



GEMEENTE BORSELE

Besluit van de raad van de gemeente Borsele tot vaststelling van het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011".

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

Door middel van het aangehechte voorstel d.d. 17 mei 2011 met bijlage en annex hebben burgemeester en wethouders het bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad van Borsele.

Het ontwerp besluit en het ontwerp bestemmingsplan waren in de periode van 4 november 2010 tot en met 15 december 2010 voor een ieder digitaal te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl en op www.borsele.nl

Daarnaast hebben de betreffende stukken gedurende deze periode voor een ieder ter inzage gelegd in het gemeentehuis in Heinkenszand.

Het bovenstaande is vooraf bekendgemaakt door middel van een publicatie in de Bevelandse Bode en in de Staatscourant van 3 november 2010 en langs elektronische weg.

In de publicatie is mede bekendheid gegeven aan de mogelijkheid tot het kenbaar maken van zienswijzen.

Twaalf zienswijzen zijn ontvangen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend. Eén zienswijze is na ontvangst weer ingetrokken. De resterende elf zienswijzen komen derhalve voor een inhoudelijke behandeling in aanmerking.

De gemeenteraad heeft de zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan tot zich genomen.

De inhoudelijke behandeling van de zienswijzen is neergelegd in de bijlage met annex van het aangehechte raadsvoorstel d.d. 17 mei 2011. De overwegingen/reacties van het college van burgemeester en wethouders, zoals neergelegd in deze bijlage met annex, neemt de gemeenteraad volledig over en maakt deze tot de zijne.

Daarnaast is, na de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan, gebleken dat de toelichting van het bestemmingsplan op twee onderdelen aangepast moet worden. Het gaat om tekstuele aanpassingen die geen invloed/doorwerking hebben op het juridische gedeelte van het bestemmingsplan, zijnde de regels en de verbeelding/kaart.

Deze aanpassingen zijn gemotiveerd in het aangehechte raadsvoorstel. Deze motivatie neemt de gemeenteraad over en maakt deze tot de zijne.

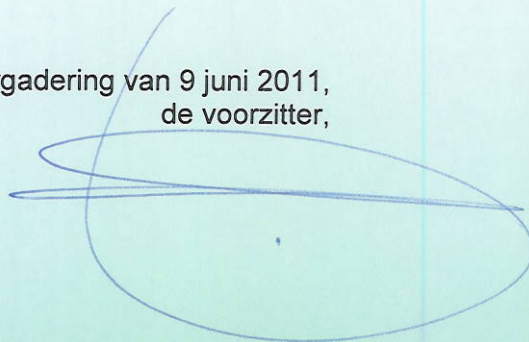
Het raadsvoorstel d.d. 17 mei 2011 met bijlage en annex maakt derhalve onderdeel uit van dit besluit, en is om die reden aangehecht.

B E S L U I T:

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening wordt:

- A. op basis van de Overwegingen/reactie zoals opgenomen in de bij het raadsvoorstel van 17 mei 2011 behorende bijlage, niet tegemoet te komen aan de zienswijze van indiener 1 t/m 9 en 11;
- B. op basis van de Overwegingen/reacties zoals opgenomen in de bij het raadsvoorstel van 17 mei 2011 behorende bijlage, tegemoet te komen aan de zienswijze van indiener 10;
Dit heeft tot gevolg dat:
 - op de verbeelding/de kaart ten behoeve van de regionale aardgastransportleiding met het nummer Z-567-25 ter plaatse ook de bestemming Leiding-Gas wordt opgenomen.
 - de verbeelding/de kaart zodanig wordt aangepast dat met betrekking tot de bestemming Leiding-Gas voor de regionale aardgastransportleidingen voorzien wordt in een belemmeringsstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de regionale aardgastransportleiding.
 - In lid 7.2.1 onder a van artikel 7 Leiding-Gas de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde van maximaal 2 meter gewijzigd wordt in maximaal 3,5 meter.
- C. de toelichting, ambtshalve, op twee onderdelen als volgt geactualiseerd:
 - in hoofdstuk 4, paragraaf 4.1 op blz 29 worden de woorden "moet een hogere grenswaarde worden afgegeven" vervangen door "is door gedeputeerde staten van Zeeland op 25 januari 2011 een hogere grenswaarde vastgesteld".
 - in hoofdstuk 7, paragraaf 7.1 op blz. 61 komt de laatste zin zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan te vervallen, omdat het vaststellen van een exploitatieplan niet aan de orde is.
- D. het (digitale) bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" (NL.IMRO.0654.BPSW2011) met inachtneming van hetgeen hierboven onder B. en C. is besloten, gewijzigd vastgesteld;
- E. de bijbehorende ondergrond op basis van de GBKN vastgesteld, zoals deze op het moment van dit besluit geldt;

Vastgesteld in de openbare vergadering van 9 juni 2011,
de griffier, de voorzitter,



Raadsvergadering 9 juni 2011

Voorstel B 4

Heinkenszand, 17 mei 2011

Onderwerp:

voorstel tot het vaststellen van het bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2011'
(portefeuille wethouder Vermue)

Gemeenteraad	datum 9/6/11
overeenk. voorstel B en W	besloten
voor kennisg. aangenomen	paraaf
motie Lpb niet	

Aangenomen 3 voor Lpb
+ sep/Ku
R leg

Geachte raad,

Inleiding

Zoals u bekend is de provincie Zeeland voornemens om de enkelbaans autoweg N62 (Sloeweg) tussen de aansluiting Westerscheldetunnelweg/Bernhardweg West en de A58 te verdubbelen naar 2x2strooks. Dit verhoogt de capaciteit en bevordert de doorstroming en veiligheid op deze regionale weg. De verdubbeling van de Sloeweg brengt met zich dat er ter hoogte van Heinkenszand een nieuwe aansluiting (op- en afrit) op de A58 wordt gemaakt. Deze aansluiting geeft een directe ontsluiting aan het gebied en verhoogt daarmee sterk de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet.

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. Om tot uitvoering te kunnen komen is het dus noodzakelijk dat de gemeente Goes en de gemeente Borsele hun betreffende bestemmingsplannen herzien.

m.e.r.-studie

Ter voorbereiding op het project is door de initiatiefnemer een m.e.r.-studie uitgevoerd. In uw vergadering van 4 februari 2010 hebt u besloten tot de keuze voor het MMA conform alternatief 1-A, tekening 08-062-SWG-012. Ook de gemeenteraad van Goes heeft besloten tot deze keuze. Dit alternatief is dan ook de basis/ het vertrekpunt geweest bij de benodigde bestemmingsplanherzieningen. Gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van dit project zijn de bestemmingsplanherzieningen in gezamenlijkheid opgepakt.

Bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011", gemeente Borsele

Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologisch kader ter realisering van de verdubbeling van het bovengenoemde deel van de N62 en een nieuwe aansluiting (op-en afrit) op de A58 ter hoogte van Heinkenszand.

De provincie Zeeland is verantwoordelijk voor de uitvoering en financiering van het project. De gronden die binnen het plangebied liggen, maar die nog niet in eigendom zijn van de provincie Zeeland moeten nog aangekocht worden. De provincie heeft hiertoe inmiddels contacten gelegd met de grondeigenaren.

Maatschappelijke toetsing

Inpraak omtrent het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden in de periode van 1 april 2010 tot en met 14 april 2010. Gedurende de inspraakperiode zijn vijftien schriftelijke reacties ingediend. In bijlage 2 van het bij het bestemmingsplan horende bijlagenboek zijn het inspraakrapport en de inspraakreacties opgenomen.

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Gelijktijdig met de inspraak is het overleg met diverse overheidsinstanties opgestart. Deze brieven zijn, evenals de beantwoording hiervan, opgenomen onder bijlage 3 van het bijlagenboek, behorende bij het bestemmingsplan.

De reacties in het kader van maatschappelijke toetsing en het overleg ex artikel 3.1.1. Bro zijn niet zodanig dat het bestemmingsplan niet verder in procedure gebracht kon worden. De uitkomsten van de maatschappelijke toetsing en het artikel 3.1.1 Bro-overleg zijn meegenomen bij de opstelling van het ontwerp bestemmingsplan. Daar waar nodig zijn, naar aanleiding hiervan, wijzigingen aangebracht in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan

Hogere grenswaarde Wet geluidhinder

Als gevolg van het project kan voor drie woningen, ook niet na het treffen van maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied, niet voldaan worden aan de normen zoals die zijn neergelegd in de Wet geluidhinder. De provincie Zeeland heeft, als bevoegd gezag in deze, voor deze drie woningen (waarvan twee op het grondgebied van Borsele) een procedure tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting gevolgd.

De hogere grenswaarden zijn op 25 januari 2011 door gedeputeerde staten vastgesteld.

Tervisielegging ontwerp besluit/ ontwerp bestemmingsplan

In de Bevelandse Bode alsmede in de Staatscourant van 3 november 2010 is bekendheid gegeven aan de digitale raadpleegbaarheid en de tervisielegging van het ontwerp besluit en het ontwerp bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" in de periode van 4 november tot en met 15 december 2010. Tevens heeft deze bekendmaking langs elektronische weg plaatsgevonden.

In de bekendmaking is ook gewezen op de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen.

Zienswijzen

Tijdens deze periode zijn twaalf zienswijzen ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en komen derhalve voor een inhoudelijke behandeling in aanmerking.

Eén van de indieners heeft, bij brief van 18 mei 2011 te kennen gegeven zijn zienswijzen in te trekken. Deze zal/kan derhalve niet meer bij de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan betrokken worden.

De samenvatting en de overwegingen/reacties over de overige elf zienswijzen zijn in een aparte bijlage, behorende bij dit raadsvoorstel opgenomen en worden geacht hiervan onderdeel uit te maken.

Op 11 januari 2011 heeft de hoorcommissie bestemmingsplannen zitting gehouden, waarbij de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld een mondelinge toelichting te geven op hun zienswijzen. Een verslag van de hoorzitting ligt voor u op de gebruikelijke wijze ter inzage.

Conclusie m.b.t. de zienswijze

Vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening is er, met uitzondering van de zienswijze van indiener 10 zoals opgenomen in de bij dit raadsvoorstel behorende bijlage, geen aanleiding om aan de zienswijzen tegemoet te komen.

Wijziging/aanpassing t.a.v. ontwerp bestemmingsplan als gevolg van zienswijze indiener 10

- op de verbeelding/de kaart wordt ten behoeve van de regionale aardgastransportleiding met het nummer Z-567-25 ter plaatse ook de bestemming Leiding-Gas opgenomen.
- de verbeelding/de kaart wordt zodanig aangepast dat met betrekking tot de bestemming Leiding-Gas voor de regionale aardgastransportleidingen voorzien wordt in een belemmeringenstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de regionale aardgastransportleiding.
- In lid 7.2.1 onder a van artikel 7 Leiding-Gas wordt de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde van maximaal 2 meter gewijzigd in maximaal 3,5 meter.

Ambtshalve aanpassing

Daarnaast moet de toelichting op twee onderdelen aangepast worden. Het gaat om tekstuele aanpassingen. Deze hebben geen invloed/doorwerking op het juridische gedeelte van het bestemmingsplan, de regels en de verbeelding/kaart.

- Vanwege het hierboven reeds vermelde gegeven dat gedeputeerde staten van Zeeland in verband met het project Verdubbeling Sloeweg op februari 2011 een hogere grenswaarde hebben vastgesteld voor twee woningen op grondgebied van de gemeente Borsele kan de tekst hieromtrent in hoofdstuk 4, paragraaf 4.1 van de toelichting worden geactualiseerd; op blz. 29 worden de woorden "moet een hogere grenswaarde worden afgegeven" vervangen door "is door gedeputeerde staten van Zeeland op 25 januari 2011 een hogere grenswaarde vastgesteld".
- In hoofdstuk 7 is in de laatste zin van paragraaf 7.1 opgenomen dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan een expliciet besluit genomen wordt dat het niet noodzakelijk is om een exploitatieplan op te stellen.
Deze zin is niet correct. Het exploitatieplan is in onderhavig geval niet aan de orde. Dit omdat de bouw van een weg niet valt onder een bouwplan zoals opgenomen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening.
De laatste zin van paragraaf 7.1 zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingplan moet komen te vervallen.

Raadsvergadering 3 maart 2011

In uw vergadering van 3 maart jl. is het bestemmingsplan, met inachtneming van het bovenstaande, ter vaststelling aan u voorgelegd. Tijdens de behandeling hiervan is door uw raad aan ons college opgedragen in overleg te treden met het (nieuwe) college van gedeputeerde staten om nogmaals:

- de mogelijkheden te bezien om in het project Verdubbeling Sloeweg een fietstunnel op te nemen ter hoogte van de kruising van de Stoofweg met de Sloeweg.
- de noodzaak van de voorgestelde brede middenberm inzichtelijk te brengen.

Besluitvorming omtrent het bestemmingsplan is door u aangehouden/uitgesteld tot na dit overleg.

Bestuurlijk overleg gemeente- provincie Zeeland

Ter uitvoering van uw opdracht hebben wij op 21 april en 11 mei jl. overleg gehad met de provincie Zeeland. In deze open en constructieve overleggen zijn alle ins en outs (nut en noodzaak, veiligheid, kostenaspect, etc.) van bovengenoemde twee zaken uitdrukkelijk en uitvoerig aan de orde geweest. De uitkomsten van dit overleg, neergelegd in een brief van de provincie Zeeland van 13 mei 2011, kenmerk 11102022, hebben helaas niet geleid tot andere inzichten ten opzichte van hetgeen in het project/het ontwerp bestemmingsplan is voorzien.

Nu het bestuurlijk overleg is afgerond, kan de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan opnieuw opgepakt worden. Omdat het bestuurlijk overleg niet geleid heeft tot bijstelling/aanvulling van het project zijn wij van mening dat de besluitvorming moet plaatsvinden zoals reeds door ons college aan uw raad is voorgesteld tijdens de raadsvergadering van 3 maart jl. Dit betekent het volgende voorstel:

Voorstel

Wij stellen u voor om:

- A. op basis van de *Overwegingen/reacties* zoals opgenomen in de bij dit raadsvoorstel behorende bijlage, niet tegemoet te komen aan de zienswijze van indiener 1 t/m 9 en 11;
- B. op basis van de *Overwegingen/reacties* zoals opgenomen in de bij dit raadsvoorstel behorende bijlage, tegemoet te komen aan de zienswijze van indiener 10;
- C. ambtshalve de toelichting met betrekking tot bovengenoemde twee onderdelen te actualiseren;

- D. het (digitale) bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" (NL.IMRO.0654.BPSW2011) gewijzigd vast te stellen;
- E. de bijbehorende ondergrond op basis van de GBKN vast te stellen, zoals deze op het moment van dit besluit geldt.

Het ontwerp besluit en de overige op dit voorstel betrekking hebbende stukken liggen voor u op de gebruikelijke wijze ter inzage.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Borsele,

E.J. Gelok, burgemeester.

P. Katsman, secretaris.

Bijlage, behorende bij het raadsvoorstel ter vaststelling van het bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011”

Het bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011” heeft van 4 november 2010 t/m 15 december 2010 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn twaalf zienswijzen ingediend. Eén zienswijze is vervolgens weer ingetrokken. In een vertrouwelijke annex zijn de namen en adresgegevens van de indieners van de resterende elf zienswijzen opgenomen.

Op 11 januari 2011 is door de “Hoorcommissie zienswijzen bestemmingsplannen” een hoorzitting gehouden waarbij de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld een mondelinge toelichting te geven. Hiervan is een verslag gemaakt.

Hieronder volgt steeds een puntsgewijze samenvatting per zienswijze, gevolgd door overwegingen/reacties en een voorstel t.a.v. de zienswijze.

Indiener 1

Zienswijze

In de zienswijze wordt, als herhaling van de reactie gegeven in het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening nogmaals aandacht gevraagd voor de verbindingsweg/de aansluiting van de Sloeweg (N62) op de zuidbaan van de A58. In overweging wordt gegeven om reeds nu planologisch rekening te houden met een verbindingsweg/aansluiting van de Sloeweg met twee rijstroken op de zuidbaan van de A58.

Overwegingen/reacties

Ter onderbouwing van de overweging verwijst de indiener van de zienswijze naar een door DHV B.V., in opdracht van de gemeente Goes, opgesteld rapport “Goes beter bereikbaar”, april 2010. Wij zijn bekend met dit rapport.

In het rapport wordt m.b.t. groeimogelijkheden *na* 2020 op de A58 *tijdens de avondspits* gesteld dat, uitgaande van het worst-case scenario (zowel WCT als VCT en Cobelfret zijn *volledig* tot ontwikkeling gekomen in 2020), er maatregelen nodig zijn op het zuidelijke deel van de A58 tussen de knooppunten Sloeweg en De Poel. Bij dit worst-case scenario kan het verkeer nog ongeveer 2-3 jaar groeien voordat deze maatregelen nodig zijn.

Ten aanzien van dit scenario het volgende.

Het is op dit moment volstrekt niet helder of dit scenario zich (zowel qua aantal ontwikkelingen als qua tempo) zal voltrekken zoals beschreven in het rapport. Het is dan ook te prematuur om in onderhavig bestemmingsplan rekening te houden met dit mogelijke scenario.

Daarnaast is in de Wet ruimtelijke ordening neergelegd dat binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum vaststelling van het bestemmingsplan, de bestemming van gronden telkens opnieuw wordt vastgesteld. Onderhavig bestemmingsplan wordt vastgesteld in de raadsvergadering van 3 maart 2011.

Indien het door DHV geschetste worst-case scenario werkelijkheid wordt, dan zijn er maatregelen nodig 2-3 jaar na 2020. Dit scenario ligt dus buiten de looptijd van onderhavig bestemmingsplan. Ook om die reden kan in dit bestemmingsplan planologisch nog geen rekening gehouden worden met dit scenario. Overigens is het wel zo dat de genoemde verbindingsweg/aansluiting uitgevoerd gaat worden als tweestrooksweg tot voor het puntstuk van de invoegstrook op de bestaande A58. Bij een eventuele toekomstige uitbreiding van de A58 naar 2x3 stroken, kan de verbindingsweg/aansluiting volledig tweestrooks aansluiten op de 3 strooks zuidbaan van de A58.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 2

Zienswijze

De zienswijze is een herhaling van de inspraakreactie, die per brief van 6 april 2010 tegen het voorontwerp bestemmingsplan is ingediend.

Samengevat houdt de zienswijze het volgende in:

1. Voorbij wordt gegaan aan de situatie op recreatiegebied Stelleplas. Uit een eerder geluidplan 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 ontegenzeggelijk nog tot een toename van de geluidsoverlast leiden. Ook zal de verdubbeling bijdragen aan een toename van de zogenaamde "zichtvervuiling". Er wordt pas akkoord gegaan met het bestemmingsplan als er adequate maatregelen gerealiseerd gaan worden om de geluidsoverlast en zichtvervuiling terug te dringen op Stelleplas.
2. Indien geen adequate maatregelen genomen worden, wordt overwogen om te zijner tijd een claim ten gevolge van planschade in te dienen. Er wordt namelijk een aanzienlijke waardevermindering van de kavels en het wegblijven van toeristen voorzien bij doorgang van het voorliggende plan.

Overwegingen/reacties

In het inspraakrapport, opgenomen in het bijlagenboek behorende bij het bestemmingsplan, is ingegaan op de inspraakreactie. Hierbij is het volgende antwoord gegeven (citaat).

- "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."

Zoals reeds aangegeven heeft de indiener zich in de zienswijze beperkt tot een herhaling van de inhoud van de eerder ingediende inspraakreactie. In de zienswijze zijn geen redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de inspraakreactie onjuist of onvolledig zou zijn.

Ten aanzien van het aspect “toename zichtvervuiling” het volgende.

Het aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende initiatief voorziet in het uitbouwen (verdubbelen) en efficiënt inrichten van bestaande infrastructuur in verband met een toename van de intensiteit op deze infrastructuur. Ter hoogte van de nieuwe aansluiting N62 op de A58 vindt er een geringe verschuiving plaats richting het recreatieterrein Stelleplas ten opzichte van de bestaande infrastructuur.

In de antwoordnota op de individuele zienswijzen op de MER Sloeweg is ten aanzien van de landschappelijke inpassing aangegeven dat deze voorziet in opgaande beplanting op de taluds. Aangezien ook de aansluiting N62 op de A58 ter hoogte van het recreatieterrein een talud kent zal hierop ook opgaande beplanting worden aangebracht.

Inmiddels heeft de uitwerking van dit antwoord zijn beslag gekregen in het door de initiatiefnemer opgestelde activiteitenplan ontheffing Flora&Faunawet, d.d. 3 november 2010 met betrekking tot dit project.

Op basis van het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 zal bij de verdubbeling van de Sloeweg aan landschappelijke inpassing, mitigatie en fysieke compensatie invulling worden gegeven.

Op pagina 28 van het rapport is (wederom) aangegeven dat de taluds van nieuwe op- en afritten met struiken worden beplant. In figuur 22 in het rapport is het netwerk van opgaande beplanting na realisatie verdubbeling Sloeweg opgenomen. In dit netwerk is ook het talud/de aansluiting N62 op de A58 ter hoogte van het recreatieterrein voorzien van opgaande beplanting.

Van een toename van zichtvervuiling ter hoogte van het recreatieterrein Stelleplas zal dan ook geen sprake zijn.

Aanvullend wordt daarbij nog opgemerkt dat voor het recreatieterrein Stelleplas onlangs een algehele herziening van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden. Hierin is neergelegd dat het van belang is om de bestaande beplantingssingel, welke het gehele recreatieterrein omsluit, in stand gehouden of zelfs versterkt wordt. Dit om de beslotenheid op het park te kunnen blijven garanderen en zorg te kunnen blijven dragen voor een goede landschappelijke inpassing in het polderlandschap.

Weliswaar is de betekenis die aan de beplantingssingel toegesneden op het recreatieterrein. Maar dit laat onverlet dat hiervan ook een externe (afschermende) werking uitgaat richting de voorgestane uitbouw van de bestaande infrastructuur/aansluiting N62/A58 ter hoogte van Stelleplas.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 3

Zienswijze

De zienswijze is een herhaling van een aspect dat per brief van 12 april 2010 als inspraakreactie is ingediend tegen het voorontwerp bestemmingsplan.

Het betreft het gegeven dat het bestemmingsplan geen inzicht geeft in de bereikbaarheid/aansluiting van het perceel Schippersweg 26 te Nieuwdorp op de te reconstrueren kruising Schippersweg/Stoofweg. Gezien de voorgestane vormgeving van deze kruising kan de huidige ontsluiting van het perceel op de Schippersweg niet gehandhaafd blijven. Hoe wordt de bereikbaarheid/aansluiting gegarandeerd/vormgegeven?

Overwegingen/reacties

Het betreffende perceel grenst aan het plangebied. In het plangebied zijn de gronden tot aan het perceel van de indiener van de zienswijze bestemd voor “Verkeer”.

Het is mogelijk dat door de reconstructie van de kruising Schippersweg/Stoofweg de huidige aansluiting/dam tot het betreffende perceel op de Schippersweg anders vorm gegeven gaat worden. Evenzeer is het denkbaar dat de huidige aansluiting/dam gehandhaafd blijft. Op dit moment is dat nog niet helder.

Een nadere detaillering van het ontwerp van de kruising aldaar zal meer duidelijkheid verschaffen of een nieuwe aansluiting/dam nodig is, dan wel of de huidige aansluiting/dam gehandhaafd kan blijven. Bestemmingsplanmatig is er ruimte om de bestaande bereikbaarheid/aansluiting voort te laten bestaan, maar ook om te komen tot een nieuwe aansluiting van het perceel op de Schippersweg.

Wel kan gesteld worden dat de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. De initiatiefnemer heeft immers de plicht om, bij realisering van de bestemming de bereikbaarheid van het perceel te garanderen.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 4

Zienswijze

1. Verzoek om de nieuw te graven afwateringssloot, gezien vanaf de schuur, iets later te laten beginnen, zodat er voldoende ruimte is om om de schuur heen te kunnen manoeuvreren.
2. Wil bevestigd hebben dat de geluidwerende voorziening ter plaatse van het adres Vleugelhofweg 1 komt te bestaan uit een aarden wal met een lengte van 80 meter, gevolgd door een geluidscherm met een lengte van 90 meter.
3. Verzoek om, in plaats van de bovenaangehaalde aarden wal, ook een geluidscherm aan te brengen. Met andere woorden het geluidscherm van 90 meter te verlengen op de plaats waar de aarden wal gedacht is.

Overwegingen/reacties

De zienswijze overziend kan gesteld worden dat deze niet gericht is tegen de ruimtelijke ingreep die wordt voorgestaan met het bestemmingsplan, zijnde een verdubbeling van de enkelbaansweg autoweg N62 (de Sloeweg) tussen de aansluiting

Westerscheldetunnelweg/Bernhardweg West en de A58 én het realiseren van een op-/afrit op de zuidbaan van de A58 ter hoogte van Heinkenszand.

Deze zienswijze heeft betrekking op het uitvoeren van het werk in het veld ter plaatse van de boerderij Vleugelhofweg 1 te 's-Heerenhoek.

1. Dit aspect heeft betrekking op de technische uitwerking én de uitvoering van de voorgestane ruimtelijke ingreep. De uitwerking en uitvoering zijn in handen van de initiatiefnemer van het project, zijnde de provincie Zeeland.

Het is het college bekend dat de initiatiefnemer al geruime tijd geleden in overleg is getreden met de indiener van de zienswijze over onder meer de vormgeving en het ruimtebeslag van de benodigde geluidwerende voorziening ter plaatse (zie onder 2. hierna) in relatie tot de vrije ligging/buikbaarheid van de aanwezige schuur.

Nu dit verzoek zich niet richt tegen het bestemmingsplan, maar betrekking heeft op het uitvoeren van het werk in het veld, waarover reeds overleg gaande is tussen de indiener van de zienswijze en de initiatiefnemer van het project hebben wij dit verzoek ter verdere afhandeling doorgezonden naar de initiatiefnemer. De provincie Zeeland heeft naar aanleiding van dit doorzenden al laten weten dat:

- de sloot in ieder geval niet op het kadastrale eigendom van de indiener van de zienswijze komt te liggen,
- het doorzichtige geluidscherm (zie hieronder onder 2.) al 10 meter voorbij de hoek van de schuur loopt,

- er nog een onderhoudsberm voorzien wordt tussen de sloot en dit geluidscherm. Het bovenstaande brengt met zich dat bij de uitvoering van het project de sloot op een afstand van meer dan 10 meter uit de schuur aangelegd gaat worden. Deze afstandsmaat laat naar verwachting meer dan voldoende manoeuvreerruimte tussen de schuur en de nieuw aan te leggen sloot.
2. Het bestemmingsplan voorziet erin dat op de bestemming "Verkeer" geluidwerende voorzieningen kunnen worden opgericht, daar waar nodig. Het bestemmingsplan schrijft de vormgeving van de benodigde geluidwerende voorziening niet voor.
- In de MER-Sloeweg is een globaal akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de onderzochte alternatieven. In het rapport "Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1-A concept besluit MER N62" van januari 2010 (opgenomen onder bijlage 4 van het bijlagenboek behorende bij het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan) is het gekozen alternatief gedetailleerd uitgewerkt en getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Zo ook voor de toekomstige geluidssituatie van de Sloeweg ter hoogte van de Vleugelhofweg. Uit dit onderzoek volgt dat, om te kunnen voldoen aan de eisen die volgen uit de Wet geluidhinder, er ter plaatse een afgeknotte geluidwal met scherm (lengte 70 meter en hoogte 4 meter) en een geluidwal (lengte 95 meter en hoogte 4 meter) nodig is. De totale lengte van de benodigde afscherming bedraagt dus 165 meter; de hoogte van deze afscherming is 4 meter. Van de zijde van de initiatiefnemer is richting de indieners van de zienswijze bestuurlijk toegezegd dat er ter plaatse van de schuur een scherm geplaatst gaat worden met een lengte van circa 20 meter. Dit om een akoestisch hiaat tussen de schuur en de afscherming te voorkomen. Hiermee komt de totale lengte van de afscherming op 185 meter.
- In reactie op de voorgestelde maatregelen hebben de indieners van de zienswijze aangedrongen om te komen tot een afscherming met minder ruimtegebruik, bijvoorbeeld een geluidwerende voorziening in de vorm van een steenkorf. Diverse aanpassingen zijn vervolgens besproken tussen de provincie Zeeland en de indieners van de zienswijzen, waaronder een aarden wal met een lengte van 80 meter en 4 meter hoog met direct daar aansluitend een doorzichtig 4 meter hoog geluidscherm met een lengte van 90 meter, zoals opgenomen in het inspraakrapport als antwoord op de inspraakreactie van de indiener van de zienswijze (zie bijlage 2 van het bijlagenboek behorende bij dit bestemmingsplan).
- Om ruimte te winnen voor het erf is er door de initiatiefnemer, na dit gecommuniceerd te hebben met de indieners van de zienswijze, uiteindelijk voor gekozen en bestuurlijk toegezegd om bij doorgang van het project ter plaatse te voorzien in een aarden wal met een lengte van 70 meter en 4 meter hoog met direct daar aansluitend een doorzichtig 4 meter hoog geluidscherm met een lengte van ongeveer 115 meter. In totaal dus een geluidwerende voorziening van 185 meter; 20 meter langer dan op grond van het akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Omdat een scherm dicht bij de bron kan worden gesitueerd dan een aarden wal én de voorziening 20 meter langer wordt dan nodig, is het effect van de op te richten geluidwerende voorziening beter dan berekend/nodig is op grond van bovengenoemd akoestisch onderzoek.
- Ons hebben geen signalen bereikt dat de geluidwerende voorziening anders uitgevoerd zal gaan worden dan is toegezegd (een 185 meter lange geluidwerende voorziening met een hoogte van 4 meter, bestaande uit een aarden wal van 70 meter en een direct aansluitend doorzichtig geluidscherm). In de, door de initiatiefnemer, nog op te stellen technische tekeningen/bestektekeningen zal de geluidwerende voorziening gedetailleerd worden vormgegeven zoals hierboven beschreven.
3. Zoals hierboven is aangegeven voorziet het bestemmingsplan erin dat op de bestemming "Verkeer" geluidwerende voorzieningen kunnen worden opgericht, daar waar nodig. Het bestemmingsplan schrijft de vormgeving van de benodigde geluidwerende voorziening niet voor. Het is aan de initiatiefnemer hoe de geluidwerende voorzieningen vorm te geven.

Het wegontwerp en de landschappelijke inpassing hiervan kent zijn basis in het op 9 oktober 2007 door gedeputeerde staten van Zeeland vastgestelde beleidsdocument "Vensters op Zeeland". In dit document is ten aanzien van de N62 opgenomen dat, waar nodig, geluidsweringen als groende dijken worden uitgevoerd. Het ter plaatse van de boerderij Vleugelhofweg 1 gekozen doorzichtig geluidscherm vormt een uitzondering op deze algemene regel. Een uitzondering die niet is ingegeven vanuit landschappelijk oogpunt, maar vanuit ruimtegebrek.

Vanuit een oogpunt van geluidreductie is het niet nodig de totale geluidwerende voorziening uit te voeren middels een geluidscherm. De combinatie aarden wal/geluidscherm maakt dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder, zeker nu de totale lengte van deze voorziening ongeveer 20 meter langer wordt dan benodigd op basis van het akoestisch onderzoek.

Ook met betrekking tot de bereikbaarheid van het perceel is het niet nodig de aarden wal te vervangen door een doorzichtig geluidscherm.

Aan de vormgeving van de geluidwerende voorziening is door initiatiefnemer al de nodige zorg besteed. Toch hebben wij het verzoek van de indiener van de zienswijze doorgeleid naar de provincie Zeeland om te bezien of er alsnog een bereidheid/basis is om tegemoet te komen aan het verzoek. Dit doorleiden staat echter los van de besluitvorming over het ontwerp bestemmingsplan. Dit betreft een technische uitvoering in het veld.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 5

Zienswijze

Met uitzondering van hetgeen hier onder 1. is opgenomen is de zienswijze een herhaling van de inspraakreactie, die per brief van 9 april 2010 tegen het voorontwerp bestemmingsplan is ingediend. Samengevat houdt de zienswijze het volgende in:

1. Het is in strijd met de wet om tijdens de termijn van terinzagelegging aanvullende relevante stukken en gegevens over het plan ter inzage te leggen.
2. Indiener van de zienswijze is fel gekant tegen de gekozen variant, nu dit voor betekent dat er pal voor het perceel/object Schippersweg 30 een nieuwe weg wordt aangelegd, parallel aan de huidige Schippersweg, die een rechtstreekse aansluiting gaat vormen met de te verdubbelen Sloeweg. Dit betekent dat al het lokale verkeer van en naar de Sloeweg via de Schippersweg gaat lopen.
3. De milieubelasting van het nu gepresenteerde tracé wordt gebagatelliseerd. De luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Molendijk met de afwikkeling van deze verkeerstromen op het lokale wegennet zal aanzienlijk verslechteren. Tevens zal het project een toename van geluidhinder en lichthinder als gevolg van het wegverkeer alsmede een vermindering van uitzicht voor de bewoners van de woning Schippersweg 30 met zich meebrengen. Daarbij komt ook nog het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand van de woning. Juist ter plaatse van de woning Schippersweg 30 zijn de gevolgen desastreus.
4. De nieuwe Sloeweg heeft hinder en overlast tot gevolg (transformatie van een rustige, landelijke en veilige woonomgeving naar een drukke, milieubelastende omgeving), met een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat. Een forse waardedaling van het perceel/object Schippersweg 30 wordt voorzien. Indiener van de zienswijze is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen. Een voor de indiener van de zienswijze minder ongunstig alternatief tracé zal leiden tot minder tot geen planschade.

Overwegingen/reacties

1. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In artikel 3:14 van deze afdeling is neergelegd dat het bestuursorgaan de ter inzage gelegde stukken aanvult met nieuwe relevante stukken en gegevens.
De door indiener van de zienswijze gesuggereerde strijdigheid met de wet wordt dan ook niet ingezien.
2. Het lokale verkeer van en naar de Sloeweg zal niet via de bestaande Schippersweg gaan. Dit gaat via een nieuwe weg die parallel, ten zuiden van de bestaande Schippersweg aangelegd gaat worden. De huidige Schippersweg blijft gehandhaafd als ontsluitingsweg voor de aanwonenden, bestemmingsverkeer en fietsverkeer. Het overige verkeer zal van de nieuwe rijbaan gebruik dienen te maken.
3. Als antwoord op de inspraakreactie is (in het inspraakrapport, opgenomen onder bijlage 2 van het bijlagenboek) niet tegengesproken dat door de verdubbeling van de Sloeweg de situatie ter plaatse van het perceel/object Schippersweg 30 zal gaan veranderen.
Geantwoord is dat de effecten van deze verandering binnen de wettelijke normen/grenswaarden van de in het geding zijnde milieuaspecten blijven. Hierbij is verwezen naar het studietraject dat vanaf medio 2001 gevolgd is voor de voor de voorgenomen verdubbeling van Sloeweg, waarbij voor een overzicht van dat studietraject verwezen is 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 en de aanvulling hierop van 19 oktober 2010. Kortom alle milieueffecten zijn in de "MER-Sloeweg" dan wel door het uitvoeren van nader onderzoek, in kaart gebracht. Conclusie van al deze studies is dat alle milieueffecten, gezien de voormelde onderzoeken, onder de wettelijke norm/binnen de wettelijke grenswaarde die voor elk deelaspect geldt, blijven.
In de zienswijze wordt slechts herhaald dat de milieubelasting ten gevolge van het gepresenteerde tracé ter plaatse van de woning Schippersweg 30 desastreus is. Een nadere onderbouwing van deze herhaalde stelling, met daarbij aangegeven waarom de beantwoording in het inspraakrapport niet deugdelijk is, wordt niet aangereikt.
Gezien de uitkomsten van de studies naar de deelaspecten wordt de stelling van de indiener van de zienswijze niet gedeeld.
De huidige Sloeweg maakt reeds onderdeel uit van de hoofdtransportroute gevaarlijke stoffen. De verdubbeling van de Sloeweg brengt hierin geen verandering. De 10^{-6} contour van een route gevaarlijke stoffen ligt op het midden van de weg. Als gevolg van de verdubbeling van de Sloeweg komt de (berm van de) nieuwe westelijke rijbaan ca. 110 meter westelijker te liggen dan (de berm van) de bestaande weg. De route gevaarlijke stoffen schuift hierdoor met eenzelfde afstand op naar het perceel/object Schippersweg 30. De kortste afstand tussen deze woning en de (berm van de) westelijke rijbaan gaat hierdoor 400 m bedragen. De stelling dat het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand van de woning gaat plaatsvinden is niet correct.
De toeleidende infrastructuur, waaronder de parallel aan de Schippersweg aan te leggen weg, naar de ongelijkvloerse kruising nabij Molendijk gaat geen onderdeel uitmaken van de transportroute gevaarlijke stoffen. De indiener van de zienswijze gaat dus niet geconfronteerd worden met een route gevaarlijke stoffen direct voor zijn woning.
4. Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" betekent een verandering van het planologische regime aan de voorzijde van het perceel/object Schippersweg 30 ten opzichte van het thans geldende planologische regime ter plaatse, neergelegd in het bestemmingsplan "Borsels Buiten".

Tegen dit veranderende planologische regime kan, op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in schade worden ingediend. Artikel 6.1 e.v. 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 wordt een tegemoetkoming in schade 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 bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" in rechte onherroepelijk is geworden.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 6

Zienswijze

Met uitzondering van hetgeen hier onder 1., 7. en 8. is opgenomen is de zienswijze een herhaling van de inspraakreactie, die per brief van 11 april 2010 tegen het voorontwerp bestemmingsplan is ingediend. Samengevat houdt de zienswijze het volgende in:

1. Het is in strijd met de wet om tijdens de termijn van terinzagelegging aanvullende relevante stukken en gegevens over het plan ter inzage te leggen.
2. Niet ingezien wordt waarom in het wegontwerp een middenberm met een breedte van 20 meter is opgenomen. Deze breedte is planologisch niet nodig en heeft tot gevolg dat van de agrarische ondernemer ruim 2 hectare aan landbouwgrond verliest.
Er wordt meer aandacht besteed aan een "mooie" weg voor de weggebruikers dan dat rekening gehouden wordt met het in stand houden van de huidige ideale bedrijfs- en woonomstandigheden.
3. De indiener van de zienswijze pleit er voor om ter hoogte van de woning/het agrarisch bedrijf een geluidwal aan te leggen ter bescherming van het woon/leefklimaat. Bijkomend effect van een dergelijke wal is dat deze ook beschermt tegen licht, fijn stof en ongevallen/explosies. Op deze manier wordt nog enigszins rekening gehouden met de belangen van de indiener van de zienswijze. Immers juist ter plaatse van de woning/het agrarisch bedrijf is de milieubelasting van het gepresenteerde tracé desastreus. Daarbij komt ook nog het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand van de woning.
4. De noodzaak van de verdubbeling wordt niet ingezien. De doorstroming van de weg is, zelfs op drukke tijden, goed. Indien de verminderde doorstroming op drukke tijden als bezwaarlijk wordt gezien door de eigenaar van de weg, wordt als oplossing aangedragen de stoplichten weg te halen.
5. Ter hoogte van de Vleugelhofweg moet een vaste oversteek komen in de vorm van een viaduct of een tunnel.
6. Vanwege de nieuwe Sloeweg wordt een forse waardedaling van het agrarische bedrijf voorzien. Ook de boerderij (woning) zal in waarde dalen als gevolg van aantasting van het woon- en leefklimaat/genot. Indiener van de zienswijze is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen. Een voor de indiener van de zienswijze minder ongunstig alternatief tracé zal leiden tot minder tot geen planschade.
7. De provincie Zeeland is tot nu toe niet bereid om een marktconforme vergoeding voor landbouwgrond te bieden. Het door de provincie Zeeland gedane bod is absoluut niet acceptabel.
8. Verzocht wordt om de gemaakte kosten voor rechtsbijstand in verband met de indiening en behandeling van de zienswijze voor rechtsbijstand te vergoeden. Ook de gemaakte en nog te maken kosten van cliënt moeten worden vergoed.

Overwegingen/reacties

1. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In artikel 3:14 van deze afdeling is neergelegd dat het bestuursorgaan de ter inzage gelegde stukken aanvult met nieuwe relevante stukken en gegevens.
De door indiener van de zienswijze gesuggereerde strijdigheid met de wet wordt dan ook niet ingezien.
2. De initiatiefnemer van het project Verdubbeling Sloeweg, de provincie Zeeland, streeft er naar om te komen tot een wegontwerp dat past 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).
Inherent aan een wegontwerp zonder geleiderails in de middenberm is dat een dergelijk wegontwerp meer ruimte vraagt dan een wegontwerp met geleiderails in de middenberm.
3. Eén van de uitgangspunten met betrekking tot een goede landschappelijke inpassing is om de lengte van de geluidsafscherming tot het noodzakelijke te beperken. Daar waar geen geluidwerende voorzieningen nodig zijn, omdat zonder deze voorzieningen reeds voldaan wordt aan de vereiste uit de Wet geluidhinder, worden deze dan ook niet aangebracht. Het onnodig aanleggen van geluidwerende voorzieningen is in strijd met het provinciale beleid "Vensters op Zeeland".

Voor de voorgenomen verdubbeling van de Sloeweg is vanaf medio 2001 een studietraject gevolgd. Onder paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is een overzicht van dit studietraject opgenomen.

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 en de aanvulling hierop van 19 oktober 2010. Kortom alle milieueffecten zijn in de "MER-Sloeweg" dan wel door het uitvoeren van nader onderzoek, in kaart gebracht. Conclusie van al deze studies is dat alle milieueffecten, gezien de voormelde onderzoeken, onder de wettelijke norm/binnen de wettelijke grenswaarde die voor elk deelaspect geldt, blijven.

Wettelijk gezien is het niet nodig een zodanige wal aan te leggen voor wat betreft de aspecten geluid, licht, fijn stof en ongevallen/explosies om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de indieners van de zienswijze te kunnen garanderen. Aanvullend wordt hier opgemerkt dat het gestelde in de zienswijze dat het geluidniveau nu al op 68 dB ligt niet juist is. In het kader van de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd met betrekking tot dit project is de geluidbelasting op de woning van de indiener van de zienswijze voor het jaar 2020 berekend op een L_{den} van 49 dB op een hoogte van 4,5 meter.

In de zienswijze wordt gesteld dat de milieubelasting ten gevolge van het gepresenteerde tracé ter plaatse van de woning/het agrarisch bedrijf desastreus is. Een nadere onderbouwing van deze stelling, met daarbij aangegeven waarom de uitkomsten van de diverse technische deelrapporten MER-Sloeweg en/of de uitkomsten van de nadere onderzoeken van sommige deelaspecten niet deugdelijk zijn, wordt niet aangereikt. Gezien de uitkomsten van de studies naar de deelaspecten wordt de stelling van de indiener van de zienswijze niet gedeeld.

De huidige Sloeweg maakt reeds onderdeel uit van de hoofdtransportroute gevaarlijke stoffen. De verdubbeling van de Sloeweg brengt hierin geen verandering. De 10^{-6} contour van een route gevaarlijke stoffen ligt op het midden van de weg. Als gevolg van de verdubbeling van de Sloeweg komt de (berm van de) nieuwe oostelijke rijbaan ca. 30 meter oostelijker te liggen dan (de berm van) de bestaande weg. De route gevaarlijke stoffen schuift hierdoor met eenzelfde afstand op naar het perceel/object van de indiener van de zienswijze. De kortste afstand tussen deze woning en de (berm van de) oostelijke rijbaan gaat hierdoor 170 m bedragen. De stelling dat het transport van gevaarlijke stoffen op te korte afstand van de woning gaat plaatsvinden is niet correct.

4. In de zienswijze wordt slechts een klein stukje van de Sloeweg (in de huidige situatie) beschouwd. Aan de hand van deze beperkte beschouwing wordt de conclusie getrokken dat een verdubbeling niet noodzakelijk is. Hiermee wordt onvoldoende gewicht toegekend aan de functie die aan de Sloeweg is toegekend, de ontwikkelingen die reeds in gang zijn gezet en ontwikkelingen die zijn beslag nog moeten krijgen.
- De Sloeweg vormt de doorgaande verbinding tussen het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de A58. Naast de functie voor het doorgaande verkeer zorgt de Sloeweg ook voor de aansluiting van verschillende woonkernen op het hoofdwegennet. De Sloeweg is in het categoriseringsplan van de provincie Zeeland opgenomen als regionale stroomweg. Dit betekent dat het autoverkeer zowel op de wegvakken als op de kruispunten moet kunnen doorstromen. De capaciteit en verkeersdoorstroming op de Sloeweg is, mede als gevolg van de Westerscheldetunnel in maart 2003, momenteel op piekmomenten al onvoldoende om de functie als stroomweg goed uit te kunnen voeren. De komende jaren wordt, mede door een verdere invulling van de economische kernzones (het Sloegebied en de Kanaalzone) nog meer verkeer verwacht. Het moge duidelijk zijn dat het voorstel van de indiener van de zienswijze om de stoplichten weg te halen niet de oplossing is om een vlotte doorstroming te garanderen.
- Gezien bovengenoemde ontwikkeling komt, zonder aanpassingen, een vlotte en veilige doorstroming op de weg verder in gevaar. De verdubbeling van de Sloeweg is opgezet met drie concrete doelstellingen:

- de verkeersafwikkeling op de Sloeweg verbeteren door het verhogen van de capaciteit en doorstroming;
- sluipverkeer op het onderliggende weggennet en ongewenst doorgaand verkeer op de Nieuwe Rijksweg voorkomen;
- de verkeersveiligheid in het gebied vergroten.

Door het verwezenlijken van deze concrete doelstellingen is een toekomstige vlotte afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid gegarandeerd.

5. 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. Ter hoogte van de Molendijk wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd 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.
- Deze langzaamverkeerroute wordt gezien als een verbetering ten opzichte van de huidige situatie/fietsbrug Vleugelhofweg. Zoals door indiener van de zienswijze is aangegeven wordt de huidige fietsbrug als (te) steil ervaren. De toeleidende wegen naar de nieuwe ongelijkvloerse kruising kennen een dusdanig gelijkmatige aanloop/laag stijgingspercentage dat het langzaamverkeer op een eenvoudige wijze de kruising met de te verdubbelen Sloeweg ter plaatse kan kruisen.

6. Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011” betekent een verandering van het planologische regime voor de indiener van de zienswijze ten opzichte van het thans geldende planologische regime ter plaatse, neergelegd in het bestemmingsplan “Borsels Buiten”.
Tegen dit veranderende planologische regime kan, op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in schade worden ingediend. Artikel 6.1 e.v. 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 wordt een tegemoetkoming in schade 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 bestemmingsplan “Verdubbeling Sloeweg 2011” in rechte onherroepelijk is geworden.
7. Het is ons bekend dat de initiatiefnemer van de verdubbeling, de provincie Zeeland, in overleg is met de grondeigenaren tot verwerving van de benodigde gronden. De gemeente staat hier buiten. Dit proces is nog in volle gang. Ons hebben geen signalen bereikt dat de benodigde gronden niet verworven kunnen gaan worden.
8. De Wet ruimtelijke ordening noch de Algemene wet bestuursrecht voorziet in een regeling om op verzoek van de indiener van de zienswijze te komen tot vergoeding van kosten die de indiener van een zienswijze heeft gemaakt in de procedure tot besluitvorming inzake vaststelling van een bestemmingsplan.
Nu een wettelijke basis ontbreekt wordt niet ingezien waarom tegemoet gekomen moet worden aan het verzoek van de indiener van de zienswijze.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 7

Zienswijze

1. De zienswijze bevat overwegend argumenten die al eerder verwoord zijn. Deze worden hier herhaald omdat wij nog steeds wachten op een argumentatie van de gemeente die leidt tot een verandering van ons standpunt.
2. De terugloop van het aantal oversteken van de Sloeweg voor fietsverkeer van en naar Nieuwdorp is onacceptabel. Cijfermatig zal wel aan de normen voldaan worden, gevoelsmatig zeer zeker niet.
3. Het nut van een wegontwerp waarin een middenberm met een breedte van 20 meter is opgenomen, wordt niet ingezien. Dit dient geen maatschappelijk doel, heeft onnodig grondaankoop tot gevolg en beknot mensen onnodig in hun woongenot.
4. Een koppeling/kruising van fietsers (langzaamverkeer) met auto's (snelverkeer) ter plaatse van de nieuwe aansluiting van het lokale wegennet op de rotonde/aansluiting Sloeweg ter hoogte van de Molendijk is niet gewenst.
5. Gekomen moet worden tot een conflictvrij tracé van fiets- met autoverkeer. Dit is mogelijk door ter hoogte van de Stoofweg of de Drieweg een tunnel aan te leggen voor fiets- en landbouwverkeer. Eventuele meerkosten van een dergelijke tunnel kunnen gevonden worden in een kostenbesparing op de niet noodzakelijke brede middenberm.
Tunnel zou ook nog dienst kunnen doen als ecoduct door de sloten aan beide zijden van de weg te koppelen en de oversteek ook voor dieren mogelijk te maken.
6. Gevreesd wordt voor sluipverkeer door Nieuwdorp en een verminderde bereikbaarheid van Nieuwdorp tijdens de aanleg.

Overwegingen/reacties

1. Bevestigd wordt dat er ten aanzien van dit project regelmatig contact geweest (zowel telefonisch als schriftelijk) is met de indiener van de zienswijze. In deze contacten is op basis van inhoudelijke argumenten aangegeven waarom gekomen is tot bepaalde keuzes/oplossingen. Dat de aangereikte argumentatie voor de indiener van de zienswijze niet geleid heeft om te komen tot een verandering van haar standpunt wordt betreurd, maar blijft voor haar rekening.
De zienswijze overziend wordt geconcludeerd dat het vasthouden aan haar standpunt niet zo zeer wordt ingegeven door rationele, verstandelijke overwegingen, maar vanuit emotionele argumenten.
2. Bij de besluitvorming door de gemeenteraad op 5 juni 2008 tot de keuze van het MMA is er onder meer een motie aangenomen, waarin de gemeenteraad het college verzocht heeft om – binnen de kaders van het MER Sloeweg - in overleg te treden met gedeputeerde staten van Zeeland om de mogelijkheden te onderzoeken van een goede toegankelijke ongelijkvloerse kruising van de Sloeweg voor fietsers te realiseren ter hoogte van de Stoofweg of de Driedijk.
Ter uitvoering van deze motie zijn er onderhandelingen gevoerd met het college van gedeputeerde staten. Door de provincie is gemotiveerd aangegeven waarom een fietstunnel aldaar niet past in het provinciaal beleid (gering aantal kruisende fietsers per etmaal, sociale onveiligheid gezien lengte fietstunnel en ligging in het buitengebied, voorziene langzaamverkeersverbinding via nieuwe aansluiting nabij Molendijk betekent slechts een toename van de afstand Nieuwdorp – 's-Heerenhoek met 183 meter). Deze motivering, in relatie tot het gegeven dat de voorziene langzaamverkeersverbinding via de nieuwe aansluiting nabij de Molendijk als voldoende veilig wordt gezien, is voor de gemeenteraad aanleiding geweest het resultaat van het overleg te aanvaarden.
In de raadsvergadering van 4 februari 2010 heeft de gemeenteraad dan ook ingestemd met MMA, alternatief 1-A. Een tracé dat niet voorziet in een ongelijkvloerse kruising van /fietstunnel onder de Sloeweg ter hoogte van de Stoofweg of de Driedijk.
3. 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).
4. De kruising van fietsverkeer met autoverkeer betreft een kruising van verkeer met een lokale oorsprong/bestemming. Hierboven (onder 2.) is reeds aangegeven dat de gemeente de voorziene langzaamverkeersverbinding via de nieuwe aansluiting nabij de Molendijk als voldoende veilig ziet. De voorziene situatie is immers niet uitzonderlijk of uniek te noemen. In Nederland is het niet ongebruikelijk dat het langzaamverkeer gelijkvloers gekruisd moet worden door lokaal autoverkeer (bestemmingsverkeer) om een stroomweg (zoals de Sloeweg of een Rijksweg) te kunnen bereiken of te kunnen verlaten.
5. Korthedshalve wordt verwezen naar hetgeen hieromtrent onder de nrs. 2 en 4. is overwogen.
6. Dit aspect betreft een afgeleide van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Dit heeft geen directe betrekking op de ruimtelijke ingreep die voorgestaan wordt met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Een bestemmingsplan waarin de verdubbeling van de Sloeweg planologische juridische verankerd wordt. Dit aspect kan om die reden niet betrokken worden in de besluitvorming.
Dit betekent overigens niet dat aan dit aspect geen aandacht besteed wordt. Hieraan wordt zeer zeker aandacht geschonken, maar in een ander kader. Dit aspect is punt van aandacht bij de voorbereiding van het werk. Bij deze voorbereiding vindt er onder meer overleg plaats met de wegbeheerders van het onderliggende wegennet op het gebied van in te stellen omleidingsroutes en wordt er gekeken naar de fasering van het werk in de tijd.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 8

Zienswijze

Samengevat houdt de zienswijze het volgende in:

1. Uit akoestische berekeningen volgt dat de geluidbelasting op het vakantiepark Stelleplas 51,5 dB zal gaan bedragen na verdubbeling van de Sloeweg. Een verhoging van 3,5 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
Er wordt gesteld dat als gevolg van deze berekende waarde er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit in tegenstelling tot de in de nabijheid van het vakantiepark gelegen woning Stelleweg 6. Daar wordt wel gesproken over het aanleg van een geluidswal als gevolg van de verdubbeling van de Sloeweg.
2. Ter vermindering van de negatieve effecten voor de gasten op het vakantiepark Stelleplas op de perceptie van het omringende wegennet en de beleving van de landschappelijke omgeving van het park wordt er op gerekend dat de mitigerende maatregelen zoals die zijn opgenomen op pagina 40 van de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan, die zien op een goede landschappelijke inpassing van de Sloeweg ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Overwegingen/reacties

1. De door de indiener van de zienswijze aangehaalde geluidbelasting van 51,5 dB op het vakantiepark Stelleplas is neergelegd in het "Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1-A concept besluit MER N62" van januari 2010.
In de MER-Sloeweg is een globaal akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de onderzochte alternatieven. In bovengenoemd akoestisch onderzoek is het gekozen alternatief gedetailleerd uitgewerkt en getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Eén van de uitgangspunten bij het akoestisch onderzoek is geweest het ijkjaar. De gemeente Borsele heeft als randvoorwaarde voor het akoestisch onderzoek gesteld dat uitgegaan moet worden van de verkeersintensiteit van voor de opening van de Westerscheldetunnelweg in maart 2003. Immers, als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel is de verkeersintensiteit op de Sloeweg aanzienlijk toegenomen. Op het moment dat als uitgangspunt enig tijdstip na opening van de Westerscheldetunnelweg was gehanteerd is er nagenoeg geen sprake van een toename van geluid als gevolg van het project verdubbeling Sloeweg.
Door vast te houden aan een ijkjaar voor opening van de Westerscheldetunnel is er, daar waar sprake van een toename van geluid, eerder aanleiding/noodzaak tot het treffen van voorzieningen. Dit uitgangspunt is door de gemeente gesteld om het woon- en leefklimaat van de aanwonenden/geluidsgevoelige objecten langs het project zo min mogelijk aan te tasten.
In de akoestische berekeningen is als uitgangspunt het jaar 2000 gehanteerd. De geluidbelasting op het vakantiepark bedroeg indertijd 51,2 dB. Als gevolg van de verdubbeling van de Sloeweg gaat de geluidbelasting op het vakantiepark 51,5 dB bedragen in het jaar 2020. Dit is een toename van 0,3 dB.
Op basis van de Wet geluidhinder moet de verdubbeling van de Sloeweg aangemerkt worden als een reconstructie, waarbij de geluidbelasting zowel voor als na de reconstructie meer dan 48 dB bedraagt. Uit de berekening volgt een toename van 0,3 dB. Deze toename is aanzienlijk minder dan de wettelijke norm van 1,5 dB. Pas wanneer er sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB als gevolg van de reconstructie schrijft de Wet geluidhinder voor dat er maatregelen getroffen moeten worden.
In het onderhavige geval is dit derhalve niet nodig.

De opmerking dat een geluidbelasting van 51,5 dB 3,5 dB boven de waarde van 48 dB ligt is op zich correct. Echter, de norm van 48 dB betreft de voorkeursgrenswaarde bij de aanleg van nieuwe wegen. Omdat hier sprake is van een reconstructie is de norm van de voorkeursgrenswaarde hier niet van toepassing.

In de huidige situatie is de zuidgevel van de woning Stelleweg 6 niet belast met geluid wegens het wegverkeer van de Sloeweg (N62) en de verbindingsweg/de aansluiting van deze op de zuidbaan van de A58. In de beoogde toekomstige situatie verandert dit. In deze situatie komt de verbindingsweg/de aansluiting van de Sloeweg (N62) op de zuidbaan van de A58 ten zuiden van de woning Stelleweg 6 te liggen. Dit brengt met zich dat (in plaats van de noordgevel van deze woning in de huidige situatie) in de nieuwe situatie de zuidgevel van deze woning belast gaat worden met geluid wegens het wegverkeer op deze verbindingsweg/aansluiting. Hier is derhalve dan ook sprake van een nieuwe situatie in het kader van de Wet geluidhinder en is het nodig om een geluidwerende voorziening in de vorm van een aarden wal te treffen in het overdrachtsgebied om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

2. Ten aanzien van het aspect "landschappelijke inpassing" het volgende.

Het aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende initiatief voorziet in het uitbouwen (verdubbelen) en efficiënt inrichten van bestaande infrastructuur in verband met een toename van de intensiteit op deze infrastructuur. Ter hoogte van de nieuwe aansluiting N62 op de A58 vindt er een geringe verschuiving plaats richting het vakantiepark Stelleplas t.o.v. de bestaande infrastructuur.

In de antwoordnota op de individuele zienswijzen op de MER Sloeweg is t.a.v. de landschappelijke inpassing aangegeven dat deze voorziet in opgaande beplanting op de taluds. Aangezien ook de aansluiting N62 op de A58 ter hoogte van het recreatieterrein een talud kent zal hierop ook opgaande beplanting worden aangebracht.

Inmiddels heeft de uitwerking van dit antwoord zijn beslag gekregen in het door de initiatiefnemer opgestelde activiteitenplan ontheffing Flora&Faunawet, d.d. 3 november 2010 met betrekking tot dit project.

Op basis van het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 zal bij de verdubbeling van de Sloeweg aan landschappelijke inpassing, mitigatie en fysieke compensatie invulling worden gegeven.

Op pagina 28 van het rapport is (wederom) aangegeven dat de taluds van nieuwe op- en afritten met struiken worden beplant. In figuur 22 in het rapport is het netwerk van opgaande beplanting na realisatie verdubbeling Sloeweg opgenomen. In dit netwerk is ook het talud/de aansluiting N62 op de A58 ter hoogte van het recreatieterrein voorzien van opgaande beplanting.

Aanvullend wordt daarbij nog opgemerkt dat voor het recreatieterrein Stelleplas onlangs een algehele herziening van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden. Hierin is neergelegd dat het van belang is om de bestaande beplantingssingel, welke het gehele recreatieterrein omsluit, in stand gehouden of zelfs versterkt wordt. Dit om de beslotenheid op het park te kunnen blijven garanderen en zorg te kunnen blijven dragen voor een goede landschappelijke inpassing in het polderlandschap.

Weliswaar is de betekenis die aan de beplantingssingel toegesneden op het recreatieterrein. Maar dit laat onverlet dat hiervan ook een externe (afschermende) werking uitgaat richting de voorgestane uitbouw van de bestaande infrastructuur/aansluiting N62/A58 ter hoogte van Stelleplas.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 9

Zienswijze

In de zienswijze worden zaken herhaald die reeds bij brief van 9 april 2010 als inspraakreactie tegen het voorontwerp bestemmingsplan zijn ingebracht. Samengevat houdt de zienswijze het volgende in:

1. De situering van de aan te leggen toeleidende weg vanaf de Stoofweg naar de te verdubbelen Sloeweg, parallel aan de Schippersweg. Deze toeleidende weg wordt pal voor het perceel/object Schippersweg 28 aangelegd. Dit is niet gewenst. De toeleidende weg moet meer in zuidelijke richting (c.a. halverwege tussen de Schippersweg en de Sloeweg) worden aangelegd.
2. Als het werk uitgevoerd gaat worden zoals voorgestaan wordt/ mogelijk gemaakt wordt door het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan dan zal dit een aanzienlijke waardevermindering voor het object Schippersweg 28 tot gevolg hebben vanwege geluidoverlast, trillingen en verlies van vrij uitzicht.

Overwegingen/reacties

In het inspraakrapport, opgenomen in het bijlagenboek behorende bij het bestemmingsplan, is gemotiveerd ingegaan op bovengenoemde inspraakreactie. De zienswijzen betreffen een herhaling van de inspraakreactie. Een onderbouwing waarom de beantwoording in het inspraakrapport niet deugdelijk is, wordt in de zienswijze niet aangereikt. Nu er geen nieuwe gezichtspunten zijn ingebracht met betrekking tot bovengenoemde twee zaken, zijn de overwegingen/reacties met betrekking tot deze zienswijze gelijklopend aan de gemotiveerde beantwoording van de inspraakreactie.

1. 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 zienswijzen op de MER Sloeweg m.b.t. dit onderwerp zijn toentertijd niet doorslaggevend geacht om deze nieuwe rijbaan op een andere plaats te situeren. Daarbij is meegewogen dat versnippering van areaal landbouwgrond zoveel mogelijk voorkomen dient te worden. Verdere planologische uitwerking van het vastgestelde Alternatief 1-A is opgenomen in het nu in procedure zijnde bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011".
2. Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" betekent een verandering van het planologische regime aan de voorzijde van het perceel/object Schippersweg 28 ten opzichte van het thans geldende planologische regime ter plaatse, neergelegd in het bestemmingsplan "Borsels Buiten".

Tegen dit veranderende planologische regime kan, op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in schade worden ingediend. Artikel 6.1 e.v. 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 wordt een tegemoetkoming in schade 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 bestemmingsplan "Verdubbeling Sloeweg 2011" in rechte onherroepelijk is geworden.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 10

Zienswijze

1. De 40 bar 6 inch aardgastransportleiding met het nummer Z-567-25 is niet positief bestemd. Op de verbeelding ontbreekt ter plaatse van deze aardastransportleiding de dubbelstemming Leiding – Gas.
2. Onderscheid moet gemaakt worden in de belemmeringenstrook voor een regionale aardgastransportleiding (vier meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding) en een hoofd aardgastransportleiding (vijf meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding).
3. De markeringspalen (zogenoemde vliegpalen t.b.v. tweewekelijkse helikoptervluchten) van aardgastransportleidingen kennen een bouwhoogte van 2,5 tot 3 meter. Artikel 7.2 van de regels voorzien slechts in een maximale bouwhoogte van 2 meter voor bouwwerken, geen gebouw zijnde. Verzocht wordt deze hoogtemaat van 2 meter te vervangen door 3 meter.

Overwegingen/reacties

1. Abusievelijk is de regionale aardgastransportleiding met het nummer Z-567-25 niet op de verbeelding/de kaart opgenomen. Dit zal alsnog gebeuren door op de verbeelding/de kaart ter plaatse ook de bestemming Leiding–Gas op te nemen.
2. In het ontwerp bestemmingsplan is de belemmeringstrook niet gespecificeerd per aardgastransportleiding. Voor alle in het plangebied gelegen aardgastransportleidingen is de grootste belemmeringstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leidingen gehanteerd. Deze belemmeringenstrook maakt onderdeel uit van de bestemming Leiding–Gas, zoals deze op de verbeelding/de kaart is neergelegd. Nu in de zienswijze verzocht wordt om deze differentiatie wel aan te brengen, wordt niet ingezien waarom hierin niet meegegaan wordt. De verbeelding/kaart zal zodanig worden aangepast dat in de bestemming Leiding–Gas voor de regionale aardgastransportleidingen voorzien gaat worden in een belemmeringenstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de regionale aardgastransportleiding. In plaats van de 5 meter waarin het ontwerp bestemmingsplan voorziet. De bestemming Leiding–Gas ten behoeve van de in het plangebied aanwezige hoofd aardgastransportleidingen wijzigt niet. Voor deze leidingen voorziet het ontwerp bestemmingsplan al in een belemmeringenstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de hoofd aardgastransportleidingen.
3. Nu blijkt dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten dienste van de bestemming Leiding–Gas meer bedraagt dan 2 meter, moet deze maat naar boven bijgesteld worden. Bij deze bijstelling wordt aansluiting gezocht bij de hoogtemaat van 3,5 meter zoals deze is opgenomen voor bouwwerken, geen gebouw zijnde ten dienste van de bestemming Leiding-Leidingstrook.

Voorstel

De zienswijze geeft aanleiding om te komen tot aanpassingen van het plan op de wijze zoals hierboven is aangegeven onder *Overwegingen/reacties*, nrs. 1. t/m 3. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld tegemoet te komen aan de zienswijze.

Indiener 11

Zienswijze

De tegen het voorontwerp bestemmingsplan ingebrachte inspraakreactie moet als letterlijk herhaald en ingelast worden beschouwd in deze zienswijze.

Samengevat houdt de zienswijze het volgende in:

1. De indieners van de zienswijze verzetten zich niet tegen de verdubbeling van de Sloeweg. Wel kunnen zij zich niet verenigen met de afwikkeling van het verkeer van de geprojecteerde afslag richting enerzijds de Molendijk en anderzijds richting de Heinkenszandseweg.
2. Op korte afstand van het object/perceel van de indieners van de zienswijze wordt voorzien in een nieuwe aansluiting/afslag van de Heinkenszandseweg middels een rotonde op de te verdubbelen Sloeweg. Deze nieuwe aansluiting/afslag zal voor (veel) meer verkeer op de Heinkenszandseweg ter hoogte van het object/perceel van de indieners van de zienswijze zorgen.
Voorgesteld wordt om de nieuw aan te leggen rotonde in de Heinkenszandseweg te verbinden met de ontsluitingsweg van de woonwijk De Blikken. Een ontsluitingsweg die uitkomt op de rotonde Molendijk. Op deze wijze hoeft het verkeer het object/perceel van de indieners van de zienswijze te passeren via de Heinkenszandseweg. Hierdoor ontstaat er een verkeersveilige en overzichtelijke situatie.
3. In vervolg op het bovenstaande wordt gevreesd dat het verkeer uit het dorp Borssele gebruik zal blijven maken om via de Molendijk en de nieuwe aansluiting/afslag Heinkenszandseweg op de Sloeweg te komen. Dit verkeer komt dus, anders dan in de huidige situatie, ook voorbij het object/perceel van de indieners van de zienswijze.
4. Het antwoord van het college dat het geluidsniveau op het object/perceel van de indieners van de zienswijze onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft, wordt in twijfel getrokken.
5. Het MMA uit de MER is slechts een keuze. De gemeenteraad is zit op geen enkele wijze vast aan het als MMA genoemd alternatief uit de MER. Gemeenteraad is dus vrij om (planologisch) gemotiveerd te komen tot een aansluiting/afslag op een andere locatie dan de thans geprojecteerde plaats.

Overwegingen/reacties

In het inspraakrapport is uitvoerig en gemotiveerd ingegaan op de door de indieners van de zienswijze aangedragen aspecten inzake het voorontwerp bestemmingsplan. Aangezien in de zienswijze gesteld wordt dat deze aspecten als letterlijk herhaald en ingelast moeten worden beschouwd (en hierboven in samenvatting zijn uitgeschreven) én hieronder wordt ingegaan op deze herhaalde aspecten wordt hier volstaan met een verwijzing naar hetgeen ten aanzien van deze inspraakreactie is opgenomen in het inspraakrapport (zie onder I-15, blz. 16 t/m 18, bijlage 2 van het bijlagen boek). Het gaat niet aan deze tekst hier volledig over te nemen.

1. Van de mededeling dat indieners van de zienswijze zich niet verzetten tegen de verdubbeling van de Sloeweg is kennis genomen.
Onder 2. hieronder wordt inhoudelijk ingegaan op de afwikkeling van het verkeer van de geprojecteerd afslag richting enerzijds de Molendijk en anderzijds richting Heinkenszandseweg.
2. De nieuwe aansluiting/afslag van de Heinkenszandseweg middels een rotonde krijgt geen directe aansluiting op de ontsluitingsweg van de woonwijk De Blikken. Ook het bestemmingsplan "'s-Heerenhoek, gedeelte De Blikken II – 2^e fase" is niet zodanig opgezet dat er vanuit deze woonwijk ingezet is op een directe ontsluiting op de Heinkenszandseweg. Deze woonwijk vindt zijn ontsluiting op de 's-Heerenhoeksedijk en de Molendijk. Het maken van een directe verbinding tussen deze woonwijk en de nieuwe aansluiting/afslag van de Heinkenszandseweg leidt tot een ongewenste verkeerstroom door deze woonwijk. Een dergelijke verbinding genereert niet alleen verkeer uit de woonwijk naar deze nieuwe aansluiting/afslag, maar genereert ook verkeer vanuit het oudere deel van 's-Heerenhoek via deze woonwijk naar de nieuwe aansluiting/afslag.
3. De vrees dat verkeer vanuit het dorp Borssele gebruik zal blijven maken om via de Molendijk en de nieuwe aansluiting/afslag Heinkenszandseweg op de Sloeweg te komen wordt niet gedeeld, gezien de in voorbereiding zijnde directe aansluiting van het dorp Borssele via de te verbrede Kaaiweg op de Europweg. Door het realiseren van deze aansluiting ontstaat er een directe aansluiting op de N62.

De afstand vanuit het dorp Borssele om de N62 te bereiken via de te verbreden Kaaiweg en Europaweg is aanzienlijk korter en beter berijdbaar dan via de Monsterweg, 's-Heerenhoeksedijk, Molendijk, Heinkenszandseweg en nieuwe aansluiting op de te verdubbelen Sloeweg.

Het bestemmingsverkeer van en naar Borssele zal dus niet voorbij het object/perceel van de indieners van de zienswijze komen.

4. De nieuwe aansluiting/afslag van de Heinkenszandseweg op de te verdubbelen Sloeweg vervangt het huidige kruispunt Stoofweg – Sloeweg. Weliswaar verandert hierdoor het verkeerspatroon van het bestemmingsverkeer ter hoogte van het object/perceel van de indieners van de zienswijze, maar heeft dit geen noemenswaardige verandering van de verkeersintensiteit ter plaatse tot gevolg. In de voor ogen staande situatie zal het verkeer vanuit de richting Heinkenszand naar de Sloeweg en v.v. niet meer voorbij het object/perceel van de indieners van de zienswijze komen. Tegenover deze afname staat een toename van verkeer vanuit 's-Heerenhoek naar de Sloeweg v.v. Dit veranderende verkeerspatroon heeft derhalve geen toename van de geluidsbelasting ter plaatse van het object/perceel van de indieners van de zienswijze tot gevolg ten opzichte van de autonome ontwikkeling in de huidige situatie (= zonder aanpassing/verdubbeling van de Sloeweg).

De nieuwe aansluiting/afslag van de Heinkenszandseweg op de te verdubbelen Sloeweg betreft een nieuwe weg ingevolge de Wet geluidhinder. De initiatiefnemer heeft voor deze nieuwe aansluiting/aan te leggen weg de geluidbelasting berekend op de aanwezige woningen gelegen binnen de aandachtzone van de weg. Zo ook voor de woning van de indieners van de zienswijze. De geluidbelasting op deze woning zal, als gevolg van de nog aan te leggen weg, 47 dB gaan bedragen. Derhalve een waarde onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zoals is neergelegd in de Wet geluidhinder.

Dat de geluidbelasting wegens de Heinkenszandseweg op de woning van de indieners van de zienswijze (in de huidige situatie, maar ook in de toekomst) hoger is dan 48 dB, is in dit verband niet relevant. Dit is geen gevolg van het project Verdubbelen Sloeweg, maar betreft een bestaande situatie.

5. Het MMA uit het MER is inderdaad een keuze. Echter de gemeenteraad heeft in haar vergaderingen van 5 juni 2008 en 4 februari 2008 het MER Sloeweg vastgesteld en op basis van de hierin beschreven alternatieven weloverwogen besloten tot de keuze van het MMA. De MER-procedure is hiermee beëindigd.

In het thans voorliggende bestemmingsplan is voortgegaan op dit besluit van de gemeenteraad. Het bestemmingsplan betreft de planologisch juridische verankering van dit MMA.

Voorstel

Er is geen aanleiding om, als gevolg van de zienswijze, te komen tot een aanpassing van het plan. Aan uw raad wordt dan ook voorgesteld niet tegemoet te komen aan de zienswijze.