en amfibieën die voorkomen in het onderzoeksgebied, zijn allen algemeen voorkomende soorten. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Wel blijft te allen tijde de zorgplicht van kracht.

Er zijn geen overtredingen van de Flora- en faunawet te verwachten ten aanzien van vissen, reptielen en ongewervelden.

5.1.3

MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

Ten aanzien van vleermuizen zijn mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk om te voldoen aan de ontheffingseisen. Voor vaatplanten en broedvogels zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk voor het verkrijgen van een vrijstelling. Voor amfibieën en zeldzame vaatplanten worden mitigerende maatregelen aanbevolen om te voldoen aan de zorgplicht. Hieronder worden de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen opgesomd. De maatregelen staan beschreven in paragraaf 3.4.

Mitigerende maatregelen

Wilde marjolein

De goedgekeurde 'Gedragscode provinciale infrastructuur' geeft aan:

- In de zomer groeiplaatsen van Wilde Marjolein (en optioneel Rode Lijst-soorten) laten markeren door specialist.
- In het najaar de bovenste grond met groeiplaatsen afgraven en tijdelijk in depot leggen.
- Na de werkzaamheden de grond weer terug plaatsen op het nieuwe talud.
- Driedijk niet gebruiken als transportroute of depotlocatie tenzij effecten op beschermde of zeldzame plantensoorten door een specialist worden uitgesloten.

Vleermuizen

- Betrek een vleermuisdeskundige bij de (voorbereiding van de) werkzaamheden.
- Slopen van woningen in het voorjaar (maart - april) of najaar (oktober - november).
- Kappen van bomen in de wintermaanden (december – maart).
- Compensatie van verblijfplaatsen, jachtgebied (bomen en stuiken) en migratieroutes (lijnvormige landschapselementen).

Broedvogels

- Kappen van bomen buiten het broedseizoen, dus niet tussen 15 maart – 15 augustus;
- Bij voorkeur sloopwerkzaamheden en bouwrijp maken uitvoeren of starten buiten het broedseizoen.

Amfibieën

- Werkzaamheden aan en nabij watergangen uitvoeren buiten voortplantingsperiode, dus niet tussen 1 maart en 1 juni.
- Watergangen dempen in 1 richting en naar een duiker, zodat aanwezige amfibieën kunnen ontsnappen.

Het is raadzaam om een ecologisch werkplan op te stellen waarin bovenstaande maatregelen die voorafgaand, tijdens en na afloop van de realisatiewerkzaamheden genomen moeten worden, in tijd en ruimte staan uitgewerkt. Dit kan wanneer het voorlopige ontwerp gereed is. Het exacte ruimtebeslag kan dan grotendeels worden bepaald en eventuele voorstellen voor compensatie kunnen nog worden afgestemd en meegenomen in het definitief ontwerp. Het ecologisch werkplan kan tevens dienen als onderbouwing van de noodzakelijke ontheffing voor vleermuizen.

5.2**COMPENSATIE EHS**

Voor het ruimtebeslag op alle locaties moet gecompenseerd worden volgens het compensatiebeginsel van de provincie Zeeland. Voor locaties 1 en 4 (zie figuur 4.3) geldt een kwaliteitstoelage van 1/3 wegens kwaliteitsverlies van natuurdoeltype bloemrijk grasland. Voor locaties 2, 3, 5 en 6 (zie figuur 4.3 en 4.4) is geen kwaliteitstoelage vereist omdat het natuurdoeltype hier nog niet ontwikkeld is.

Het is raadzaam om een compensatieplan op te stellen, waarin de exacte compensatietaakstelling wordt bepaald en invulling wordt gegeven aan de keuze van geschikte locaties en de inrichting daarvan. Dit compensatieplan kan worden opgesteld wanneer het definitieve ontwerp gereed is.

5.3**ACTIELIJST**

In tabel 5.2 worden de acties beschreven die (vanuit de natuurwetgeving en –beleid) ondernomen moeten worden om het realisatieproces voor de verdubbeling van de Sloeweg vlot te doorlopen. Waar mogelijk wordt daarbij aangegeven door wie en wanneer deze actie moet worden opgestart.

Tabel 5.2

Actielijst natuurwetgeving en -beleid voor verdubbeling van de Sloeweg

Actie	startmoment	verantwoordelijke
Opstellen Ecologisch Werkplan	Voorlopig ontwerp gereed	Provincie Zeeland
Afstemmen mitigerende en compenserende maatregelen	concept Ecologisch werkplan gereed	betrokken afdelingen voor natuur, ontwerp/techniek en uitvoering van Provincie Zeeland
Overnemen compenserende maatregelen uit werkplan in definitief ontwerp	Definitief Ecologisch werkplan gereed	Provincie Zeeland
Aanvragen ontheffing voor Vleermuizen en mogelijk Wilde marjolein	Bij definitief Ecologisch werkplan en definitief ontwerp	Provincie Zeeland
Opstellen compensatieplan EHS	Definitief ontwerp gereed	Provincie Zeeland

HOOFDSTUK

6 Gebruikte literatuur

- Provincie Zeeland, 2007. MER Sloeweg, technisch deelrapport ecologie, Middelburg.
- Bestemmingsplan gemeente Borsele.
- Bestemmingsplan gemeente Goes.
- Schriftelijke reactie op de MER Sloeweg N62, mevr. M. van Dam, bewoonster te Nieuwdorp.
- IPO, 2006. Gedragscode provinciale infrastructuur. In het kader van de flora- en faunawet. Definitief d.d. 22 februari 2006. Opgesteld door BTL Planburo b.v. in opdracht van Interprovinciaal overleg (IPO) Vakberaad beheer.
- Ministerie van LNV. Rode Lijst vaatplanten, 2004.
- Ministerie van LNV, VROM en provincies, 2007. Spelregels EHS. Beleidskader voor compensatiebeginsel EHS-saldobenadering en herbegrenzing EHS. Een gezamenlijke uitwerking van rijk en provincies.
- Provincie Zeeland, directie Ruimte, Milieu en Water, 2005. Natuurgebiedsplan Zeeland 2005.
- Provincie Zeeland, directie Ruimte, Milieu en Water, 2006. Omgevingsplan Zeeland 2006-2012.
- Broekhuizen, S., B. Hoekstra, V. van Laar, C. Smeenk en J.B.M. Thissen, 1992. Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische vereniging, Utrecht.
- Krebs, B. 1999. Waarnemingen van hagedissen in Zeeland. RAVON.
- SOVON Vogelonderzoek Nederland 2002. Atlas van de Nederlandse Broedvogels 1998-2000. Nederlandse fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.

Websites

- www.minlnv.nl
- www.deltavogelatlas.nl
- www.floron.nl



COLOFON

NATUURTOETS SLOEWEG

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE ZEELAND

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

A. Teunissen

A. Schoenmakers

GECONTROLEERD DOOR:

A. Schoenmakers

VRIJGEGEVEN DOOR:

E. Schouwenberg

12 december 2008

B02043/ZF8/066/000012/001

ARCADIS NEDERLAND BV

Utopialaan 40-48

Postbus 1018

5200 BA 's-Hertogenbosch

Tel 073 6809 211

Fax 073 6144 606

www.arcadis.nl

Handelsregister

9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.



BIJLAGE 6

wateradvies



Waterschap **Zeeuwse Eilanden**

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No.	10.9903
	11 JUN 2010
Class:	P
Ontvangstbevestiging:	
Verzonden:	

Gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

uw brief	: 7 april 2010	behandeld door	: drs. ing. J.M. Schipper
uw kenmerk	: CORR-100407-BS2145-ZJA-kad	doorkiesnummer	: 088-2461266
ons kenmerk	: 2010005907	e-mail	: info@wze.nl
bijlagen	:		
onderwerp	: voorontwerp bestemmingsplan Verdubbeling Sloeweg 2010		

VERZONDEN 10 JUN 2010

Middelburg, 8 juni 2010

Geachte heer/mevrouw,

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2010' (versie 19 februari 2010) dat in het kader van het Bro-overleg aan het waterschap is voorgelegd, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

Aanleg watergang

Ter hoogte van de afslag Heinkenszand is het waterschap voornemens een watergang aan te leggen aan de oostzijde van de Molendijk in de richting van Heinkenszand. De watergang past in de bestemming Verkeer. Nagegaan wordt of de aan te leggen watergang past binnen de huidige grenzen van het plangebied. Indien nodig wordt hierover nader contact gezocht met uw ambtelijke dienst.

Beschermingszone

In het bestemmingsplan wordt het waterstaatswerk (voorheen kernzone) bestemd conform het Omgevingsplan en het ontwerp provinciale ruimtelijke verordening. De waterkering wordt echter met meerdere keurzones beschermd. Voor de gemeentelijke vergunningverlening is het aan te bevelen ook de beschermingszone en de beschermingszone 50 m strook te bestemmen met een soortgelijke waterstaatkundige bestemming. Dit vereenvoudigt doorverwijzingen van de gemeente naar het waterschap. Voor burgers is het inzichtelijk waar de waterstaatkundige voorzieningen zijn gelegen. Voor het bouwen in de keurzonering van een waterkering is een watervergunning vereist.

Waterparagraaf

In de waterparagraaf wordt onder 'Veiligheid' gemeld dat de Driedijk, Molendijk en Oude Kraaijertsedijk regionale waterkeringen zijn zonder waterstaatkundige functie. Ik attendeer u erop dat de genoemde dijken geen regionale waterkering zijn. De dijk gelegen langs de Bernhardweg West is aangemerkt als primaire waterkering. Ik verzoek u de tekst hierop aan te passen.

Bezoekadressen: Kanaalweg 1, 4337 PA Middelburg of Kennedylaan 1, 4538 AE Terneuzen Telefoon (088)2461000
Postadres: Postbus 1000, 4330 ZW Middelburg www.wze.nl info@wze.nl

Waterschap Zeeuwse Eilanden en waterschap Zeeuws-Vlaanderen fuseren (bestuurlijk) per 1 januari 2011 tot het nieuwe waterschap Scheldestromen.
Vanaf 11 tot en met 23 november vinden de schriftelijke verkiezingen plaats. Sinds januari 2010 werken de medewerkers al samen.

Waterstaat - Waterkering

Dubbelbestemming

In paragraaf 6.2 (Toelichting op de bestemmingen) is geschreven dat de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering, behalve voor de andere voorkomende bestemmingen *mede* is bestemd voor de waterkering en waterbeheersing. In de regels is dit in artikel 8 ook op deze wijze bepaald. Ik attendeer u erop dat in het Omgevingsplan Zeeland en het ontwerp provinciale ruimtelijke verordening is bepaald dat het waterstaatswerk (kernzone) van een waterkering voor gaat op andere bestemmingen. Ik verzoek u de tekst hierop aan te passen.

Reeds bestaande bouwwerken

In artikel 8.1.3 is bepaald dat er geen bouwwerken toelaatbaar zijn, met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken. De Keur waterschap Zeeuwse Eilanden 2009 bepaalt dat voor het bouwen van bouwwerken in de keurzonering (incl. beschermingszones) een watervergunning vereist is. De bepaling 'met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken' wekt de indruk dat hiervoor andere regels gelden. Ik attendeer u erop dat voor reeds bestaande bouwwerken het overgangsrecht conform artikel 3.2.1 Bro (bouwwerk) en artikel 3.2.2 Bro (gebruik) van toepassing is. Om verwarring te voorkomen verzoek ik u de zin 'met uitzondering van reeds bestaande bouwwerken' in artikel 8.1.3 te laten vervallen.

Persleiding

Aan de zuidzijde van de A58 is een rioolpersleiding van het waterschap gelegen. Ik attendeer u erop dat 25 meter aan weerszijde van de rioolpersleiding zonder schriftelijke toestemming van het waterschap geen wijzigingen mogen plaatsvinden. Ik adviseer u in de regels en in de 'verbeelding' (plankaart) aandacht te besteden aan deze rioolpersleiding. Op uw verzoek kan een digitaal bestand worden verzonden met de exacte locatie van de rioolpersleiding.

Deze brief dient beschouwd te worden als het water(schaps)advies.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur
van waterschap Zeeuwse Eilanden

mr. drs. J.A. van Werkum,
hoofd afdeling Beleid Waterbeheer



BIJLAGE 7

Natuurcompensatie en activiteitenplan Sloeweg N62

Natuurcompensatie Sloeweg / activiteitenplan ontheffing F&F wet

Deel 1 Natuurcompensatie EHS gebieden

1. Inleiding
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Ligging plangebied
2. Gebiedsbeschrijving
 - 2.1 Huidige situatie
 - 2.2 Geologie
 - 2.3 Bodem
 - 2.4 Hoogteligging
 - 2.5 Archeologie
 - 2.6 Waterhuishouding
 - 2.7 Huidige natuurwaarden
3. Beleid
4. Natuurcompensatie (EHS gebieden)
5. Natuurdoelen
 - 5.1 Streefbeeld
 - 5.2 Natuurbeheertypen
 - 5.3 Kansrijkdom
 - 5.4 Recreatief medegebruik
6. Inrichting en beheer
 - 6.1 Inrichting
 - 6.2 Beheer
 - 6.3 Monitoring

Deel 2 Activiteitenplan ontheffing Flora en faunawet

7. Landschappelijke inpassing
8. Mitigerende maatregelen
 - 8.1 Faunapassages
 - 8.2 Verplanten knotbomen
 - 8.3 Verplanten beschermde plant
 - 8.4 Beplanting
 - 8.5 Vleermuizen
 - 8.6 Vogels
 - 8.7 Amfibieën
9. Formulier aanvraag ontheffing Flora en faunawet

Deel 3 Overige informatie

9. Natura 2000
10. Literatuur
11. Bijlagen

Deel 1 Natuurcompensatie EHS gebieden

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

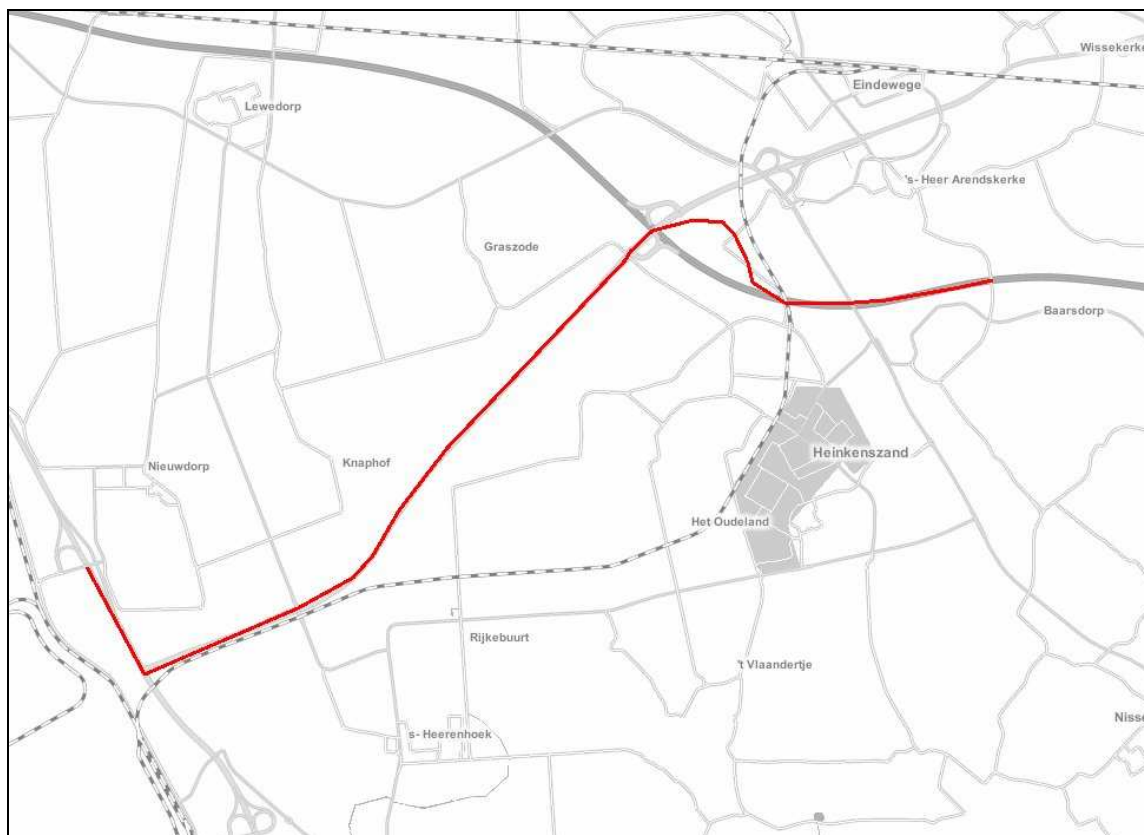
De provincie Zeeland gaat de bestaande Sloeweg op Zuid Beveland verdubbelen met als doelstellingen

1. De doorstroming en capaciteit op de Sloeweg (N62) verbeteren.
2. Sluipverkeer op het onderliggende wegennet en ongewenst doorgaand verkeer op de N254 voorkomen.
3. De verkeersveiligheid verbeteren.

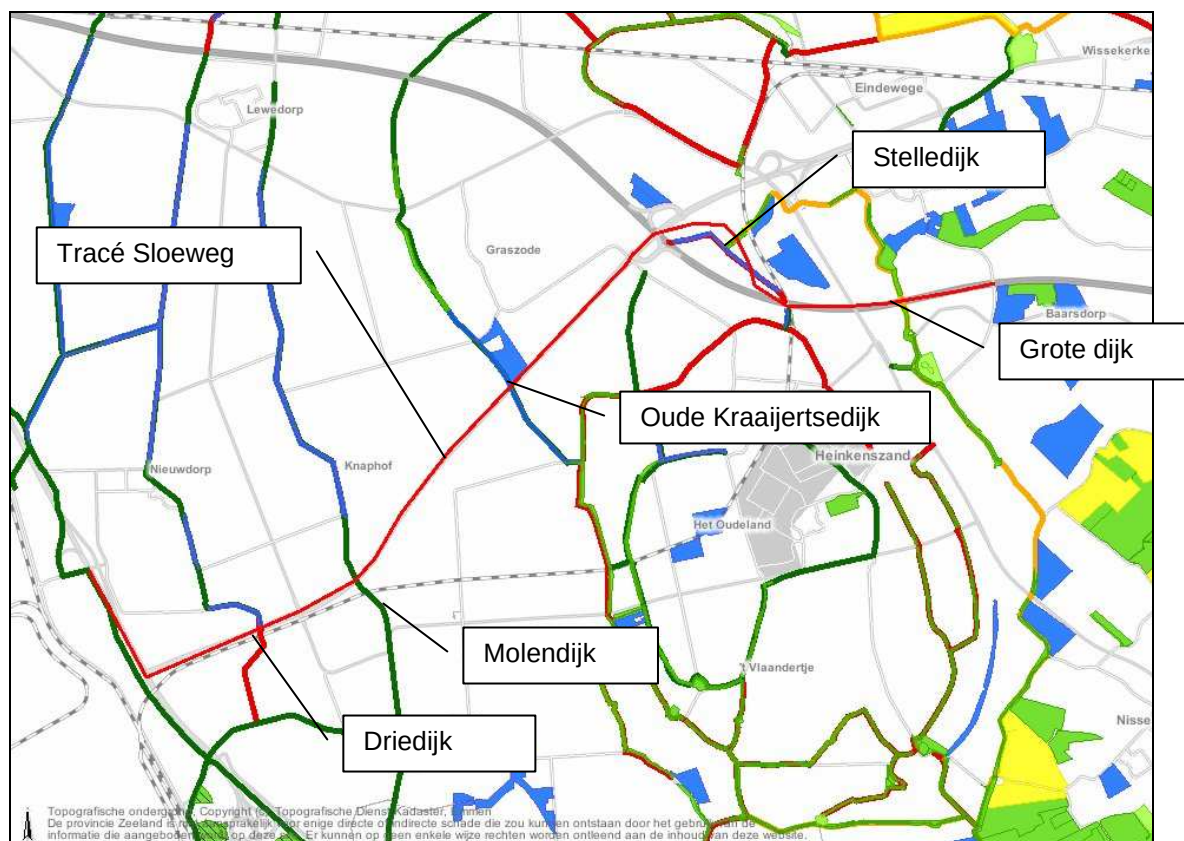
De huidige 2x1 rijbaan wordt verdubbeld naar 2x2 rijbaan. De bestaande gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen worden van gelijkvloers omgebouwd naar ongelijkvloers.

Voor deze ingreep is het MER Sloeweg N62 opgesteld. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (alternatief B1) uit het MER zal tot uitvoering worden gebracht. Door ruimtebeslag van deze ingreep wordt de EHS aangetast. Dit plan geeft invulling aan de natuurcompensatie die volgt uit de verdubbeling van de Sloeweg.

In de gemeenten Borsele en Goes is het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2010" in procedure gebracht. Volgens de huidige planning wordt het bestemmingsplan in februari 2011 definitief vastgesteld.



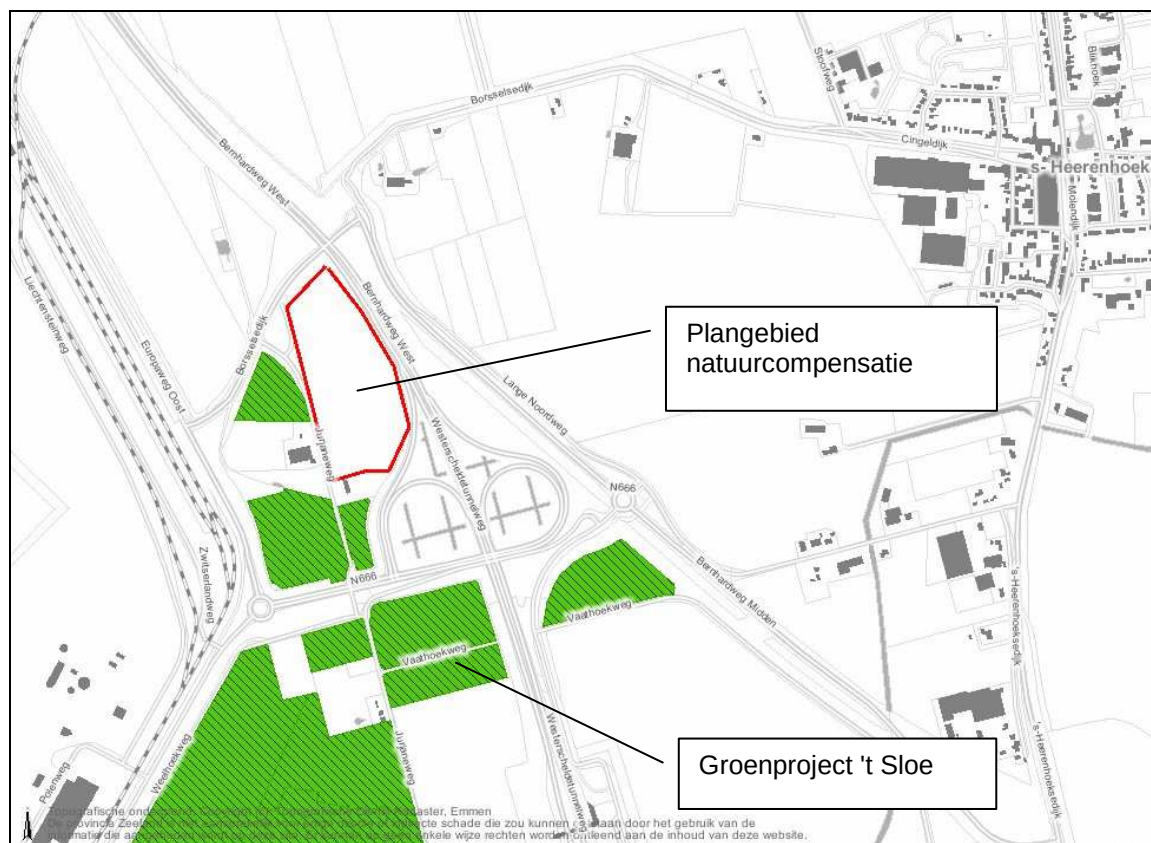
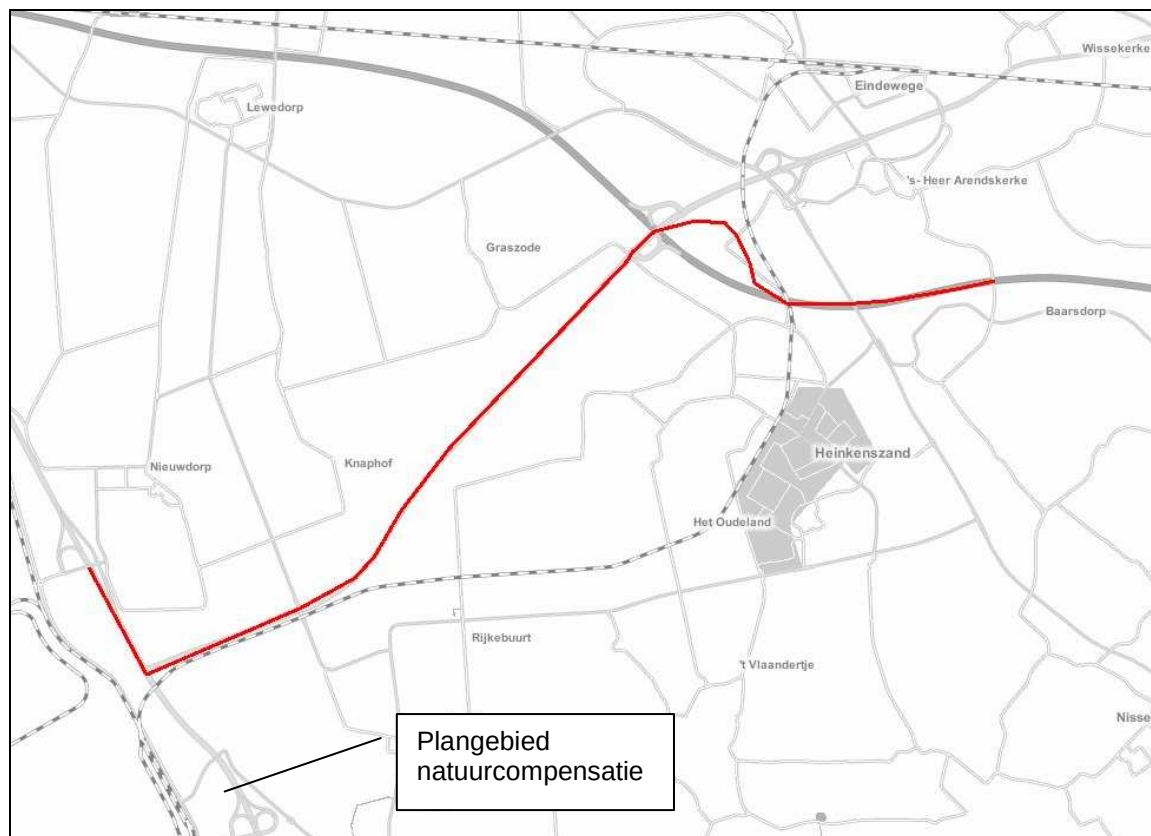
Figuur 1. Tracé Sloeweg



Figuur 2. Tracé Sloeweg en EHS in Natuurbeheerplan Zeeland 2009

1.2 Ligging plangebied natuurcompensatie

Het plangebied ligt op minder dan 1 kilometer van de te verdubbelen Sloeweg. Het gebied heeft een oppervlak van 5,57 hectare en grenst aan het Groenproject 't Sloe. In de huidige situatie is het gebied in gebruik als akkerland en is geen onderdeel van de EHS.



2. Gebiedsbeschrijving

Op de historische kaarten van 1850 en 1910 geven aan dat het perceel in die tijd in gebruik was als akkerland.



Figuur 6. Kaart 1910

2.1 Huidige situatie

Het perceel bestaat aan de oppervlakte uit zeeklei en is in gebruik als akkerland. Westelijk van het perceel ligt het industriegebied 'Vlissingen –Oost', oostelijk de Westerscheldetunnelweg (N62) en nog verderop het dorp 's Heerenhoek. In de directe omgeving liggen tal van percelen met de titel Groenproject 't Sloe. Het perceel ligt in de invloedssfeer van de Vereniging Natuurmonumenten.



Figuur 7. Natuurcompensatieperceel gezien vanaf Westerscheldetunnelweg, april 2010.

Groenproject 't Sloe

Dit groenproject is enerzijds bedoeld als afschermend element tussen de kernen van de gemeente Borsele en het industriegebied. Anderzijds krijgt het gebied een bos- natuurfunctie en dient er plaats te zijn voor recreatie. Het streven is een min of meer aaneengesloten gebied te realiseren van maximaal 200 ha. Globaal gezien bestaat circa 55% van het groenproject uit bossen en struwelen. Het overige oppervlak wordt ingenomen door water, moeras en ruige graslanden. De inrichting is in 2003 gestart en vindt gefaseerd plaats afhankelijk van de verwerving van gronden. Het beheer zal worden gevoerd door de Vereniging Natuurmonumenten.

In de in 2000 opgestelde visie voor het groenproject is voor het perceel een inrichting met droog bos voorzien.



Figuur 8. Groenproject 't Sloe gezien vanaf de Jurjaneweg, april 2010.

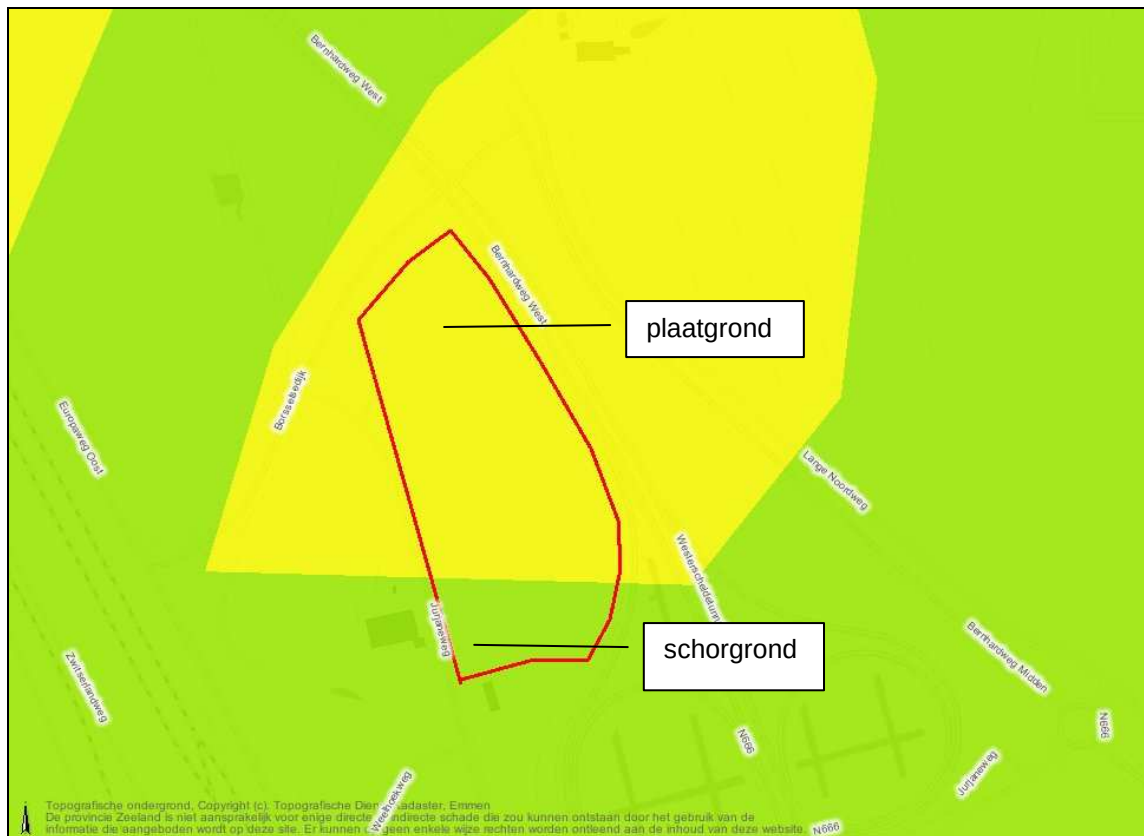
2.2 Geologie

Op de Geologische kaart van Nederland heeft het perceel code A0.3a wat staat voor afzetting van Duinkerke 3a op Hollandveen op afzetting van Calais.

De dikte van het kleidek aan de bovenkant varieert volgens de Geologische kaart tussen de 0,5 en 2 m.

2.3 Bodem

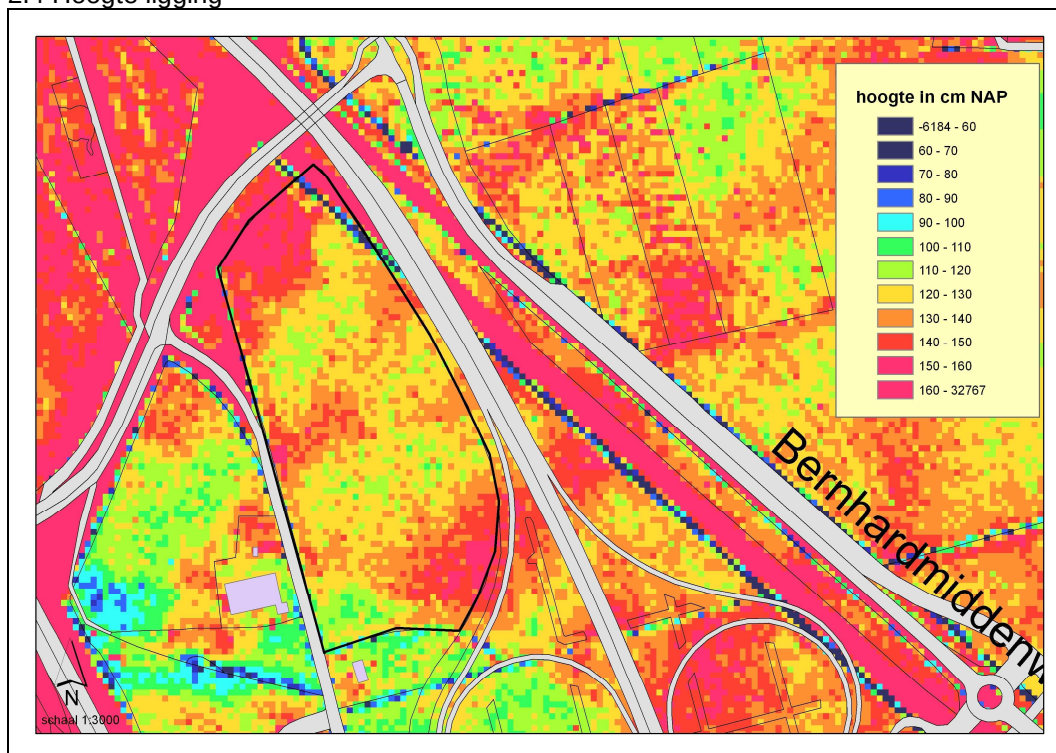
De Bodemkaart van Nederland (1986) geeft voor het perceel de in het noordelijk deel Mn 22A (zware zavel) en in het zuidelijk deel Mn 25 A (lichte klei). Zware zavel heeft een lutumgehalte tussen de 17,5- 25 % en lichte klei tussen de 25 – 35 %.



Figuur 9. Bodemkaart op geoweb provincie Zeeland

Een groot deel van het perceel is plaatgrond d.w.z. zavel of klei afgezet op zeezand.

2.4 Hoogte ligging



Figuur 10. Hoogte kaart



Figuur 12. Sloot langs Jurjaneweg

3. Beleid

Volgens het Omgevingsplan Zeeland 2006 – 2012 is het compensatiebeginsel van toepassing op de volgende gebieden:

- Bestaande natuurgebieden en gebieden van ecologische betekenis;
- Bossen en landschappelijke beplantingen vallend onder de Boswet.

Toepassing van het compensatiebeginsel geschiedt door achtereenvolgens de volgende stappen te doorlopen :

- Landschappelijke inpassing en mitigatie.
- Direct fysieke compensatie van het oppervlak en het kwaliteitsverlies.
- Financiële compensatie.

Dit is slechts aan de orde indien direct fysieke compensatie redelijkerwijs niet mogelijk is.

Om het kwaliteitsverlies te compenseren wordt een kwaliteitstoeslag toegepast op het oppervlak natuurcompensatie. De hoogte van de kwaliteitstoeslag is afhankelijk van de herstelperiode van het vernielde natuurdoeltype (Omgevingsplan, blz.212, tabel 8.6).

Bij de verdubbeling van de Sloeweg zal aan landschappelijke inpassing, mitigatie en fysieke compensatie invulling worden gegeven.

4. Natuurcompensatie

Het oppervlak natuurcompensatie is gebaseerd op onderstaande overzicht en resulteert in een opgave van 2,7 hectare. De te compenseren natuurdoelen zijn diverse grazige typen die realiseerbaar zijn op het perceel.

Tabel 1. Natuurcompensatie EHS

Locatie	Opp m2	Kwaliteitstoeslag %	Opp toeslag m2	Totaal m2	3.32 m2	3.39 m2	3.39c m2	3.39b m2	Opmerking
Driedijk	0	33	0	0			0		Dijklichaam niet aanwezig
Molendijk	5200	0	0	5200					Landschappelijke dijk
Oude Kraayertsedijk	1200	33	396	1596			1596		
Weiland langs O K dijk	7800	0	0	7800	7800				ALN bestemming Geen actuele natuurwaarden
Stelledijk	5600	33	1848	7448				7448	
Grote dijk	3500	33	1155	4655		4655			
Totaal				26699	7800	4655	1596	7448	

Natuurdoeltype

3.32 nat, matig voedselrijk grasland

3.39 bloemrijk grasland

3.39c bloemdijk van zeekleigebied

3.39b faunadijk van zeekleigebied

De Molendijk is een landschappelijke dijk zonder natuurdoeltype.

Het natuurcompensatieperceel bestaat uit de volgende kadastrale percelen : Borsele E 989, 1180, 1266 en 1298 met een gezamenlijk oppervlak van 5,57 ha.

Omdat het perceel ruim 5 hectare groot is zal een deel voor natuurcompensatie worden ingezet en de rest van de ruimte volgens het concept van Groenproject 't Sloe worden ingericht.

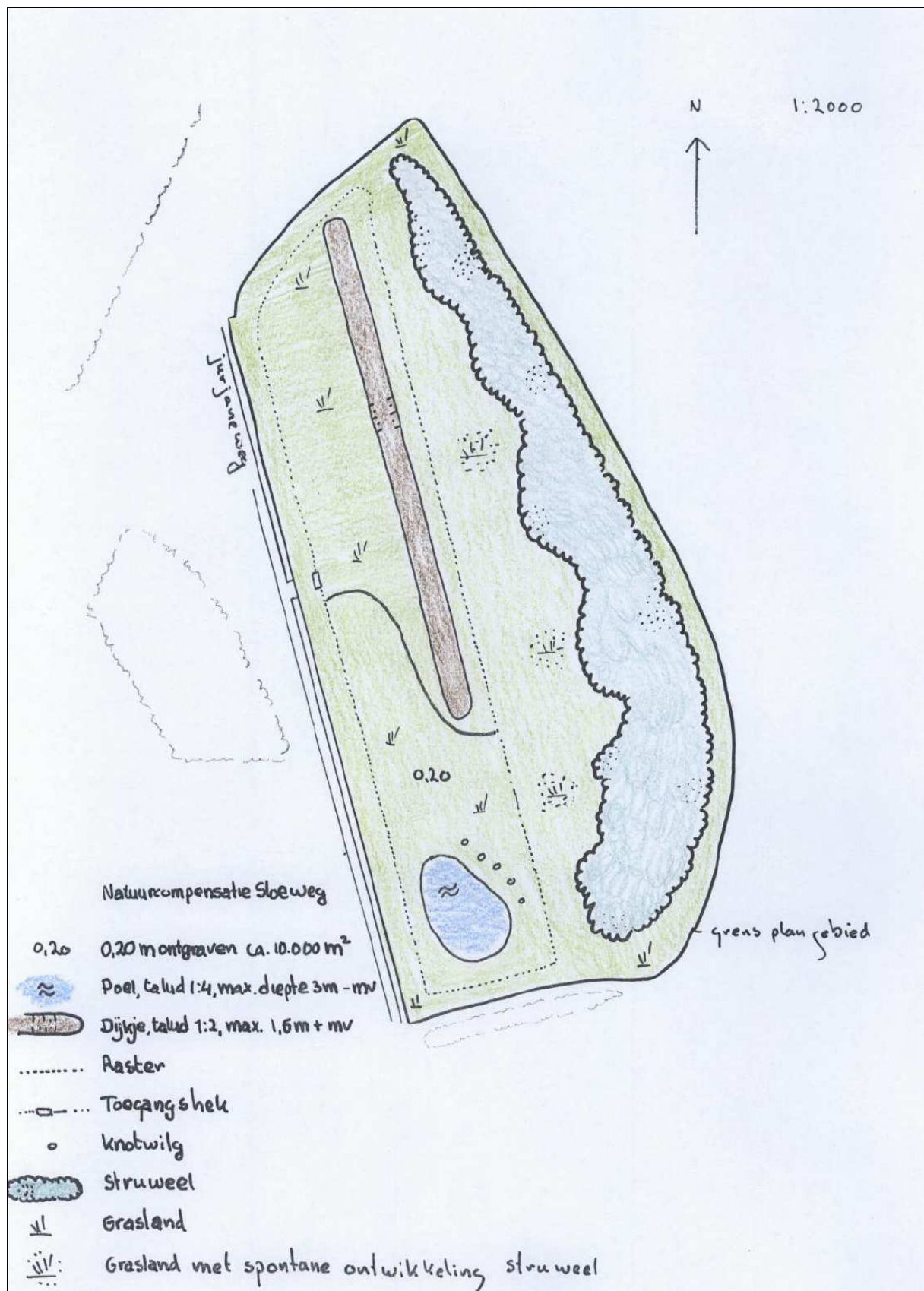
5. Natuurdoelen

5.1 Streefbeeld

Het streefbeeld is gebaseerd op de opgave natuurcompensatie én het groenproject 't Sloe.

De volgende elementen zijn aanwezig.

- Grasland, 0,20 m – huidig maaiveld en grasland op huidig maaiveld. Beiden worden ingezaaid met een langzaam groeiend mengsel van inheemse soorten grassen. Dit grasland wordt uitgerasterd zodat begrazing mogelijk is.
- Een laag dijkje wat geen verbinding maakt met bestaande dijk. Dit om te voorkomen dat enige gelijkenis ontstaat met een originele cultuurhistorische dijk. De kern van de dijk bestaat uit de teelaarde van het grasland met verlaagd maaiveld. Het westelijk talud wordt afgewerkt met grond die uit de te graven poel komt omdat deze grond minder voedselrijk is.
- Zoetwater poel in het verlaagde deel van het grasland.
- Struweel ingeplant met inheemse soorten struiken.
- Grasland buiten de begrazing. Hier kan een spontane ontwikkeling plaatsvinden. De verwachting is dat er hier op termijn struiken zullen opslaan.
- Wandelpad. Er kan worden gewandeld buiten het uitgerasterde grasland.



Figuur 13. Streefbeeld natuurcompensatie Sloeweg

5.2 Natuurbeheertypen

Per 2010 is er een nieuwe indeling van natuurdoeltypen. Deze heten nu natuurbeheertypen. De volgende natuurbeheertypen kunnen zich ontwikkelen op het perceel (totaal 5,57 ha) .

Natuur en landschapsbeheertype	natuurcompensatie opp. m2	Groenproject t Sloe opp. m2
N12.01 Bloemdijk	2150	
N12.02 Kruiden-en faunarijk grasland	23050	15000
N18.02 Struweelhaag		14000
L01.01 Poel	1500	
L01.08 Knotboom	x	
Totaal	26700 m2	29000 m2

5.3 Kansrijkdom

- Grasland met verlaagd maaiveld, begraasd. Belangrijkste effect van de 0,20 m maaiveld verlaging is dat de voedselrijke bouwvoor hier niet aanwezig is. Hierdoor zal de verhouding grassen en kruiden meer in het voordeel van kruiden kunnen ontwikkelen. Het grasland is rijk aan minder zeldzame soorten. Het grasland is o.a. van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.
- Grasland op huidig maaiveld, begraasd. Het grasland is rijk aan minder zeldzame soorten. Het grasland is o.a. van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.
- Grasland op huidig maaiveld, gemaaid. Het grasland is rijk aan minder zeldzame soorten. Het grasland is o.a. van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.
- Dijkje. Door de expositie van het westelijk talud zijn hier kansen voor de ontwikkeling van een kruidenrijk grasland.
- Struweel. Struweel vormt een belangrijk leefgebied voor aan struwelen en zomen gebonden flora en fauna in het cultuurlandschap. O.a. vogels , insecten en kleine zoogdieren. Tevens is struweel van belang voor oriëntatie voor vleermuizen en als verbindingzone voor fauna.
- Spontane ontwikkeling struweel. Als hiervoor beschreven struweel.
- Poel. In de poel ontwikkelen zich tal van zoetwaterplanten en is van belang als voortplantingsbiotoop voor o.a. amfibieën en libellen.

5.4 Recreatief medegebruik

Via de Jurjaneweg loopt een veel gebruikte fietsroute woonwerkverkeer vanaf de Borselse dijk naar het industriegebied. Fietsers die op de Jurjaneweg passeren hebben zicht op het perceel omdat aan de zijde van de Jurjaneweg geen opgaande beplanting is voorzien. Wel wordt door het struweel, oostelijk op het perceel, het zicht op de Westerscheldetunnelweg voor de fietser aan het oog onttrokken.

Wandelen is mogelijk op een gemaaid graspad buiten het uitgerasterde grasland.

6. Inrichting en beheer

6.1 Inrichting

Het grasland wordt ingezaaid met mengsel van Roodzwenkgras en Veldbeemdgras. Uitgerasterd grasland (weiland) wordt voorzien van een raster geschikt voor schapen en runderen. Ursusgaas met een puntdraad bovenaan. Het weiland krijgt een toegangshek bij de dam in het midden van het perceel. Knotbomen in het weiland krijgen een veewerende rasterwerk. De aanwezige drainage wordt verstoord. Het aanbrengen van een stuw in de wegsloot langs de Jurjaneweg wordt onderzocht.

6.2 Beheer

Het grasland wat wordt uitgerasterd (weiland) kan worden begraasd door schapen of runderen. De grasstrook aan de buitenzijde van het perceel wordt regelmatig gemaaid. Het grasland tussen de het struweel en het weiland wordt de eerste 5 jaar na inrichting regelmatig gemaaid. Daarna wordt dit vlak niet meer gemaaid zodat spontane opslag van struweel plaats kan vinden. De Poel wordt indien nodig na verloop van jaren, in het najaar, opgeschoond van vegetatie om te voorkomen dat deze dicht groeit en om een deel open water te behouden.

6.3 Monitoring

Om de ontwikkeling van deze natuurcompensatie te volgen is een 5 jaarlijks inventarisatie gewenst. Bij het grasland ligt het accent op de vegetatie. Voor struweel op broedvogels en bij de poel op amfibieën.

Deel 2 Activiteitenplan ontheffing Flora en faunawet

7. Landschappelijke inpassing

- De huidige Sloeweg heeft een verkeerskundig probleem wat wordt opgelost door een verdubbeling van de Sloeweg en een aantal nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen of overgangen.
- Het trace sluit niet aan op bestaande landschapsstructuren.
- In de directe omgeving van de weg zijn een aantal bewoningskernen.
- Het tracé ligt in polderlandschap. Grotendeels nieuwland polders met akkerbouw. De dijken, gedeeltelijk met bomen beplant, zijn kenmerkend voor de ontstaansgeschiedenis van het gebied.
- In westelijke richting grenst de Sloeweg aan het mogelijk nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein De Sloepoort en het bestaande industrieterrein Vlissingen Oost.
- Dijken vormen ecologische verbindingen die door de verbreding van de weg extra worden doorsneden.

Beleving weggebruikers Sloeweg.

Naast een veilig en overzichtelijk wegbeeld kan het voor de weggebruiker van belang zijn om de omgeving van de weg te kunnen zien. Als het een mooi landschap betreft geeft het de weggebruiker een positief beeld. Waar het landschap minder fraai is kan de landschappelijke inpassing worden gebruikt om dat beeld te verzachten. Om de omgeving voor de weggebruiker zichtbaar te maken hoeft niet heel de weg open in het landschap te liggen. De weggebruiker heeft er voldoende aan om op een aantal momenten een doorkijk te krijgen naar de omgeving.

Beleving vanuit de omgeving van de Sloeweg.

De infrastructurele ontsluiting van een gebied is een maatschappelijk belang. Echter een drukke weg is in principe een storend element in het landschap. Het landschap wordt door de weg doorsneden en is tevens een bron van licht, geluid en uitlaatgassen. Met een landschappelijke inpassing is de impact van de weg in zijn omgeving te verzachten.

Technisch ontwerp.

- Middenbermen worden 20 m. breed.
- Buitenbermen worden 10 m. breed.
- Er komt geen vangrail in middenberm met uitzondering van de kustwerken.
- Het ontwerp bevat verschillende ongelijkvloerse kruisingen. Ter hoogte van de aansluiting op de huidige Bernhardweg komt een oprit met de hoogste rijbaan op 8,20 m boven maaiveld.

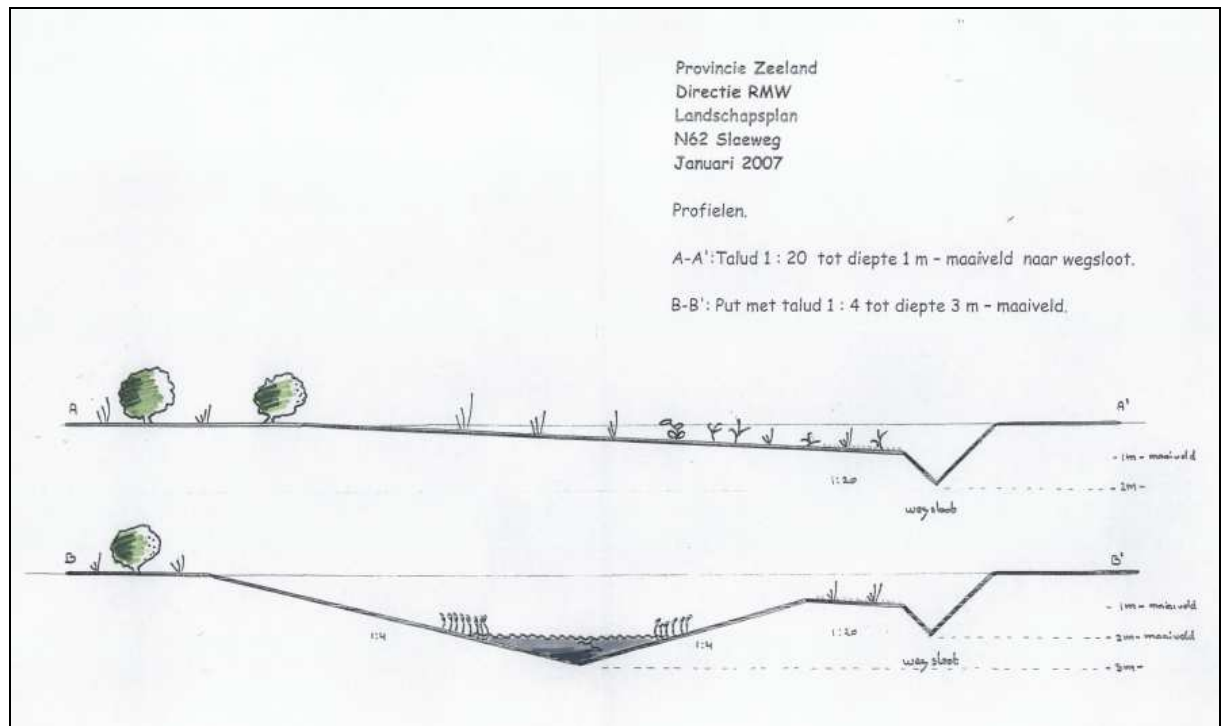
Wensbeeld landschappelijke inpassing Sloeweg.

- Taluds van het tracé boven maaiveld worden voorzien van een zware struikbeplanting. Waar het tracé het landschap het sterkst verstoord wordt dit op deze wijze verzacht.
- Tracé op maaiveld loopt door gaaf polderlandschap. Zicht op dit polderlandschap vanaf de weg waar mogelijk handhaven.
- Omdat de bomen op de dijken in de omgeving het inpolderingspatroon accentueren zal géén doorgaande lijn bomen langs de Sloeweg worden geplant. Wel biedt het tracé ruimte voor kleine landschapselementen als een solitaire boom of een kleine boomgroep.
- Doorsnijding van de dijken zo veel mogelijk beperken. Dijk zo ver mogelijk tot aan Sloeweg door laten lopen.
- Weiland ter hoogte van Oude Kraayertsedijk is een positief landschapselement wat zichtbaar moet blijven vanaf de Sloeweg.



Figuur 14. Sloeweg ter hoogte van de kruising met de A 58.

- Vrijkomende overhoeken inrichten als een open landschap. Hiertoe de randen van overhoeken ontgraven volgens profielen A-A' en B-B' in figuur 15. Na inrichting ontwikkelt zich een natuurlijk, open landschap met waterputten, dras grasland en droog grasland. Het droog grasland een aantal jaren na aanleg laten verruigen waardoor er opslag van struiken kan plaats vinden en een beeld ontstaat als langs de Bernhardweg ter hoogte van Nieuwdorp (figuur 16). Langs de A58 zijn verschillende overhoeken ingericht met waterpartijen en een natuurlijke ontwikkeling. De voorgestelde inrichting van de overhoeken van de verbrede Sloeweg sluiten zo aan op het reeds bestaande beeld van openheid en natuurlijkheid.

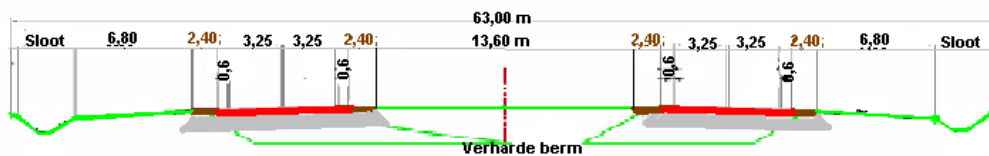


Figuur 15. Profiel A-A' en B-B'



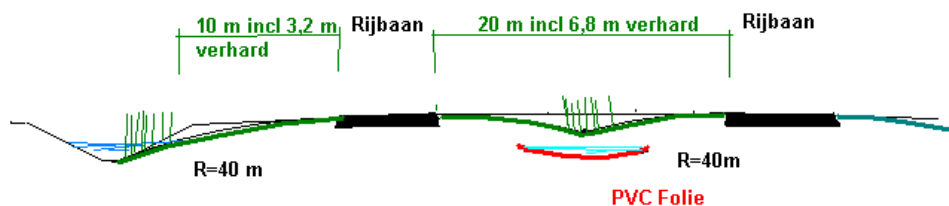
Figuur 16. Verruigde overhoek langs Bernhardweg (N 254) ter hoogte van Nieuwdorp.

- Het provinciaal bestuur heeft een hoog ambitieniveau ten aanzien van landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit van de N62 in zijn geheel. Dit vergt minimaal een gelijke uitstraling van de wegen binnen de route van de N62. Om de mogelijkheden voor landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit optimaal te laten zijn, is voor de breedte van een 2x2 strooks regionale stroomweg ongeveer 63 m benodigd. Dit dwarsprofiel stemt overeen met de aanbevolen maten uit het “Handboek Wegontwerp” van de CROW. Dit is de breedte van het dwarsprofiel zonder extra voorzieningen zoals parallelwegen, primaire watergangen en geluidwerende voorzieningen.



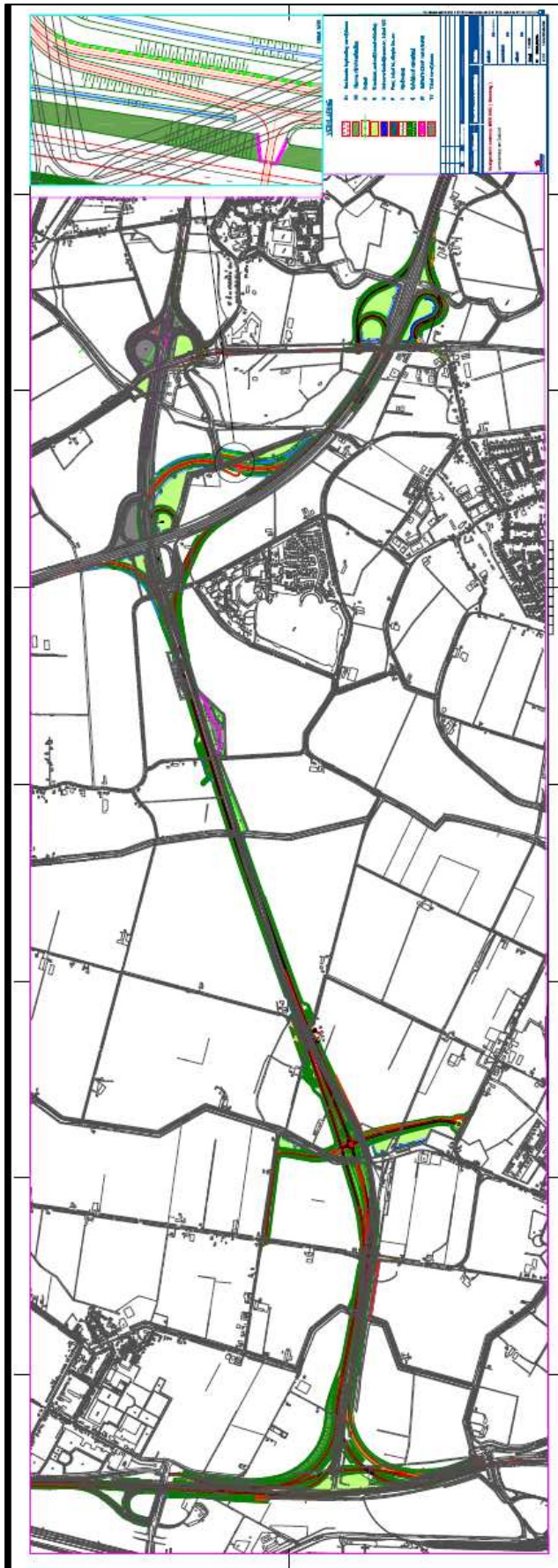
Dwarsprofiel 2x2 Regionale stroomweg

Om tegemoet te komen aan de wens de weg landschappelijk aantrekkelijk in te richten wordt een dwarsprofiel toegepast dat aantrekkelijke overgangszones doet ontstaan tussen nat en droog. Dit wordt bereikt met een dwarsprofiel waarin vanaf de verharde berm de berm aflopend bol worden afgewerkt ($R_v = 40$ m) tot ongeveer het niveau van de slootbodem.



De bijkomende effecten zijn:

- Er ontstaat een ecologisch overgangsgebied in de buitenberm tussen droog en nat dat ook voor de verkeersveiligheid positieve effecten zal hebben. Een uit de koers geraakt voertuig zal in de zachter wordende grond smoren en niet de sloot in kantelen.
- In de middenberm ontstaat een ondiepe greppel door het rond afwerken van de berm. Door de hoogteligging van het profiel zal deze greppel zonder extra maatregelen droogstaan. Daarom wordt voorgesteld onder de greppel een kunstmatige ondoorlatende laag aan te brengen zodanig dat het regenwater wordt vastgehouden en op deze manier ook hier een nat milieu kan ontstaan. In extreem natte tijden zal de greppel afvoeren en in extreem droge perioden zal de watervoorraad verdrogen.
- Ter plaatse van de middenberm ontstaat op deze manier een landschappelijke niet overschrijdbare middenberm, die door de geleidelijk zachtere bodem de energie van de uit de koers geraakte voertuigen smooit.



Figuur 17. Kaart Landschap en Geluid Sloeweg. Groot formaat in de bijlage.

Landschappelijke inpassing aansluiting Sloeweg op A58 en N664 (figuur 18).

In dit ontwerp wordt het gebied dat vrijkomt door het afgraven van het bestaande wegtalud 'teruggegeven' aan de landbouw (A). De Oude Nieuwlandpolder wordt hierdoor als open polder hersteld, waarmee de beleving van de karakteristieke open polder, goed te beleven vanaf de weg, optimaal hersteld en benut wordt. Dit draagt bij aan de panoramabeleving vanaf de A58, zoals beschreven in Vensters op Zeeland (B).

Bij het aanleggen van de nieuwe afrit voor verkeer uit de richting Goes, wordt de bestaande dijk (Stelledijk) zoveel mogelijk ontzien. Ten eerste zal op de kruising van de afrit en de Stelledijk deze dijk zo min mogelijk worden aangetast. De afrit zal deze dijk op gelijke hoogte kruisen, waardoor geen coupure in de dijk nodig is (C). Wel zullen enkele bomen sneuvelen. De kenmerkende grenslijn kan in het ontwerp blijven staan, en er wordt een nieuw dijklichaam aangelegd evenwijdig aan de afrit (D). Dit nieuwe dijklichaam zal aansluiten bij de dijk haaks op de Stelledijk en wordt beplant met een karakteristieke bomenrij. Visueel zal de dijk daarmee blijven doorlopen.

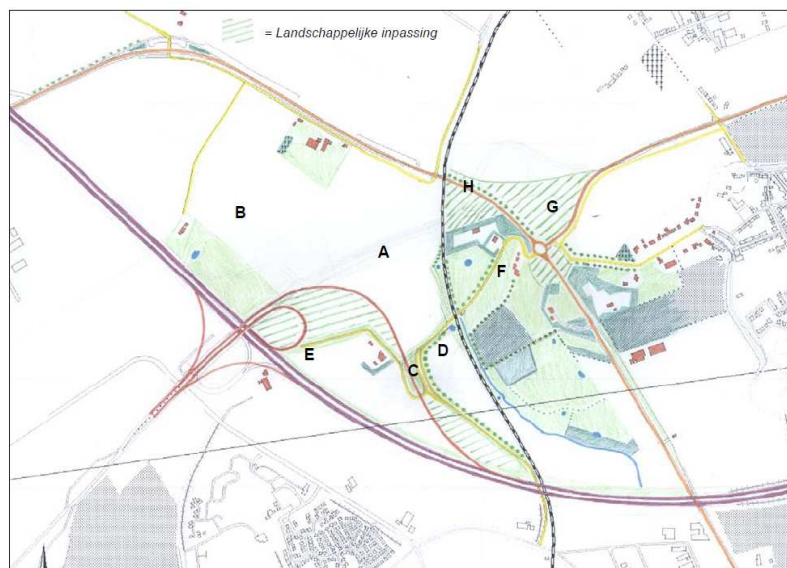
Even verderop is het voorstel de lus voor verkeer vanuit het Sloegebied richting Middelburg ten opzichte van de oorspronkelijke variant te verkleinen (E) zodanig dat de Stelledijk er bijna niet meer door wordt aangetast. Dit betekent overigens een verminderde rijsnelheid, dit is echter gezien het beperkte aantal auto's dat deze bocht zal nemen verkeerstechnisch acceptabel. Hiermee wordt de aantasting van het historische besloten dijenlandschap tot een minimum beperkt.

De bestaande dijkstructuur in het gebied ten zuidoosten van het af te graven deel van de Sloeweg zal worden versterkt d.m.v. boombeplanting (F).

De bestaande kruising Noordzakweg-Nieuwe Rijksweg zal eveneens volledig afgegraven worden. Deze gebieden worden vervolgens landschappelijk ingevuld met lage vegetatie (G). Het voorstel is tevens om de historische dijkstructuur Oude Rijksweg-Nieuwe Rijksweg te accentueren met boombeplanting (H). Deze historische structuur is momenteel door de ongelijkvloerse kruising/oprit naar de Sloeweg volledig gewist cq. onzichtbaar.

De goederenspoorlijn Goes-Sloegebied, is buiten gebruik wegens de aanleg van de nieuwe Sloelijn en is door ProRail verwijderd. Er zijn plannen om op dit tracé een (recreatief) fiets- of wandelpad aan te leggen.

De nieuw aan te leggen wegtaluds en het nieuwe dijklichaam (D) vormen potentieel nieuwe vestingsplaatsen voor waardevolle plantensoorten. Ook de ruimten voor landschappelijke inpassing bieden in de toekomst mogelijkheden voor vestiging van waardevolle flora- en faunasoorten.



Figuur 18. Landschappelijke inpassing aansluiting Sloeweg op A58 en N664.

8. Mitigerende maatregelen

In de natuurtoets Sloeweg zijn in het werkgebied een aantal beschermde soorten (tabel 2 en 3 van de F&F wet) vastgesteld. In paragraaf 8.3 en 8.5 wordt hier op in gegaan. Overige beschreven mitigerende maatregelen vormen een invulling van de zorgplicht in het kader van de F&F wet.

8.1 Faunapassages

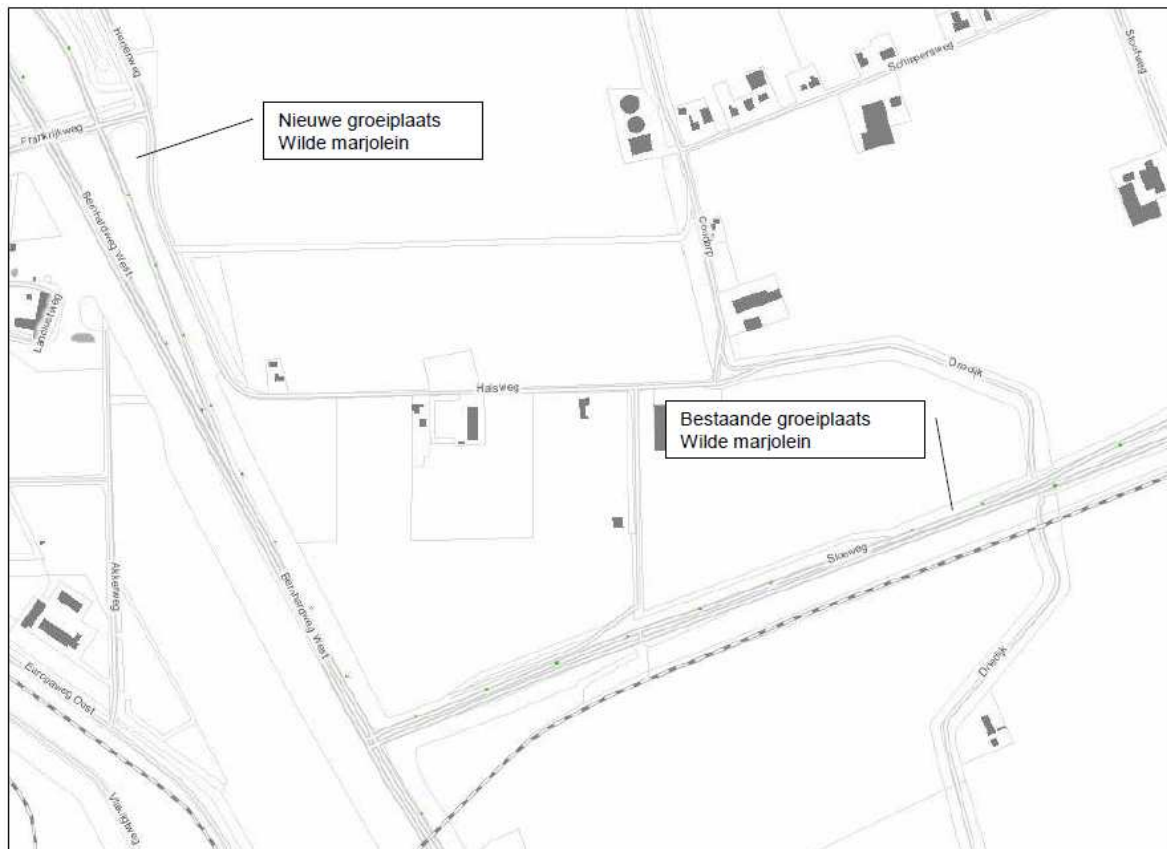
Op twee plaatsen waar het tracé EHS kruist wordt een faunapassage aangelegd voor kleine zoogdieren en amfibieën. Ter hoogte van de Driedijk en de Oude Kraaijertsedijk (figuur 2) lopen de dijktracés aan weerszijden van de Sloeweg door en is het hierdoor zinvol een passage te maken. De passage zal bestaan uit een buis met een doorsnede van ca. 80 cm. Omdat de totale breedte van het tracé van insteek sloot tot insteek sloot ruim 52 m is komt de buis in de brede middenberm aan de oppervlakte zodat er in feite twee korte passage ontstaan.

8.2 Verplanten knotbomen

Ter hoogte van de Oude Kraaijertsedijk en de Stelledijk staan knotwilgen die voor de verbreding moeten worden gerooid. Vijf knotbomen worden in de winter verplant naar het natuurcompensatieperceel aan de Jurjaneweg (figuur 13).

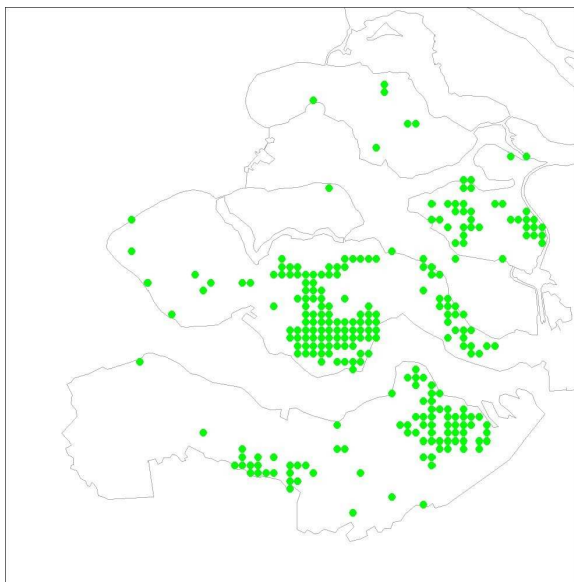
8.3 Verplanten beschermde planten

Volgens de Natuurtoets Sloeweg is er een groeiplaats van Wilde marjolein die door de voorgenomen verbreding van de Sloeweg verloren gaat. Het betreft een groeiplaats in een vlakke berm van minder dan 1 m². Deze groeiplaats zal worden gemarkeerd in 2010. De planten van deze groeiplaats worden in het najaar, nadat de ontheffing F&F wet hiervoor is verleend, verplant naar een nieuwe groeiplaats langs de Halsweg in de directe omgeving. Op deze nieuwe groeiplaats komt al jaren Gewone agrimonie voor, wat ecologisch gezien reden is om aan te nemen dat ook hier Wilde marjolein zich moet kunnen handhaven. De nieuwe groeiplaats is in beheer bij de provincie Zeeland en zal niet als werkterrein worden gebruikt voor de verbreding van de Sloeweg. Deze overhoek worden in de bouwperiode fysiek afgesloten om onbedoeld gebruik te voorkomen.



Figuur 19. Verplanten Wilde marjolein

Wilde marjolein is in de directe omgeving van de Sloeweg een frequent voorkomende plant. Het verplanten van de bestaande kleine groeiplaats in de directe omgeving zal geen invloed hebben op de instandhouding van de soort regionaal en nationaal niveau.



Figuur 20. Voorkomen Wilde marjolein in Zeeland. Bron Provincie Zeeland.

8.4 Beplanting

Om ruimte te maken voor de verbreding van het bestaande tracé moeten bomen en struiken worden geveld. De beplanting zal buiten het vogelbroedseizoen (globaal tussen 15 juli en 15 maart) worden

geveld zodra de vergunning hiervoor is verleend. Gevelde beplanting wordt versnipperd en afgevoerd. Een aantal stammen van populieren zullen worden afgevoerd. Indien binnen de periode 15 maart – 15 juli wordt geveld zal vooraf een controle plaatsvinden op aanwezigheid van broedvogels. Bij aanwezigheid van broedvogels wordt niet geveld.

8.5 Vleermuizen

De Natuurtoets Sloeweg, hst. 3 heeft het voorkomen van vleermuizen in beeld gebracht. Er zijn 4 locaties onderzocht waar bij op locatie 1, 2 en 3 ook daadwerkelijk vleermuizen zijn aangetroffen. Per locatie volgt een beschrijving van de voorgenomen maatregelen voor de verbreding Sloeweg.

Locatie 1. Parkeerplaats.

Waargenomen ;

10-15 expl. Gewone dwergvleermuis

Kleine aantallen Gewone grootoorvleermuis, fouragerend

Myotis spec., fouragerend

Maatregel ; rooien beplanting.

Mitigatie ; één rij bomen parallel met de weg laten staan zodat deze als vliegroute kan blijven functioneren. Taluds nieuwe op- en afritten worden met struiken beplant volgens figuur 17.

Landschap Sloeweg.

Locatie 2. Stelleweg.

Waargenomen ;

Gewone dwergvleermuis, fouragerend

Laatvlieger, vliegroute

Maatregel; rooien beplanting. Gebouwen blijven in stand.

Mitigatie; taluds nieuwe op- en afritten worden met struiken beplant volgens figuur 17. Landschap Sloeweg.

Locatie 3. Stelledijk.

Waargenomen;

Gewone dwergvleermuis, fouragerend

Grootoorvleermuis, fouragerend

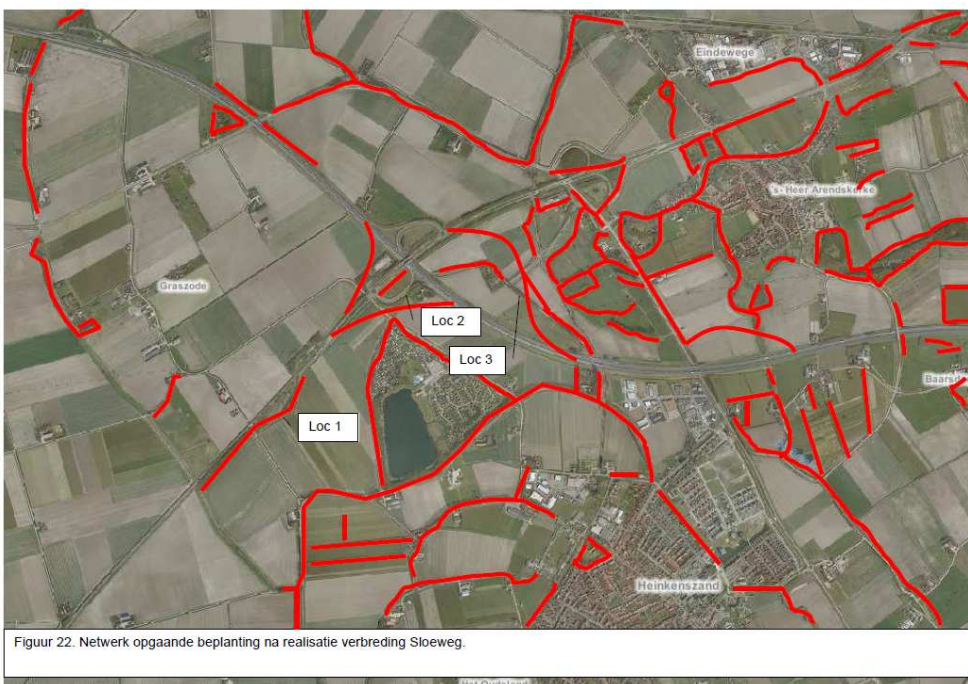
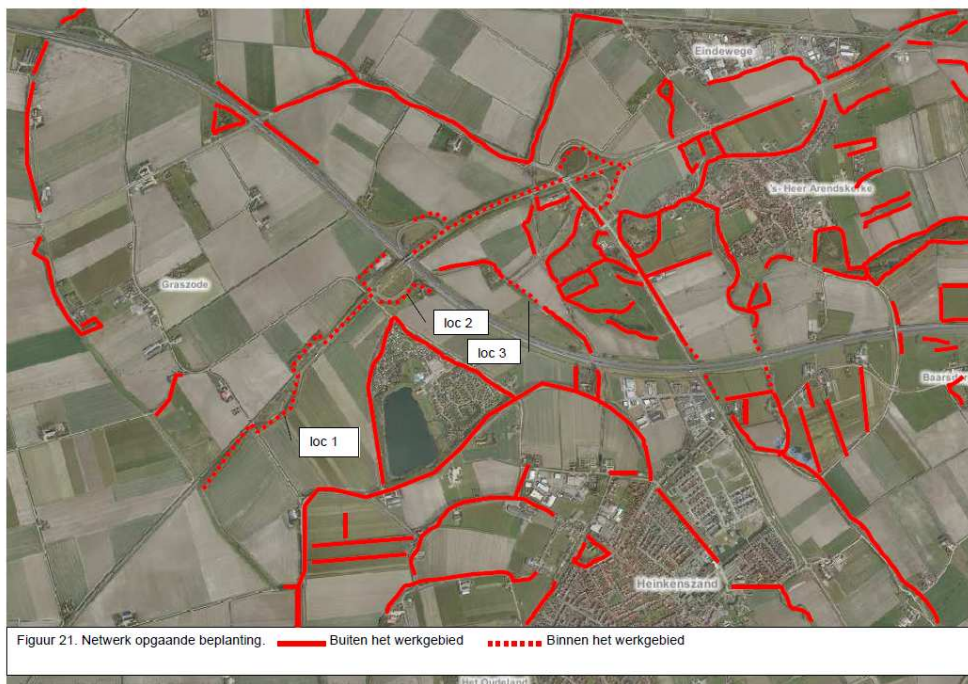
Maatregel; populieren rooien.

Mitigatie; nieuwe bomen aanplanten volgens figuur 18 Landschappelijke inpassing aansluiting Sloeweg op A58 en N664.

Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, zijn algemeen voorkomende soorten in Zeeland. Gewone grootoorvleermuis en Myotis spec. komen minder algemeen voor. Het boek Zoogdieren in Zeeland geeft echter aan dat het actuele verspreidingsbeeld waarschijnlijk niet compleet is. In Zeeland komen in de groep Myotis spec. de soorten Baardvleermuis, Franjestaart, Watervleermuis en Meervleermuis voor.

Tijdens de werkzaamheden blijven in de omgeving van het werkgebied voldoende alternatieve foerageergebieden voor vleermuizen beschikbaar (figuur 21). Na de realisatie van de verbreding Sloeweg is het netwerk opgaande beplanting plaatselijk gewijzigd (figuur 22). De drie bovenstaande onderzoekslocaties staan als respectievelijk loc 1,2 en 3 in figuur 21 en 22 aangegeven.

Het doorgaande tracé van de Sloeweg wordt niet verlicht. De 5 nieuwe rotondes worden verlichting volgens het beleid openbare verlichtingen beschreven in de nota Effe Dimmen! De verlichting op rotondes wordt in de loop van de avond en nacht tot 50 % gedimd. Inleidende verlichting wordt tot 80% gereduceerd. 2 bestaande rotondes in de Sloeweg en ook de gelijkvloerse kruising met de Stoofweg komen te vervallen en zo ook de bijhorende verlichting.



8.6 Vogels

Het vellen van beplanting zal buiten broedseizoen worden uitgevoerd. Indien toch in het broedseizoen geveld moet worden zal vooraf controle op aanwezigheid van vogels plaats vinden. Bij aanwezigheid van broedvogels zal niet worden geveld.

In het werkgebied en de directe omgeving van het tracé zijn geen jaar rond beschermde nesten bekend die beïnvloed worden door het werk. Uit gegevens van Stichting Landschapsbeheer Zeeland (SLZ) blijkt dat het dichtstbijzijnde territorium van de Steenuil zich in 2009 op ca. 700 m van de Sloeweg bevond. Verbreding van de Sloeweg heeft hierdoor geen effect op dit territorium. Ter bescherming van de soort wordt in dit activiteitenplan geen kaart met territoria opgenomen maar deze is wel beschikbaar bij SLZ en de Provincie Zeeland.

Nesten van soorten die niet jaar rond zijn beschermd worden door de ingreep niet verstoord omdat beplanting buiten het broedseizoen wordt geveld en geen gebouwen worden gesloopt.

Taluds van nieuwe op- en afritten worden met struiken beplant volgens het de figuur 17. Landschap Sloeweg In de overhoeken met natuurlijke ontwikkeling zal in de jaren na aanleg struweel opslaan.

8.7 Amfibieën

De natuurtoets Sloeweg, par. 3.3.4 geeft aan dat geen andere dan algemene soorten in het werkgebied zijn te verwachten. Bij het dempen van sloten zal dit in één richting en in de richting van een duiker of sloot worden uitgevoerd.

In de overhoeken met natuurlijke ontwikkeling worden nieuwe sloten met een natuurvriendelijke oever en poelen aangelegd volgens profiel A-A' en B-B' (figuur 15). De weg wordt in de lengterichting aan weerszijden voorzien van nieuwe wegsloten. In de nieuwe sloten en poelen zal een geschikt leefgebied ontstaan voor de algemene soorten amfibieën.

Buiten het werkgebied in westelijke richting is het voorkomen van de Rugstreeppad vastgesteld in 2007. Om deze soort uit het werkgebied te weren zullen bij de start van het project aan de westzijde van het werkgebied afschermende voorzieningen worden aangebracht. Hiervoor wordt een fijnmazig gaasdoek van ca. 50 cm hoog aangebracht vanaf de Frankrijkweg in zuidelijke richting langs het werkgebied over een lente van ca. 1,7 km.

9. Formulier ontheffing Flora en faunawet

Op het aanvraagformulier ontheffing F&F wet staan verplichte onderdelen van het activiteitenplan. De meeste onderdelen zijn reeds aan bod gekomen. Voor een aantal volgt hier een nadere beschrijving.

A blz.29, hst 9
B blz 2, par 1.1 en Natuurtoets blz 6, par 1.4
C blz 2, par 1.1
D blz 18-28, hst 7 en 8
E blz 2, par 1.1 en MER
F blz 24- 28, hst 8
G blz 24 - 28, par 8.3 en 8.5
H blz 24 en 28, par 8.3 en 8.5
I blz 24 en 28, par 8.3 en 8.5
J blz 24 en 28, par 8.3 en 8.5 en Natuurtoets
K blz 2, par 1.1
L blz 18, hst 7
M blz 3, par 1.1 en blz.30, hst 10
N blz 24 - 28, par 8.3 en 8.5 t/m 8.7
O blz 24 - 28, par 8.3 en 8.5 t/m 8.7
P blz 24 - 28, hst 8
Q n.v.t.
R blz 24- 28, hst 8
S blz 30, hst 12, MER, blz 45- 77 ,hst 6
T blz 29, hst 9
U blz 30, hst 12 , MER, blz 13- 20 hst 2, en Natuurtoets par. 1.1

A Adres waar de activiteiten in het werkgebied worden uitgevoerd.

Gemeente Borsele : Bernhardweg west,, Westerschelde tunnelweg Sloeweg, Driedijk, Stoofweg, Molendijk, Vleugelhofweg, Oude Kraaiertsedijk, Vroonweg, Stelleweg, Drieweg en Grote dijk.
Gemeente Goes : Sloeweg, Stelledijk, Noordzakweg en Poldersedijk.

G Deskundige

Arcadis, aangesloten bij het Netwerk Groen Bureaus.

T Beschrijving zorgvuldig handelen.

- In de MER is aandacht besteed aan het effect van de alternatieven op ecologie. De betrokken overheden hebben besloten het Meest Milieuvriendelijke Alternatief tot uitvoering te brengen.
- In 2008 is door Arcadis een Natuurtoets Sloeweg opgesteld met o.a. als doel in beeld te brengen wat de effecten van de verdubbeling zijn voor beschermde natuurgebieden en soorten.
- De provincie heeft in 2010 op basis van de MER en Natuurtoets het voorliggende plan voor natuurcompensatie voor beschermde gebieden en het activiteitenplan voor beschermde soorten opgesteld.
- Een aanvraag ontheffing artikel 75 Flora- en faunawet wordt aangevraagd om mitigerende maatregelen te laten beoordelen door het ministerie van LNV. Na beoordeling door LNV zal een ecologisch werkprotocol worden opgesteld.
- De provincie blijft tijdens de voorbereiding en de bouwfase van dit project volgen of er zich nieuwe feiten voordoen t.a.v. beschermde soorten in het werkgebied en neemt zo nodig maatregelen om schade aan soorten te voorkomen.

Deel 3. Overige informatie

10. Natura 2000

Het project Verbreding Sloeweg is op ruime afstand van Natura 2000-gebieden gelegen. (Meer dan 3 km van het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe.) Negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden op de instandhoudingsdoelen van één van de Natura 2000-gebieden in Zeeland zijn niet te verwachten.

Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is dan ook niet nodig.

11. Literatuur

Grontmij, 2000. Visie Sloebos.

Grontmij, 2008. Flora en fauna haventerreinen.

Provincie Zeeland, 2009. Natuurbeheerplan Zeeland 2009.

Provincie Zeeland, 2006. Omgevingsplan Zeeland 2006-2012.

Provincie Zeeland, 2009, Effe Dimmen!

Veenenbos en Bosch, 2007. Vensters op Zeeland, route ontwerp A58 traject zeeland / N62.

Arcadis, 2008. Natuurtoets Sloeweg.

Weeda, E.J. en andere, 1988, Nederlandse ecologische flora.

Provincie Zeeland, 2007, MER Sloeweg N62.

Bekker, J.P. e.a.(red), 2010: Zoogdieren in Zeeland; Fauna Zeelandica Deel 6, Zoogdierenwerkgroep Zeeland & Het Zeeuwse Landschap.

12. Bijlagen

MER Sloeweg N62

Kaart 10-0-062-M-004 Vastgesteld ontwerp MER N62 Sloeweg, Landschap en Geluid

Natuurtoets Sloeweg, Arcadis 2008