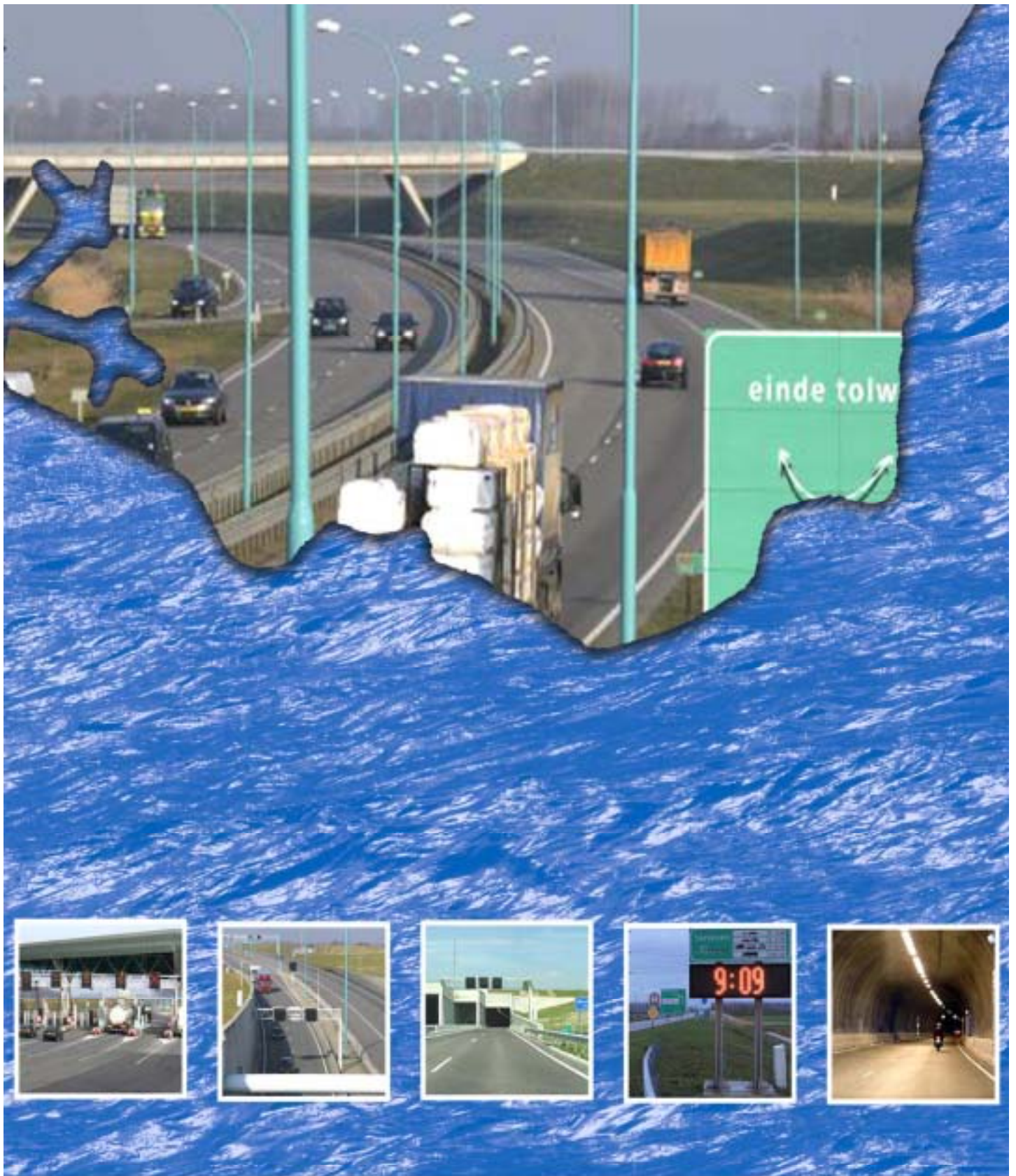




Bestemmingsplan “Verdubbeling Westerscheldetunnelweg”



Rothuizen van Doorn 't Hooft
Architecten
Stedenbouwkundigen





Vastgesteld door de raad van de gemeente Borsele
bij besluit van 4 december 2008

, voorzitter

, griffier



Rothuizen van Doorn 't Hooft  Architecten
Stedenbouwkundigen

Frans den Hollanderlaan 12
Postbus 233 4460 AE Goes
telefoon (0113) 276868
fax (0113) 214420

www.rdh.nl

Goes Middelburg Breda Terneuzen



gemeente
titel

Borsele
Bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg"

projectnummer
datum

BS2144
4 december 2008

Voorontwerp
Ontwerp
Vastgesteld

30 januari 2008
17 juni 2008
4 december 2008





TOELICHTING

TOELICHTING

behorende bij het bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg" in de gemeente Borsele

INHOUD

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Vigerend bestemmingsplan	7
1.3	Opzet van de toelichting	7
2	HUIDIGE SITUATIE	9
3	BELEIDSKADER	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	18
3.4	Toetsing beleidskaders	19
4	RANDVOORWAARDEN	21
4.1	Geluidhinder	21
4.2	Bodemverontreiniging	23
4.3	Flora en fauna	23
4.4	Archeologie	26
4.5	Water	30
4.6	Luchtkwaliteit	35
4.7	Externe veiligheid	36
4.8	Kabels en leidingen	37
5	PLANBESCHRIJVING	39
6	JURIDISCHE ASPECTEN	40
6.1	Planvorm	40
6.2	Toelichting op de bestemmingen	40
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	43
8	OVERLEG EN INSPRAAK	45
8.1	Maatschappelijke toetsing	45
8.2	Overleg	45
9	GEWIJZIGDE VASTSTELLING	51
BIJLAGEN:		
1.	Inspiraakreacties;	
2.	Vooroverlegreacties ex. artikel 10 Bro.	

SEPARAAT BIJLAGENBOEK:

1. Akoestisch onderzoek;
2. Natuurtoets;
3. Archeologie;
4. Onderzoek luchtkwaliteit;
5. Wateradvies.



Figuur 1: Plangrens

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De N.V. Westerscheldetunnel, de exploitant van de Westerscheldetunnel, is voornemens de Westerscheldetunnelweg ten noorden van de Westerscheldetunnel te verdubbelen. Het Borsels college van Burgemeester en Wethouders heeft onder voorwaarden medewerking verleend aan dit plan.

De toeleidende wegen naar de Westerscheldetunnel zijn oorspronkelijk ontworpen als 2 maal 2 autosnelweg. In de tracénota/MER zijn destijds ook alle effecten op basis van de uitvoering als autosnelweg onderzocht. Om bedrijfseconomische redenen zijn de toeleidende wegen echter grotendeels aangelegd als enkelbaans autoweg, waarbij wel rekening gehouden is met uitbouw op termijn tot autosnelweg, met een rijbaanbreedte van 12,50 m. Destijds werd verwacht dat deze uitbouw zou geschieden bij een verkeersintensiteit van 17.000 mvt/etm (werkdag), d.w.z. 10 tot 15 jaar na de openstelling van de verbinding.

Inmiddels blijkt dat het voorspelde verkeersaanbod ook daadwerkelijk optreedt. De voorspelling van 17.000 voertuigequivalenten, 10 tot 15 jaar na de openstelling is nog steeds geldig. Daarnaast zullen de Sloeweg en de Tractaatweg binnen afzienbare tijd worden verdubbeld; het is gewenst dat de verdubbeling van de tunnelweg hierop wordt afgestemd.

Daarnaast is gebleken dat de huidige rijstrookscheiding van het wegdeel tussen het toplein en de tunnel het uitvoeren van groot asfaltonderhoud zonder algehele verkeersstremming zeer bemoeilijkt. Ook bemoeilijkt de huidige constructie een adequate hulpverlening op dit wegdeel in geval van calamiteiten.

Op basis hiervan heeft de NV Westerscheldetunnel zich voorgenomen om de procedure voor de uitvoering van de verdubbeling te starten, zodat de tunnelweg omstreeks 2013 verdubbeld kan zijn.

De Westerscheldetunnelweg is opgenomen in het bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding". Aangezien het voornemen om de Westerscheldetunnelweg te verdubbelen op onderdelen strijdig is met de vigerende bestemmingsplannen "Westerschelde Oeververbinding" (alsmede dit bestemmingsplan reeds meer dan 10 jaar oud is) en "Borsels Buiten", zullen voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg deze bestemmingsplannen herzien en geactualiseerd moeten worden. Gelet op de geluidzone van het haven- en industrieterrein 't Sloe, wordt ook gedeeltelijk het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloe" herzien.



Figuur 2: Ligging plangebied

1.2 Vigerend bestemmingsplan

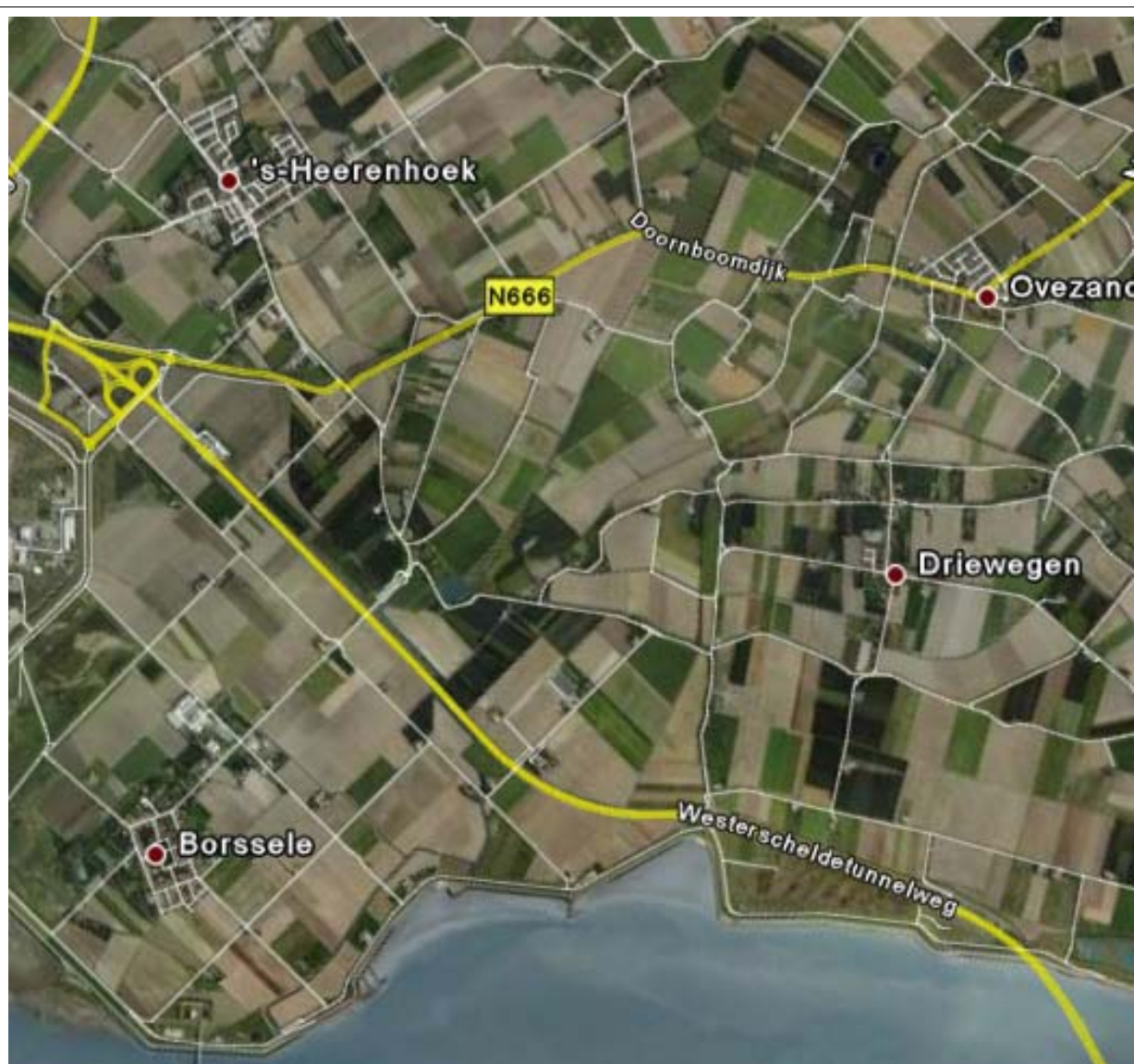
Het plangebied omvat de Westerscheldetunnelweg tussen het tolplein en de Westerscheldetunnel aan de noordzijde van de tunnel op Zuid-Beveland. In figuur 1 is de plangrens weergegeven, in figuur 2 is de ligging van het plangebied opgenomen. In figuur 3 wordt het plangebied middels een luchtfoto weergegeven.

De Westerscheldetunnelweg is opgenomen in het vigerend bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 juni 1996 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 22 oktober 1996). Het bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding", hierna te noemen W.O.V., voorziet in de ontwikkeling van de Westerscheldetunnel met de toeleidende wegen, alsmede de ruimtelijke veranderingen die daarmee direct verband houden, zoals een tolplein en een verzorgingsplaats. Het tolplein en de verzorgingsplaats zijn in het bestemmingsplan "2^e Herziening bestemmingsplan Westerschelde Oeververbinding, gedeelte verzorgingsplaats" planologisch uitgewerkt. Aangezien de beoogde ontwikkeling deels in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen "W.O.V" en "Borsels Buiten" (waarvan dit eerstgenoemde plan reeds meer dan 10 jaar oud is), zullen voor de verdubbeling van de weg deze bestemmingsplannen herzien en geactualiseerd moeten worden. Gelet op de geluidzone van het haven- en industrieterrein 't Sloe, wordt ook gedeeltelijk het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloe" herzien.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herziening en actualisering van het bestemmingsplan "W.O.V" daar waar het gaat om de Westerscheldetunnelweg, alsmede in de verbreding van de plangrens.

1.3 Opzet van de toelichting

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, voorschriften en plankaart. De voorschriften en plankaart vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het plan. Daarop wordt een toelichting gegeven. In de onderhavige toelichting worden de uitgangspunten voor het nieuwe bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg" weergegeven. De bestaande situatie wordt beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de actuele en relevante beleidskaders, doelstellingen en wet- en regelgeving van het rijk, de provincie en de gemeente. Vervolgens komen milieu- en duurzaamheidsaspecten, zoals onder andere geluidhinder, bodemverontreiniging en water, aan bod in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de beoogde verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg toegelicht. Een toelichting op het juridische deel van het bestemmingsplan, de voorschriften en plankaart wordt gegeven in hoofdstuk 6. Hoofdstukken 7 en 8 betreffen de economische uitvoerbaarheid respectievelijk de maatschappelijke toetsing en het overleg zoals bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). Tot slot zal in de fase van vaststelling van het bestemmingsplan hoofdstuk 9 worden ingevuld.



Figuur 3: Luchtfoto plangebied

2 HUIDIGE SITUATIE

Voor het formuleren van beleid en het opstellen van het bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangspunten en de huidige situatie van het plangebied goed in beeld worden gebracht. Met het oog hierop is het plangebied geïnterviewd en geanalyseerd.

Het plangebied omvat de toeleidende tolweg tussen het tolplein en de noordelijke ingang van de Westerscheldetunnel op Zuid-Beveland. Deze toeleidende weg is grotendeels aangelegd als enkelbaans autoweg met twee fysiek van elkaar gescheiden rijstroken in tegengestelde richting. Het te verdubbelen tracé heeft een lengte van circa 4 km. Op het tracé geldt een maximum snelheid van 100 km per uur. De snelheid van het verkeer wordt in de tunnel 24 uur gecontroleerd middels trajectcontrole. Overigens geldt ter plaatse van het tolplein een maximum snelheid van deels 30 en deels 50 km per uur.

Aan weerszijde van het tracé bevinden zich deels geluidswerende voorzieningen in de vorm van wallen, waardoor de weggebruiker ter plaatse van de wallen door een besloten ruimte van en naar de tunnelingang wordt begeleid. De tunnel zet zich in de beleving van de gebruiker als het ware boven de grond voort. Op enkele plaatsen worden de wallen kort onderbroken en worden doorkijkjes op het omringende landschap geboden. De geluidswerende voorzieningen hebben een lengte van circa 2 km aan weerszijden van het tracé en hebben een hoogte van circa 3 m ten opzicht van de weg en circa 3,5 m ten opzichte van het maaiveld.

De Westerscheldetunnel is een Categorie 1 tunnel, dus bestemd voor auto's, bussen en vrachtverkeer met categorie 1. Tevens mogen landbouwvoertuigen, middels een vooraf aangevraagde ontheffing, gebruik maken van de tunnel. Aangezien de Westerscheldetunnelweg de enige toeleidende weg is, geldt de categorie aanduiding ook voor dit tracé.

Ter plaatse is het grondlichaam langs het tracé reeds grotendeels ingericht voor de verdubbeling van het tracé. Tevens zijn de viaducten over het tracé extra lang gebouwd. De Westerscheldetunnel is twee keer tweebaans en heeft aan beide zijden geen vluchtstrook.

Foto's van de bestaande situatie ter plaatse van het tolplein richting de Sloeweg zijn opgenomen in figuur 4.



Figuur 4: Foto's bestaande situatie

3 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidsdoelstellingen van het rijk, de provincie en de gemeente welke van invloed zijn op de beoogde ontwikkeling. Daarnaast wordt ingegaan op de beleidsdoelstelling die ten grondslag ligt aan de actualisering van het bestemmingsplan.

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte, in werking getreden d.d. 27 februari 2006, bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode 2020 tot 2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. De beleidsvoornemens die hieraan ten grondslag liggen, betreffen de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt de rijksoverheid zich hierbij op vier algemene doelen, te weten versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke nationale en internationale ruimtelijke waarden alsmede de borging van de veiligheid.

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het is de taak van het rijk om andere overheden te voorzien van een zogenaamde goede gereedschapskist voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen, en verschuift het accent van ordening naar ontwikkeling. De nota bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden.

De rijksoverheid streeft naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Schaalvergroting en individualisering doen het belang van de bereikbaarheid voor burger en het bedrijfsleven toenemen. Hoofdwegen (Nota Ruimte, Kaart E, Infrastructuur), waaronder de Westerscheldetunnel met de toeleidende wegen, zijn een belangrijk onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur en daarmee van de ruimtelijke visie van het rijk. Om op toekomstige ontwikkeling voorbereid te zijn wordt rekening gehouden met benodigde uitbreidingsruimte voor infrastructuur.

Het rijksbeleid richt zich ten aanzien van de groene ruimte op borging en ontwikkeling van natuurwaarden en landschappelijke kwaliteit en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het Rijk heeft in de Nota Ruimte 20 Nationale landschappen aangewezen waarbinnen de belangrijkste Belvedere- en Unesco-gebieden liggen. De Zak van Zuid-Beveland, zoals deze is weergegeven op PKB-kaart 7 van de Nota Ruimte, is, als onderdeel van Zuidwest-Zeeland, aangewezen als Nationaal Landschap. Nationale Landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten. Landschappelijke,

cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt. Natuur gekoppeld aan landschap en cultuurhistorie is één van de belangrijke aandachtspunten. Binnen Nationale Landschappen is behoud door ontwikkeling het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. De landschappelijke kwaliteiten zijn medesturend voor de wijze waarop de gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal en economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt. In Zuidwest-Zeeland is de ontstaansgeschiedenis van het landschap goed herkenbaar aan de ligging van de dijken. Het dijkenpatroon geeft het eeuwenlange proces van landaanwinning weer, maar laat ook de geschiedenis van het landverlies zien. Binnen de polders zijn soms ook voormalige kreken herkenbaar. De vroeger voor heel Zeeland typerende verkaveling is het best bewaard gebleven in de Zak van Zuid-Beveland. De kernkwaliteiten van de Zak van Zuid-Beveland betreffen:

- een groen karakter door fijnmazige kleinschaligheid;
- een polderpatroon;
- kreekrestanten.

Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (MER) is een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming. Voordat de overheid een besluit neemt, moeten alle milieueffecten van het project opgenomen worden in een MER. In dit rapport moeten ook voor een aantal andere oplossingen de milieueffecten worden beschreven. Op deze manier krijgen de belanghebbende partijen en burgers vooraf kennis over de gevolgen voor het milieu van het project en van de alternatieven. Een MER wordt gebruikt bij activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu en is verplicht bij onder andere de aanleg van autowegen.

Wordt het initiatief van de N.V. Westerscheldetunnel afgezet tegen het bepaalde in het Besluit milieueffectrapportage 1994, meer speciaal bijlage C en D, dan is de conclusie dat een MER niet nodig is. De tracélengte genoemd in de aangehaalde bijlage C en D, speciaal de categorieën C 1.5 of D 1.2 worden niet gehaald nu de lengte van het te verdubbelen tracé ca. 4 kilometer bedraagt. Tijdens vooroverleg met de provincie Zeeland is geconstateerd dat er voor deze bestemmingsplanwijziging geen MER noodzakelijk is, aangezien de milieueffecten inzake de verdubbeling van het tracé reeds eerder onderzocht zijn, zulks in het kader van de aanleg van de Westerscheldetunnelweg.

Natuurprogramma Westerschelde

Natura 2000

Natura 2000 is een Europees initiatief voor een netwerk ter behoud van natuur. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn 1979 en de Habitatrichtlijn 1992. Deze richtlijnen zijn in Nederland op 1 oktober 2005 geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998.

Vogelrichtlijn

De Westerschelde is aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. De beschermende status heeft tot doel het voortbestaan van honderden vogelsoorten in Europa te verzekeren. De Vogelrichtlijn richt zich ook op de bescherming van watergebieden van internationale betekenis. Een groot aantal be-

schermingszones is om die reden tevens aangemerkt als Watergebied van internationale betekenis. Doel is deze watergebieden of Wetlands wereldwijd te beschermen tegen vernietiging en verlies van natuurwaarden. In de aangewezen zones zijn thans diverse bestaande functies aanwezig, zoals recreatie, militaire terreinen, visserij, infrastructuur en agrarische gebruiksvormen. Voor deze functies geldt dat het huidige gebruik geen beletsel is voor de in het gebied aanwezige vogelkundige waarden. Indien er ontwikkelingen plaatsvinden die significante nadelige effecten hebben op de te beschermen vogelkundige waarden dienen er passende maatregelen genomen te worden om deze effecten weg te nemen.

Habitatrichtlijn/Flora en Faunawet/Natuurbeschermingswet

In mei 1992 is de Europese Habitatrichtlijn van kracht geworden. Deze richtlijn behelst de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De richtlijn is mede bedoeld voor het realiseren van een Europees ecologisch netwerk dat gericht is op de instandhouding van een groot aantal bedreigde habitats en soorten op Europees niveau. Rijk, provincie en gemeenten hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid de natuur te beschermen. Tot die natuur behoren alle natuurgebieden, maar ook de beschermde planten- en diersoorten binnen en buiten deze gebieden. Het behoud van de soortenrijkdom, ofwel het behoud van biodiversiteit, is een belangrijk onderdeel van het (rijks)natuurbeleid. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid is gebaseerd op nationale en internationale afspraken, onder andere vastgelegd in voornoemde Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. Deze internationale verplichtingen zijn voor een groot deel verankerd in de Nederlandse regelgeving, met name in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. De Flora- en Faunawet bepaalt in artikel 2 onder meer dat het verboden is om beschermde planten- en diersoorten zonder noodzaak te verontrusten of hun voortplantings- of rustplaats te verstoren dan wel te beschadigen. In artikel 3 en artikel 4 is aangegeven welke planten- en diersoorten beschermd zijn. De Minister van LNV kan conform artikel 75 ontheffing verlenen van de opgenomen verboden mits:

- u er geen andere bevredigende oplossing bestaat;
- u er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- u er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten. Ook al is er sprake van een groot openbaar belang, een ontheffing of vrijstelling kan niet worden verleend ten aanzien van vogels behorende tot een beschermde inheemse diersoort dit conform artikel 2 Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten en Stb. 525.

Zoals uit het voorgaande blijkt is het van belang om bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland

Het Omgevingsplan Zeeland, vastgesteld op 30 juni 2006, is het beleidsplan van de provincie dat op hoofdlijnen aangeeft hoe onze provincie er over vijftien tot twintig jaar

uit moet zien. Het plan is de opvolger van de drie belangrijke bestaande beleidsplannen het Streekplan 1997, Samen slim met water 2000 en Groen licht 2000.

Duurzaam ontwikkelen vormt het centrale uitgangspunt voor het Omgevingsplan Zeeland. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in drie hoofddoelstellingen van beleid:

- Het versterken van de bijzondere Zeeuwse omgevingskwaliteiten;
 - Het bevorderen van de sociaal-culturele dynamiek en het vasthouden aan een gematigde bevolkingsgroei;
 - Het faciliteren van de noodzakelijke en gewenste economische dynamiek.
- Ingegaan wordt op de laatstgenoemde hoofddoelstelling.

Economische dynamiek

De economische kansen en knelpunten verschillen per sector en ook de relatie met de fysieke leefomgeving is bij elke sector verschillend. Betreffende mobiliteit en de inrichting van wegen wordt het Omgevingsplan gekoppeld aan het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Ruimtelijke functies en ontwikkelingen stellen eisen aan de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem en andersom bieden de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken ontwikkelingsmogelijkheden voor de functies daaromheen. Het goed benutten van de bestaande infrastructuur kan een belangrijke factor zijn bij het bepalen van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

Het basisbeleid ten aanzien van mobiliteit, zoals aangegeven in het Omgevingsplan, bestaat uit de volgende onderdelen:

- bereikbaarheid auto: de belangrijkste functies en voorzieningen zijn bereikbaar met de auto. Vanuit heel Zeeland is het hoofdwegennet binnen 10 minuten bereikbaar, terwijl op hoofdwegen sprake is van een goede doorstroming;
- bereikbaarheid openbaar vervoer: het openbaar vervoer is in Zeeland voor iedereen toegankelijk. Er rijden lijnbussen waar voldoende vraag is. Waar niet voldoende vraag is, is sprake van vraagafhankelijk vervoer;
- bereikbaarheid fiets: er wordt gestreefd naar kwaliteit;
- verkeersveiligheid: het wegennet in Zeeland is zo veilig als redelijkerwijs mogelijk;
- leefbaarheid: de negatieve effecten worden zoveel mogelijk tegen gegaan. Het verkeer mag het goed functioneren van de leefomgeving niet belemmeren.

De Westerscheldetunnelweg is in het Omgevingsplan aangegeven als onderdeel van de Zeeuwse hoofdinfrastructuur. De weg heeft een regionale stroomfunctie. Dit houdt in dat de weg bestemd is voor de afvoer van verkeer naar de ring van autosnelwegen rondom Zeeland en de A58 alsook voor het leggen van een verbinding tussen de Zeeuwse steden en de grote bedrijventerreinen. Voor onder andere het economisch functioneren van de provincie is het van belang dat de knelpunten in de bereikbaarheid worden opgelost.

Om de verkeersplanologische functies van wegen voor de toekomst veilig te stellen geldt er een waarborgingsbeleid rondom de in het Omgevingsplan aangegeven wegen. Voor wegen met een regionale stroomfunctie geldt een zone van 40 meter uit de as van de weg. Ontwikkelingen binnen deze zone mogen geen afbreuk doen aan de verkeersplanologische functie van de weg. Nieuwe onomkeerbare veranderingen of ontwikkelingen direct langs deze wegen en in strijd met de verkeersplanologische functie, dienen geweerd te worden. Dit betekent dat het huidige agrarische gebruik in de waarborgzone

mogelijk dient te blijven en niet-agrarische ontwikkelingen alsmede de nieuwvestiging van agrarische bedrijven nadrukkelijk uitgesloten wordt. Daarnaast dient op wegen met een waarborgzone van 40 meter nieuwe wegaansluitingen of kruispunten voorkomen te worden en bestaande waar mogelijk afgebroken te worden volgens het vergrotingsprincipe.

Buisleidingen

De hoofdregel van het beleid is dat, wanneer tussen industrieën, industriële centra of aanlandingspunten een leidingenstrook is aangegeven, alle toekomstige hoofdtransportleidingen, bestemd voor het vervoer van of naar deze industrieën, centra of punten in deze leidingenstrook dienen te worden gelegd. Dit beleid moet resulteren in een betere borging van leidingenstroken waardoor nieuwe leidingen sneller en met minder problemen aangelegd kunnen worden. In deze leidingstroken dienen alle toekomstige hoofdtransportleidingen te worden gelegd.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) "Mobiliteit op Maat" uit 2003 is het provinciaal categoriseringsplan opgenomen. Uitgangspunt bij de categorisering is het bereiken van een evenwicht tussen functie, vormgeving en gebruik van de weg. Zoals in het Omgevingsplan aangegeven, is aan de Westerscheldetunnelweg een regionale stroomfunctie toegekend. Om die reden dient de inrichting afgestemd te worden op een goede doorstroming. Deze goede doorstroming is te verkrijgen door het tracé te verbreden.

Daarnaast staat in het PVVP aangegeven dat de verkeersstroom komend vanaf de Westerscheldetunnel de nodige consequenties heeft voor de verkeersafwikkeling op de aangrenzende wegen. In de eerste plaats is te voorzien dat de Sloeweg verdubbeld zal moeten worden, omdat die het grootste deel van het tunnelverkeer opvangt. Inmiddels heeft de provincie Zeeland een MER voor het verdubbelen van de Sloeweg opgesteld. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat deze verdubbeling in 2013 gerealiseerd zal zijn. Een knelpunt in Zeeuwsch-Vlaanderen is de verkeersafwikkeling op de Tractaatweg van Terneuzen naar Zelzate. Momenteel heeft deze weg twee rijstroken. Als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel en het verminderen van het aantal aansluitingen op de in Vlaanderen gesitueerde Expressweg, leidt het verkeersaanbod op de N253 tot stagnatie. Momenteel wordt eveneens onderzoek gedaan naar een passende oplossing voor dit verkeersprobleem.

In de actualisatie van het PVVP, welke momenteel in procedure is, staan de verbetering van de N62 (o.a. Westerscheldetunnelweg), alsmede de verbreding van de Sloeweg als belangrijk uitgangspunt aangegeven.

Routeontwerp

Het routeontwerp "Vensters op Zeeland" is ontstaan uit een samenwerking van Rijk, provincie, gemeente en marktpartijen met als doel een mooi, functioneel en duurzame infrastructuur in Zeeland. Het routeontwerp is ontwikkeld in dezelfde periode als onderhavig bestemmingsplan is opgesteld. In het beleid is de visie inzake de A58, de route van Bergen op Zoom naar Vlissingen, en de N62, van Zelzate naar Goes, vastgelegd. Deze Zeeuwse hoofdroutes zijn dragers van de economische ontwikkelingen en het

beeld van Zeeland. Het routeontwerp geeft sturing aan het wegontwerp als ook aan de ontwikkelingen langs de wegen. Het routeontwerp voor de A58 zet in op het behoud en het verder uitbouwen van het bestaande landelijke beeld, de weg als representant van het groenblauwe imago van de regio. Voor de N62 wordt uitgegaan van een sequentie van uiteenlopende Zeeuwse beelden. Daarnaast is het traject van de rijksweg N57 op Walcheren aangemerkt als schakel in de route over de kop van de Zeeuwse- en Zuid-Hollandse eilanden. Het laatste deel van het traject op Walcheren wordt momenteel aangepast aan de functie van de weg. Daarbij wordt de verkeersveiligheid, de doorstroming en de verkeersleefbaarheid verbeterd.

Er dient bij de beoogde ontwikkeling zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de aanbevelingen uit het routeontwerp. Er zijn echter twee punten waarop aan de suggesties van het routeontwerp geen gevolg kan worden gegeven. Ten eerste is in het wegontwerp de mogelijkheid tot vervallen van de geluidwallen bij de verdubbeling van het tracé indien deze geen geluidwerende functie hebben, nader onderzocht. Bij verdubbeling van het tracé zou in principe een klein gedeelte van de geluidwallen kunnen vervallen. Echter zou dit wel een toename betekenen van geluid op de gevels van de woningen in de polder, met als gevolg een verslechtering van het woon- en leefklimaat van de bewoners van deze woningen ten opzichte van de huidige situatie. Gezien de geringe lengte en de nadelen voor de bewoners, is in het wegontwerp geconcludeerd dat het verwijderen van een gedeelte van de geluidwallen geen optie is. Ten tweede is in het routeontwerp de suggestie gedaan om bij de verdubbeling de weg bij de tunnelingang te verhogen, zodat de weggebruiker een panorama over de Westerschelde kan zien. Om een glimp van de rivier op te vangen zal het hoogste punt van de weg circa 10 m hoger aangelegd moeten worden op 16,5 m ten opzichte van NAP. Bij een maximum helling van 4,5% vergt dit tweemaal 225 m extra opgehoogd grondlichaam. Deze eventuele ophoging ligt buiten het werkgebied van de verdubbeling aangezien de weg ter plaatse al twee keer tweebaans is. Behoudens de kosten van de ophoging is er ook een nadeel voor de verkeersafwikkeling en veiligheid, zoals onder andere het teruglopen van de snelheid van vrachtauto's en windhinder. Daarnaast is naar alle waarschijnlijkheid een M.E.R. nodig voor deze ophoging. Om deze redenen is afgezien van een verdere uitwerking van deze suggestie bij de beoogde verdubbeling van het tracé.

Nota buisleidingen 2005

De provincie Zeeland wordt de laatste jaren in toenemende mate geconfronteerd met buisleidingen. Dit is een uitstekende ontwikkeling, het vervoer van stoffen via buisleidingen is namelijk een milieuvriendelijke modaliteit en het versterkt de positie van Zeeland in logistieke netwerken. Op deze wijze wordt vorm en inhoud gegeven aan een duurzame ontwikkeling van de economie. Een minpunt is dat de provincie in toenemende mate wordt geconfronteerd met leidingen die achteraf gezien niet op de juiste plaats liggen en met bouwplannen in de nabijheid van leidingenstroken. Leidingen die niet op de juiste plaats liggen frustreren in ernstige mate nieuwe ontwikkelingen. Door te bouwen naast en op leidingenstroken kan het leggen van nieuwe leidingen worden belemmerd zonder dat de capaciteit van de strook ten volle is benut.

De provincie wil het transport van stoffen door middel van buisleidingen bevorderen. Goed toegankelijke en goed gewaarborgde leidingenstroken zijn van essentieel belang voor de haven- en industrieterreinen. De provincie en de gemeenten zullen er voor moeten zorgen dat de huidige leidingenstroken toegankelijk blijven. Verder kan door

middel van deze nota worden gezien of behoefte bestaat aan een uitgebreider netwerk van leidingenstroken dan nu in het provinciaal beleid staat aangegeven. Deze nota is grotendeels verwerkt in het Omgevingsplan.

Beleidsvisie Externe Veiligheid

De beleidsvisie Externe Veiligheid is door Provinciale Staten op 7 oktober 2005 vastgesteld. In de visie is het beleid ten aanzien van externe veiligheid nader ingevuld. Deze visie schept de kaders voor de uitvoering van het provinciale externe veiligheidsbeleid op het gebied van vergunningverlening en handhaving, verkeer- en vervoerbeleid, ruimtelijk beleid, alsmede rampenbestrijding en risicocommunicatie op verschillende schaalniveaus en met verschillende partners. Daarnaast dient deze visie als ontwikkelingskader voor instrumenten in het externe veiligheidsbeleid. De visie is overigens onderdeel van het Omgevingsplan.

Het beheersen van risico's is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van bedrijven zelf. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere maatregelen inherent aan veiligheid, maatregelen om transportstromen te beïnvloeden en maatregelen om het invloedsgebied te verkleinen. De provincie past de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen toe bij de beoordeling van plannen voor nieuwe infrastructuur en ruimtelijke plannen binnen het gebied, waarin dodelijke slachtoffers kunnen vallen door een ongeval met een gevaarlijke stof. Algemene uitgangspunten in het ruimtelijk veiligheidsbeleid zijn onder andere dat bij het bestemmen van gronden rekening gehouden dient te worden met kwetsbare objecten en risicovolle activiteiten in aangrenzende gebieden en dat risicocontouren ruimtelijk vastgelegd dienen te worden. In bestemmingsplannen moet een paragraaf over veiligheid opgenomen worden.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de ruimtelijke beperkingen die gelden in de zoneringen van een leidingenstrook en niet aan die van de afzonderlijke leidingen. De risicocontouren van de afzonderlijke leidingen vallen in principe binnen de zoneringen van de leidingenstrook. Leidingen met een grotere risicocontour kunnen alleen in de leidingenstrook worden gelegd als bronmaatregelen aan de leiding worden getroffen om het risico te verkleinen. In het plangebied ligt geen buisleidingenstrook.

Nota Archeologie 2006-2012

In de ruimtelijke beleidsplannen is sinds 1997 archeologie opgenomen als onderdeel van het toetsingskader. De laatste jaren is dan ook voornamelijk ingezet op de planologische bescherming of de bescherming bij directe bedreiging van het archeologisch erfgoed. Met deze nota wil de Provincie ook meer de nadruk leggen op de indirecte bescherming, het beheer en de ontsluiting van het archeologisch erfgoed. In de nota wordt gesteld dat het uitgangspunt is dat archeologische waarden zo vroeg mogelijk in het planvormingsproces worden meegewogen. In de nota is behoud van bekende archeologische waarden in de bodem ofwel in situ het uitgangspunt.

Voor een terrein van vastgestelde archeologische waarde (AMK) geldt in principe altijd behoud in situ. Bij dynamische historische stads- en dorpskernen is dat niet altijd mogelijk. Behoud in situ is vaak ook te realiseren door planinpassing, planaanpassing of technische maatregelen. Voor gebieden met een verwachtingswaarde conform IKAW, ZAA en ARCHIS is de afweging van archeologische waarden noodzakelijk door middel van archeologisch (voor)onderzoek. Onderzoek moet gebeuren in gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde volgens de Indicatieve Kaart Archeologische

Waarden (IKAW). Gebieden met een lage of zeer lage verwachtingswaarde moeten niet onderzocht worden tenzij er een vondstmelding bekend is uit het Zeeuws Archeologisch Archief of uit het nationaal informatiesysteem (ARCHIS). Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk indien:

- aangetoond is dat geen archeologische verwachtingswaarden aanwezig zijn;
- werkzaamheden vergunningvrij kunnen worden uitgevoerd;
- werkzaamheden niet dieper worden uitgevoerd dan 30 cm onder het maaiveld;
- het te verstoren oppervlak niet groter is dan 100 m², tenzij het een terrein dat op de Archeologische Monumentenkaart Zeeland gewaardeerd is als een terrein met zeer hoge of hoge archeologische waarde;
- herbouw plaatsvindt met dezelfde afmetingen en dezelfde maat funderingen, zowel horizontaal als verticaal, als het oorspronkelijke bouwwerk.

Gemeenten, met een vastgesteld archeologiebeleid, kunnen op basis van inhoudelijk beargumenteerde keuzes van deze regelgeving inzake gebieden met een verwachtingswaarde afwijken. Dit geldt ook voor de kernen van hoge archeologische waarden. Het college van Gedeputeerde Staten behoudt echter bij toetsing zijn eigen afwegingsvrijheid, maar zal deze enkel aanwenden indien het behoud van waardevol archeologisch erfgoed wordt bedreigd.

3.3 Gemeentelijk beleid

Borsatlas (2003)

In 2003 heeft de gemeente Borsele, onder de naam Borsatlas, een ruimtelijk strategische visie ontwikkeld. Deze visie dient een tweeledig doel. Enerzijds moet het fungeren als een gemeentelijk structuurbeeld op hoofdlijnen dat in de praktijk kan dienen als werkdokument bij het nemen van ruimtelijke beslissingen. Anderzijds moet de visie een debat over de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente in breed verband opstarten en structureren, een debat tussen het ambtelijk apparaat, gemeentebestuur en belanghebbenden. De visie is onderverdeeld in thema's en deelgebieden.

Betreffende de infrastructuur is aangegeven dat de gemeente in samenwerking met het waterschap en de provincie uitvoering wil geven aan het provinciale categoriseringsplan en binnen dat kader komen tot oplossingen voor de verkeerskundige knelpunten. Er dient aandacht te worden besteed aan de monitoring van de verkeersstructuur. De Westerscheldetunnelweg is aangegeven als hoofdverkeersader.

Milieubeleidsplan

Het gemeentelijke milieubeleidsplan "Voor een gezond en veilig Borsele" uit 2004 voorziet in een integraal plan waarmee richting kan worden gegeven aan gestructureerde uitvoering van de wettelijke milieutaken. Het milieubeleidsplan geeft inzicht in de doelstellingen van beleid voor verschillende thema's op het vlak van milieu en leefomgeving. Onder andere wordt beleid uiteengezet voor de onderwerpen externe veiligheid, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. De hoofdambitie van het document behelst het in samenhang ontwikkelen van de contrasten van de gemeente, met behoud van een hoogwaardige kwaliteit van de ruimtelijke omgeving. Voor de lange termijn streeft de gemeente naar beheerste economische groei. De effecten voor de veiligheid, ruimte, natuur en milieu dienen zoveel mogelijk te worden beperkt. Gestreefd wordt naar het combineren van economische groei met een toename van de ruimtelijke en milieukwali-

teit van dorpen en buitengebied. Deze ambitie sluit aan bij de missie van de gemeente, zoals geformuleerd in de Borsatlas.

Bestemmingsplan

Het huidige tracé is opgenomen in het vigerend bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 27 juni 1996 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 22 oktober 1996). Het tolplein en de verzorgingsplaats zijn in het bestemmingsplan "2^e Herziening bestemmingsplan Westerschelde Oeververbinding, gedeelte verzorgingsplaats" planologisch uitgewerkt. De verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg is in strijd met de vigerende bestemmingsplannen ("Westerschelde Oeververbinding" en "Borsels Buiten"), daar de bestemmingsplannen destijds zijn opgesteld zonder dat het onderhavige plan daarin geheel is betrokken. Het bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding" en "Borsels Buiten" dienen om die reden te worden herzien. Gelet op de geluidzone van het haven- en industrieterrein 't Sloe, wordt ook gedeeltelijk het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloe" herzien.

3.4 Toetsing beleidskaders

Voor regionale verkeersverbindingen zijn, volgens het Rijk, de provincie en gemeenten verantwoordelijk. De verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg past in het provinciale en gemeentelijke beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Een goede doorstroming dient gewaarborgd te blijven en dit is te verkrijgen door het tracé te verbreden. Daarnaast heeft de verkeersstroom komend vanaf de Westerscheldetunnel de nodige consequenties voor de verkeersafwikkeling op onder andere de Sloeweg. Deze weg dient dan ook te worden verdubbeld. Inmiddels heeft de provincie Zeeland een MER voor de verdubbeling van de Sloeweg opgesteld. In het toekomstige provinciale verkeersbeleid staat de verbetering van de N62 (o.a. Westerscheldetunnelweg), alsmede de verbreding van de Sloeweg als belangrijk punt aangegeven. Het beleid van gemeente Borsele sluit aan bij de uitgangspunten van het provinciale beleid.

Toetsing ontwikkeling aan nationaal landschap

De Zak van Zuid-Beveland, waarin de projectlocatie is gelegen, maakt onderdeel uit van het gebied dat in het kader van de Nota Ruimte is aangewezen als nationaal landschap. Mits de kernkwaliteiten van het gebied worden behouden, zijn ontwikkelingen ter plaatse mogelijk. De voorgestane ontwikkeling, het verdubbelen van de Westerscheldetunnelweg, is al bij de aanleg van deze weg voorzien. Toentertijd was de Zak van Zuid-Beveland nog niet aangewezen als nationaal landschap. Een gedeelte van de Zak van Zuid-Beveland was al wel aangewezen als Waardevol Cultuurlandschap (WCL), dat als voorloper in beperkte zin van het nationaal landschap beschouwd kan worden. De begrenzing van de aangewezen gebieden als Waardevol Cultuurlandschap was kleiner dan het huidige nationaal landschap. Het tracé Westerscheldetunnelweg lag buiten het Waardevol Cultuurlandschap, maar inmiddels wel binnen het nationaal landschap. De voorgestane verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg was, zoals gezegd, reeds bij de aanleg van de weg voorzien. Met het ruimtebeslag voor de verdubbeling van de weg (het wegprofiel) is bij de aanleg van de kunstwerken en het grootste gedeelte van de weg al rekening gehouden. Op drie locaties, de locaties waar de geluidswallen verplaatst worden, wijkt het huidige ruimtebeslag van de Westerscheldetunnelweg af van het voorgestane ruimtebeslag. Het betreft hier de geluidswallen die over een (gezamenlijke) lengte van ongeveer 2 kilometer ca 13 meter in oostelijke richting zullen opschuiven. De

geluidswallen zijn als zodanig al in het landschap aanwezig. Nieuw op te richten geluidswallen, anders dan de te verplaatsen geluidswallen, dan wel het verhogen van de aanwezige geluidswallen zijn niet aan de orde. Gelet op het bovenstaande; het reeds aanwezige wegprofiel en de verschuiving van slecht twee kilometer geluidswal in oostelijke richting, is de onderhavige ontwikkeling niet aan te merken als een inbreuk op het nationaal landschap.

4 RANDVOORWAARDEN

In dit hoofdstuk komen de onderwerpen met betrekking tot de kwaliteit van de leefomgeving aan de orde die van belang zijn om de beoogde ontwikkeling, het verdubbelen van de noordelijke zijde van de Westerscheldetunnelweg, mogelijk te maken.

4.1 Geluidhinder

Wegverkeer

Sinds 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Voor deze gezoneerde wegen geldt een grenswaarde van 48 dB. Deze waarde wordt berekend op basis van L_{den} .

Uitgangspunt bij een fysieke wijziging van een weg is het principe dat geen relevante toename van de geluidsbelasting mag optreden. Bij een toename van 2 dB(A) of meer is sprake van een reconstructie, waaraan de Wet geluidhinder voorwaarden verbindt. De wegaanlegger is dan in principe verplicht maatregelen te treffen om de verhoging van de geluidsbelasting teniet te doen. In elk geval mag de geluidsbelasting 48 dB (L_{den}) of een eerder verleende hogere waarde bedragen zonder consequenties. Bij een toename kleiner dan 2 dB(A) hoeft de N.V. Westerschelde geen maatregelen te treffen of onthefing aan te vragen. In het rapport van 22 november 2007 van M+P raadgevende ingenieurs zijn de onderzoeksresultaten naar de te verwachten geluidsbelasting als gevolg van de toenemende verkeersintensiteiten waarvoor de Westerscheldetunnelweg wordt verdubbeld, neergelegd. De geluidsbelastingen zijn berekend met rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï. Getoetst is 1 jaar voor reconstructie en 10 jaar na de reconstructie. Om voldoende marge in de planning te houden zijn de peiljaren 2010 en 2025 gekozen. In verband met een extra voorwaarde van de gemeente Borsele is daarnaast bij alle omliggende geluidsgevoelige bestemmingen, binnen en buiten de wettelijke zone, getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), zoals deze volgens de eerdere Wet Geluidhinder is gedefinieerd. Het volledige geluidsonderzoek is toegevoegd in het separate bijlagenboek.

De geluidsbelasting na verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg bedraagt bij enkele woningen meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(L_{den}). Ook is sprake van een toename van 2 dB of meer. Er is derhalve sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Teneinde de verhoging van de geluidsbelasting teniet te doen zijn maatregelen nodig. De verhoging van de geluidsbelasting moet kleiner zijn dan 2 dB. Verder moet de reductie voldoende zijn om tevens aan de vereiste 50 dB(A) etmaalwaarde (volgens de eerdere Wgh) of aan de eerder vastgestelde hogere grenswaarde te voldoen. Uit overleg met betrokkenen naar aanleiding van de eerste rekenresultaten, blijkt dat de voorkeur voor mogelijke maatregelen uitgaat naar het toepassen van een geluidsreducerend asfalt. Hierbij is er van uitgegaan dat de huidige wal, qua ligging en hoogte, aan de westzijde gehandhaafd blijft. Aan de oostzijde wordt de wal verplaatst,

maar zal niet veranderen qua hoogte. Het verhogen van de wal en/of het toepassen van schermen is vanuit landschappelijk oogpunt minder gewenst.

Onderzocht is of de geluidstoename kan worden teruggenomen door het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Uit berekeningen blijkt dat indien het tracé vanaf 700 meter ten zuiden van het tolplein tot aan kilometer 6.1 wordt voorzien van een dunne deklaag geluidsreducerend asfalt, er geen sprake meer is van een relevante geluidstoename als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Bij toepassing van een geluidsreducerend wegdek wordt grotendeels voldaan aan het streven om de geluidsbelasting bij alle omliggende geluidsgevoelige bestemmingen te laten voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) volgens de eerdere Wet geluidhinder.

Bij de woning aan de Korte Noordweg 2 zal de toekomstige geluidsbelasting 52 dB(A) etmaalwaarde, respectievelijk 50 dB Lden, bedragen. Voor deze woning is in het verleden een hogere grenswaarde van 51 dB(A) vastgesteld. Het vaststellen van een nieuwe hogere grenswaarde is niet aan de orde. Derhalve zullen ten behoeve van deze woning zodanige aanvullende voorzieningen op of aan de reeds aanwezige geluidswal aan de westzijde worden gerealiseerd, dat de toekomstige geluidbelasting op de gevels van deze woning maximaal 51 dB(A) zal gaan bedragen. Derhalve is voor de reconstructie van het tracé het vaststellen van een nieuwe hogere grenswaarde niet noodzakelijk.

Geluidzone Sloegebied

In 2005 is akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van een optimale geluidzone van het Sloegebied, het industriegebied ten westen van het tracé. Destijds is gebleken dat een geoptimaliseerde geluidzone binnen de gestelde randvoorwaarden juridisch gezien mogelijk is als de zone ter hoogte van de kernen 's Heerenhoek, Borssele en Nieuwdorp wordt verruimd. Tevens is gebleken dat de geluidzone ter hoogte van de kern Nieuw- en Sint Joosland kan worden verkleind. In het bestemmingsplan "Herziening geluidcontour Sloegebied" betreffende het Borselse grondgebied is deze optimale geluidcontour vastgelegd. Tevens is er in dit plan een zonebeheersysteem opgezet. Hierbij geldt een beleidsregel waarin het gebruik en de uitgeefbaarheid van geluidsruimte op het industrieterrein Sloegebied wordt geregeld. De doelstelling van deze beleidsregel is het invullen van het gehele industrieterrein Sloegebied zonder overschrijding van de gewijzigde geluidzone. Deze doelstelling wordt gehaald door de toets op de geluidzone en de vastgestelde hogere grenswaarden voor de in de geluidzone gelegen woningen en indien deze niet verhoogd zijn de maximaal toelaatbare geluidbelasting (MTG) en door de toets op de per kavel vastgestelde geluidsruimte.

Voor de Westerscheldetunnelweg is de eerdere geluidcontour van de plankaart in het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" verwijderd en is de geoptimaliseerde geluidcontour van 50 dB(A) op deze kaart ingetekend. De onderliggende bestemmingen worden op deze plankaart gerespecteerd. Dit betekent dat de bijbehorende voorschriften uit het moederplan, het bestemmingsplan "Westerschelde Oeververbinding", op de nieuwe situatie van toepassing blijven doordat deze expliciet van toepassing zijn in het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" verklaard. In het moederplan is bepaald dat binnen de op de plankaart aangegeven zonegrens industrielawaai Sloegebied geen nieuwe bedrijfswoningen mogen worden opgericht, tenzij door

Gedeputeerde Staten een hogere grenswaarde wordt afgegeven. Het beoogd tracé ligt deels binnen de zonegrens, echter is het conform het onderhavige bestemmingsplan niet toegestaan om voor bewoning bestemde gebouwen op te richten. Derhalve is de zonegrens niet van invloed op de beoogde ontwikkeling.

4.2 Bodemverontreiniging

Wettelijk is bepaald dat een bouwvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat er schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Op grond van de Woningwet artikel 8, lid 1 juncto artikel 2.4.1 Bouw verordening van de gemeente Borsele is bepaald dat het verboden is te bouwen op een zodanig verontreinigde grond, dat er schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. De verdubbeling van de toeleidende weg naar de Westerscheldetunnel betreft geen 'bouwen' in de zin van de wet, noch is er schade of gevaar te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers van voormelde tunnelweg. Er is derhalve geen bodemonderzoek uitgevoerd.

Volledigheidshalve zij nog opgemerkt dat bij de aanleg van het oorspronkelijk tracé bodemonderzoek is uitgevoerd. Diverse kleine saneringen zijn uitgevoerd, met name kleine stortplaatsen (Zeeuws Vlaanderen) en de bermen van de Monsterweg. De huidige verbreding is op dit gebied voldoende voorbereid. Indien er tijdens de uitvoering nog een onverwachte verontreiniging wordt aangetroffen, dan zal deze op de wettelijk voorgeschreven wijze worden behandeld. In het bestek zal daarover een paragraaf worden opgenomen.

4.3 Flora en fauna

Vogelrichtlijn

De Vogelrichtlijn heeft het doel om alle in het wild levende vogels en hun habitats op het grondgebied van de Europese Unie te beschermen en te beheren. Hiervoor zijn onder meer speciale beschermingszones aangewezen. Ook is het verplicht om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende factoren in gebieden optreden die negatieve gevolgen hebben op het voortbestaan van de vogelsoorten, die door de Vogelrichtlijn beschermd worden. De Westerschelde is aangewezen als Vogelrichtlijngebied, de planlocatie zelf valt hier echter buiten.

Habitatrichtlijn/Flora- en Faunawet

In mei 1992 is de Habitatrichtlijn van kracht geworden. Deze richtlijn behelst de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De richtlijn is mede bedoeld voor het realiseren van een Europees ecologisch netwerk dat gericht is op de instandhouding van een groot aantal bedreigde habitats en soorten op Europees niveau. Het is van belang bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke diersoorten en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. De Westerschelde is aangewezen als Habitatrichtlijngebied, de planlocatie zelf valt hier echter buiten. Daarnaast is het gebied dat ten zuidwesten van het plangebied ligt gesitueerd, de inlaag

2005, onderdeel van de EHS. Dit laatstgenoemde natuurgebied is laatstelijk planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan Borsels Buiten.

Bij vooroverleg met de provincie Zeeland is overeengekomen dat er voor de beoogde ontwikkeling geen passende beoordeling ten aanzien van de externe werking voor het habitatgebied Westerschelde, alsmede voor het gebied ten zuidwesten van het plangebied, de inlaag 2005, nodig is.

De inlaag 2005 is een natuurgebied van ca. 40 ha en was reeds voorzien bij de aanleg van de Westerscheldetunnel en het toeleidende tracé (Westerscheldetunnelweg). In een convenant tussen de provincie Zeeland en de gemeente Borsele d.d. 23 december 1994 is overeengekomen dat het verlies aan natuurwaarden in de directe omgeving diende te worden gecompenseerd. Er is derhalve een directe relatie tussen de inlaag 2005 en (de aanleg van) het tracé/de Westerschelde Oeververbinding, ook in de zin dat de één de ander niet bijt, zulks in de meest ruime zin. Immers het planologisch mogelijk maken van een natuurgebied, terwijl dit vanwege omgevingsfactoren feitelijk niet gerealiseerd kan worden, is illusoir.

De thans voorgestane ontwikkeling, kort gezegd de verdubbeling van het wegprofiel van de Westerscheldetunnelweg, kan met name gevolgen hebben op het gebied van geluid en luchtkwaliteit, welke gevolgen mogelijk buiten het plangebied effect hebben (z.g. externe werking) op de Westerschelde en de inlaag 2005. Op grond van artikel 19j juncto artikel 19f van de Natuurbeschermingswet zal in dergelijke gevallen een passende beoordeling dienen plaats te vinden. Echter indien uit objectieve gegevens op voorhand kan worden uitgesloten dat de onderhavige ontwikkeling significante gevolgen voor de voormelde gebieden hebben, mag een passende beoordeling achterwege worden gelaten. In dit kader is een voortoets uitgevoerd om te bepalen of er mogelijk significant negatieve effecten op de Speciale Beschermingszones te verwachten zijn. Door Buijs Eco Consult en Habitat-Advies is het onderzoek uitgevoerd. De centrale vraagstelling in dit onderzoek is: kan de verbreding van de Westerscheldetunnelweg significante effecten hebben op de specifieke waarden in de bedoelde Speciale Beschermingszones? De conclusie uit het onderzoek is weergegeven in onderstaande tabel.

Effect	Treedt op?	Onaanvaardbare verstoring of verslechtering?
Directe aantasting		
Doden en/of beschadigen	Nee	Niet van toepassing
Vernietigen habitats	Nee	Niet van toepassing
Oppervlakteverlies	Nee	Niet van toepassing
Indirecte aantasting		
Geluidsverstoring	Ja	Nee
Lichtverstoring	Nee	Niet van toepassing
Visuele verstoring	Nee	Niet van toepassing
Barrièrewerking	Nee	Niet van toepassing
Depositie	Nee	Niet van toepassing
Verdroging	Nee	Niet van toepassing

Kortom significante gevolgen voor de voormelde gebieden is uit objectieve gegevens uitgesloten. Een passende beoordeling is derhalve niet nodig. Het onderzoek is in de bijlage opgenomen.

Natuurloket

Ten behoeve van het onderzoek of en welke dier- en plantensoorten er in het plangebied voorkomen en wat hun beschermingsstatus is, is gebruik gemaakt van het digitale Natuurloket. Dit loket verwijst naar bestaande gegevens over de aanwezigheid van soorten planten en dieren in Nederland. Het gaat hierbij om soorten die bescherming genieten vanuit wet- en regelgeving, om te beginnen Vogel- en Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet. Ook wordt informatie gegeven over soorten van Rode lijsten. Het Natuurloket is in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij ingesteld door de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna om de uitvoering van internationale richtlijnen, Flora- en Faunawet en Natuurbeschermingswet te ondersteunen. In de systematiek van het Natuurloket is Nederland ingedeeld in kilometerhokken. Per kilometerhok wordt aangegeven welke soorten planten en dieren in het desbetreffende hok zijn gesignaleerd. Het plangebied valt binnen de hokken 041-383, 041-384, 042-381, 042-382, 042-383, 043-380, 043-381 en 044-380, waar gemiddeld de volgende aantal soorten zijn aangetroffen (peildatum november 2007):

- 1 soort vaatplant, voorkomend op de Flora- en faunawet lijst 1;
- 4 soorten vaatplanten, voorkomend op de Rode lijst;
- 2 soorten zoogdieren, voorkomend op de Flora- en faunawet lijst 1;
- 7 soorten broedvogels, voorkomend op de Flora- en fauna lijst 2 en 3;
- 6 soorten broedvogels, voorkomend op de Rode lijst;
- 70 soorten watervogels, voorkomend op de Flora- en faunawet lijst 2 en 3;
- 5 soorten watervogels, voorkomend op de Habitat- of Vogelrichtlijn;

Het is reëel te veronderstellen dat, gezien de huidige terreinomstandigheden van de locatie en de geringe toename van het te ontwikkelen gedeelte, dit geen invloed heeft op het voortbestaan van bovengenoemde dier- en plantensoorten. Bovendien beslaat het plangebied een zeer gering gedeelte van de kilometerhokken. Op basis van het bovenstaande is het daarom aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling geen significante nadelige effecten oplevert voor de aanwezige beschermde dier- en plantensoorten.

Natuurtoets

Om de aanwezige plant- en diersoorten nader te specificeren is door Bureau Woets' Insecten op 19 november 2007 een natuurtoets uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat de geluidswal binnen het plangebied wordt gekenmerkt door een uiterst soortarme variant van de Glashaverweide. Dit is het grasland van voedselrijke, vochtige en goed gedraineerde bodems. Het maaibeheer houdt dit karakter goed in stand. De begroeiing van de geluidswal bevat geen wettelijke beschermde plantensoorten. Binnen het plangebied zijn wel beschermde vogelsoorten aangetroffen. Bij werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met deze beschermde soorten door de werkzaamheden buiten de wettelijke broedtijd uit te voren. Andere dieren betreffen de soorten die uitwijken of soorten welke niet wettelijk beschermd zijn. Vissen moeten bij dempen van een sloot kunnen ontsnappen naar open blijvend water. Het volledige onderzoek van het Bureau Woets' Insecten is opgenomen in het separate bijlagenboek.

Gelet op het voorgaande vormen plant- en diersoorten, indien bij werkzaamheden rekening wordt gehouden met de broedtijd, geen belemmering voor de beoogde verdubbeling van het tracé en de daarmee samenhangende werkzaamheden.

4.4 Archeologie

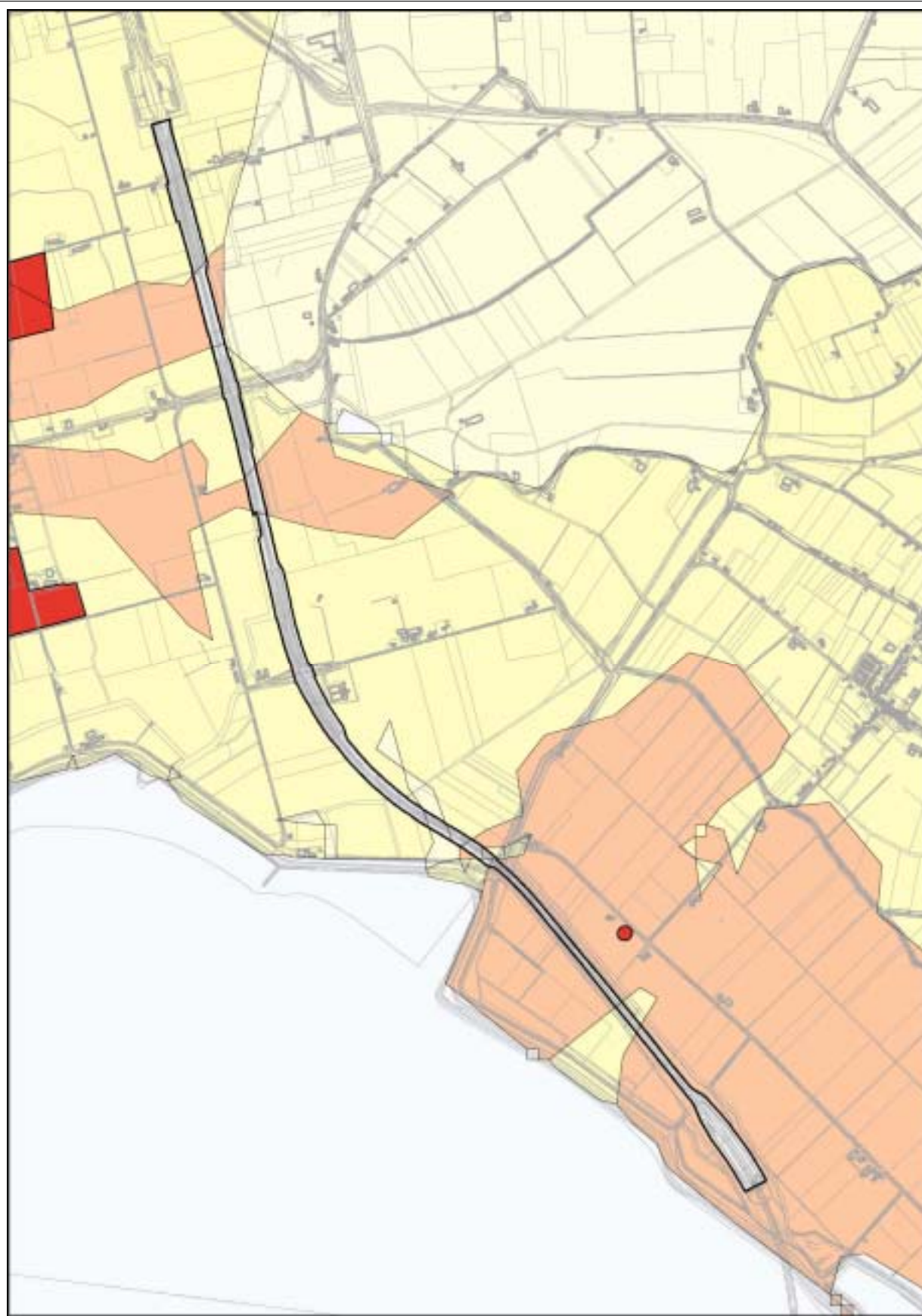
In Europees verband is het zogenaamde Verdrag van Malta tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Om dit te laten plaatsvinden wordt, naast de in ontwikkeling zijnde regelgeving en beleid, een economische factor toegevoegd. De kosten voor het zorgvuldig omgaan met het bodemarchief, dus de kosten voor inventarisatie, (voor)onderzoeken, bodemonderzoek en documentatie, worden door de initiatiefnemer betaald. Archeologie wordt een vast onderdeel van de planvoorbereiding van ingrepen in en om de bodem. Plannen worden getoetst aan het belang van het behoud van het archeologisch erfgoed en de consequenties voor het archeologisch bodemarchief worden nagegaan. Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht geworden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De eigen rol van de overheden wordt nu echter officieel. Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe bestemmingsplannen. Provincies gaan archeologische attentiegebieden aanwijzen waarvoor gemeenten de bestemmingsplannen moeten aanpassen.

Het plangebied ligt in de Zak van Zuid-Beveland binnen het Belvedere gebied. Het landschap in de Zak van Zuid-Beveland is een vrij gaaf en tot in onderdelen compleet voorbeeld van het vroegere Zeeuwse zeekleilandschap. Het bestaat uit oudland-, middelland- en nieuwlandpolders. Het oudlandgebied is laaggelegen en relatief open. De onregelmatige percelering is gedeeltelijk bewaard gebleven, in combinatie met het gebruik als grasland. De middelland- en nieuwlandpolders zijn ontstaan door het achtereenvolgens inpolderen van op- en aanwassen. Resultaat is een landschap met een onregelmatig patroon van kleine poldertjes met ingedijkte kreekrestanten en voormalige getijdengeulen. Bijzonder is het fijnmazige patroon van dijken. De nieuwlandpolders zijn grootschaliger en opener dan het oudland en middelland. De polders zijn volgens een formeel geometrisch patroon opgezet. In het gebied als geheel liggen zeer veel bewoningssporen vanaf de IJzertijd tot de Late Middeleeuwen. De resten uit de IJzertijd en de Romeinse Tijd liggen op veen dat door klei is afgedekt. De middeleeuwse bewoning, met onder andere vlaknederzettingen, terpen, kasteelterreinen en enkele vliedbergen, heeft plaatsgevonden op de kleiafzettingen. Deze klei is afgezet na dijkdoorbraken en overstromingen.

Het noordelijke deel van het Westerscheldetunneltracé ligt in de Borsselepolder, die werd bedijkt in 1616. De zavel- en kleigronden zijn vanaf de bedijking in agrarisch beheer. Met behulp van de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) kan worden nagegaan of de gronden binnen het plangebied archeologisch van betekenis zijn. Op de AMK zijn alle bekende archeologische terreinen en monumenten aangegeven. De IKAW geeft de verwachtingswaarde op archeologische waarden aan. Het noordelijke deel van het Westerscheldetunneltracé is op de AMK-kaart niet aangemerkt als een locatie van bekende archeologische waarde. Het gebied kent echter deels een middelhoge archeologische verwachtingswaarde in zake de IKAW-kaart. De locaties waar grondwerkzaamheden worden beoogd liggen echter vrijwel geheel in een gebied met een lage trefkans. Echter voor gebieden met een middelhoge trefkans is bij grondwerkzaamheden nader archeologisch onderzoek noodzakelijk. De kaart betreffende de archeologische verwachtingswaarde is opgenomen in figuur

5. De met zalmroze aangewezenen gebieden zijn gebieden met een middelhoge trefkans, het overige gebied heeft een lage trefkans.

Door de gemeente Borsele is aan de gemeentelijke archeoloog (Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland) om advies gevraagd omtrent de verplaatsing/het opnieuw oprichten van een drietal geluidswallen met een gezamenlijke lengte van ca. 2000 meter.



Figuur 5: Archeologische verwachtingswaarden

Bij schrijven van 19 maart 2008 heeft de gemeentelijke archeoloog in deze geadviseerd. Dit advies is in een aparte bijlage opgenomen. Conform het huidige provinciaal archeologie beleid, zoals dit is opgenomen in paragraaf 2.3 van deze toelichting is een archeologisch vooronderzoek niet noodzakelijk indien er geen bodemversturende activiteiten plaatsvinden. Nu de aan te leggen geluidswallen op het bestaande maaiveld worden aangelegd en dus de bodem hierbij niet wordt geroerd en er ook geen bodemversturende activiteiten plaatsvinden, wordt aan het eerder vermelde beleid voldaan en is een archeologisch vooronderzoek niet noodzakelijk.

Dit is overigens anders voor het aanleggen van de rijstroken zelf. Daarvoor vinden wel bodemversturende activiteiten plaats tot ongeveer 1 meter diepte. Conform het vermelde archeologie beleid zou derhalve een vooronderzoek noodzakelijk zijn. Evenwel ten tijde van de aanleg van de Westerscheldetunnelweg en de Westerscheldetunnel is hier reeds aandacht aan besteed en zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd.

In 1998 is door het Archeologisch adviesbureau RAAP een Aanvullend Archeologische Inventarisatie (RAAP-Rapport 415, Westerscheldetunnel, Noordelijke oeververbinding Zuid-Beveland (AAI)) verricht in het tracé van de noordelijke oeververbinding van de Westerscheldetunnel. Uit deze inventarisatie en in het kader daarvan uitgevoerde veldonderzoek zijn zeven archeologische vindplaatsen aangetroffen (zie aparte bijlage). Voor de vindplaatsen 1, 4, 5 en 7 is een Aanvullend Archeologisch Onderzoek uitgevoerd. Voor de vindplaatsen 2 en 3 werd geen vervolgonderzoek geadviseerd daar deze locaties als gevolg van hun diepte ligging vrijwel zeker bewaard konden blijven. Nader onderzoek naar vindplaats 6 was ook niet nodig daar deze vindplaats als gevolg van moertering en geulerosie vrijwel geheel verstoord was.

Uit het in 1999 uitgevoerde Aanvullend Archeologisch Onderzoek (ADC Rapport 41, Borsele – Ellewoutsdijk, Westerscheldetunnel AAO) naar vindplaatsen 1, 4, 5 en 7, blijkt dat de vindplaatsen 1 en 4 geen of nauwelijks oudheidkundige informatie te bevatten. Geconcludeerd wordt voor deze vindplaatsen dat er geen reden bestaat in het kader van de archeologische monumentenzorg om de terreinen te behouden of aan een vervolgonderzoek te onderwerpen. Vindplaats 5 bleek echter sporen van Romeinse bewoning of andere activiteiten te bevatten. Aanbevolen werd dit gebied op enige wijze te beschermen door het gebied op te nemen op de Archeologische Monumentenkaart van Zeeland. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de onderhavige ontwikkeling geen gevolgen heeft voor vindplaats 5 daar op deze locatie geen grondversturende activiteiten plaatsvinden. Vindplaats 7 valt wel binnen het bereik van de grondversturende activiteiten van de onderhavige ontwikkeling en viel in het verleden bij de aanleg van de Westerscheldetunnelweg ook al binnen dit bereik. Uit het Aanvullend Archeologisch Onderzoek van 1999 bleek al dat deze locatie niet behouden kon blijven en werd een definitief onderzoek om de informatie van de locatie te behouden, geadviseerd. In het rapport van 2001 "Een opgraving in het veen, bewoningssporen uit de Romeinse Tijd in de gemeente Borsele, gemeente Borsele" (ADC-Rapport 76) is aan het voormelde advies gevolg gegeven. Op de locatie is een oppervlakte van ca. 3240 m² opgegraven en gedocumenteerd en opgeslagen bij de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek. Gelet op het bovenstaande is (nader) archeologisch onderzoek in het kader van de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg niet meer noodzakelijk.

4.5 Water

De laatste jaren dient in ruimtelijke plannen steeds meer aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een watersysteem is een samenhangend en functionerend geheel van oppervlaktewater, grondwater, waterbodems, oevers en technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen. Water en ruimtelijke ordening hebben dan ook met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beiden is derhalve noodzakelijk om problemen, zoals bijvoorbeeld wateroverlast, slechte waterkwaliteit, verdroging te voorkomen.

De integratie van water in ruimtelijke plannen wordt landelijk ondersteund. Per 1 november 2003 is door een wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. Concreet betekent de invoering van de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen.

Waterbeleid en toegekende waterhuishoudkundige functies

Waterbeleid 21e eeuw

In het afgelopen decennium heeft Nederland meerdere keren te kampen gehad met wateroverlast. Dit heeft geresulteerd in een omslag in het nationaal waterbeleid en het denken over water. Het Rijk, de provincies, de waterschappen en de gemeenten zijn onder meer overeengekomen dat:

- het water zoveel mogelijk moet worden vastgehouden daarna moet worden geborgen en daarna pas afgevoerd mag worden;
- voor ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden, hierin dienen de keuzes ten aanzien van waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschreven te worden.

Kaderrichtlijn Water

De KRW (Kaderrichtlijn Water) stelt doelen voor een goede ecologische en chemische toestand van het oppervlakte- en het grondwater in 2015. Die doelstelling is verplicht, maar de weg ernaartoe wordt niet centraal gestuurd. Die mogen de lidstaten zelf invullen, mits ze er alles aan doen om de doelen te bereiken. De EU kan boetes opleggen aan lidstaten die de afgesproken doelen niet halen. In 2015 moet het oppervlaktewater voldoen aan:

- normen voor chemische stoffen (waaronder de zogeheten prioritaire stoffen);
- ecologische doelstellingen: een gevarieerde planten- en dierenwereld en een natuurlijke inrichting.

Voor het grondwater gelden aparte normen voor chemische stoffen. Ook moet de grondwatervoorraad stabiel zijn en mogen natuurgebieden niet verdrogen door een te lage grondwaterstand.

Er zijn twee soorten waterlichamen: oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen. Een oppervlaktewaterlichaam is een onderscheiden oppervlakte water van aanzienlijke omvang zoals (een deel van) een rivier, beek, kanaal of een meer. Grondwater bestaat ook uit verschillende waterlichamen: de zogeheten grondwaterlichamen. Gemeenten krijgen te maken met de waterlichamen op of in de omgeving van hun grondgebied. Op het niveau van de waterlichamen moeten maatregelen genomen gaan worden, waarbij elke gemeente kosten en baten zal moeten afwegen. In de afgelopen tijd hebben waterschappen, provincies en het rijk de voorlopige waterlichamen omschreven. In 2009 moet Nederland stroomgebiedsbeheerplannen klaar hebben. Daar moet onder meer in staan welke waterlichamen definitief worden onderscheiden, wat de normen voor de goede toestand zijn, en welke maatregelen in de stroomgebieden worden getroffen om die toestand te bereiken.

Deelstroomgebiedsvisie

De gebiedsvisie is een gezamenlijk product van de waterschappen, gemeenten en de provincie als trekker. Hierin spelen ruimte voor water en water als ordenend principe een belangrijke rol. De visie richt zich primair op het voorkomen van wateroverlast door overstroming door veel neerslag in een korte tijd. Hieruit volgen richtlijnen voor de ruimtelijke inrichting van het gebied om wateroverlast tegen te gaan en een aantal mogelijke technische maatregelen welke kunnen worden ingezet. De maatregelen kunnen worden ingedeeld in de voorkeursvolgorde van vasthouden, bergen en afvoeren. De doelstelling van deze maatregelen is een afvoer te krijgen die niet groter is dan de landbouwkundige afvoer.

Omgevingsplan Zeeland 2006-2012

In het kader van de kwaliteit van de woonomgeving wordt in het omgevingsplan onder meer gestreefd naar het voorkomen van wateroverlast. Eén van de middelen hiervoor is de waterkansenkaart. De kaart geeft aan waar functies vanuit het watersysteem en waterbeheer ten opzichte van kleine risico's voor wateroverlast en vochttekort optimaal bediend kunnen worden alsmede waar het waterbeheer in beginsel tegen de laagste kosten kan worden uitgevoerd. De locatie ligt in een gebied dat minder geschikt is voor stedelijke uitbreiding en er is sprake van een matig tot sterke zettingsgevoeligheid. Het gebied is aangegeven als resterend afvoergebied voor het nationale landschap en de watergangen net buiten het plangebied als Waterschap Ecologische Infrastructuur (WEI). Voor de beoogde ontwikkeling zijn deze aspecten derhalve niet van invloed.

Waterbeheerplan 2002 – 2007

Het waterbeheersplan "Met het water mee" beschrijft welke problemen en prioriteiten er zijn en hoe die tot 2008 aangepakt gaan worden. In 2008 wordt gestart met het opstellen van een herziening van dit waterbeheersplan waarin het beleid voor de volgende 5 jaar wordt vastgelegd. Het waterbeheerplan gaat alleen over oppervlaktewater, dus niet over grondwater en drinkwater. Ook zeeën en rivieren worden buiten beschouwing gelaten. Het hoogste doel van het vigerend plan is ervoor te zorgen dat alle watersystemen in het waterschap gezond en veerkrachtig zijn. Het waterschap richt zich op het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Dit betekent dat het waterpeil niet sterk varieert, het water schoon en helder is, er weinig bagger op de bodem ligt en dat er verschillende soorten flora en fauna aanwezig zijn, niet alleen in het water, maar ook op de oevers. Ruimtelijke plannen moeten daartoe getoetst worden op de gevolgen voor de waterhuishouding.

Huidig watersysteem

Grondwatersysteem

Grondwater is het water in de bodem. Water dringt in de bodem tot het een niet-doorlatende laag bereikt. Boven deze laag raakt de grond verzadigd, de hoogte tot waar deze verzadiging optreedt is het grondwaterpeil. Binnen het plangebied is geen zoetwaterbelvorming aanwezig. In het plangebied zijn geen permanente of tijdelijke vergunningen voor grondwateronttrekkingen verleend. Het grondwater in het plangebied wordt door de provincie beheerd.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied ligt deels in het gebied dat wordt bemalen door gemaal Van Borssele (westelijk van de Staartsedijk) en deels in het gebied dat wordt gemalen door gemaal Coudorpe, een onderbemaling van gemaal Hellewoud (oostelijk van de Staartsedijk).

In het plangebied is geen zoute kwelindicatie. Het plangebied maakt deel uit van een dun zoetwatersysteem. Een dun zoetwatersysteem wordt omschreven als een watersysteem waar dunne, zoete waterbellen aanwezig zijn die niet kunnen worden gewonnen in verband met verziltingsgevaar en waar het oppervlaktewater brak tot zout is. Het plangebied grenst aan de (natte) natuurgebieden inlaag 2005 en de inlaag 1887. Het water in die inlagen/natuurgebieden heeft (ook) een functie voor de natuur. Binnen het plangebied bevindt zich oppervlaktewater, namelijk de wegsloten van de Westerscheldetunnelweg en de Paardegatse watergang die het tracé kruist. De Paardegatse watergang maakt deel uit van de Waterschaps Ecologische Infrastructuur, een stelsel van waterlopen dat moet fungeren als natte ecologische verbindingen. De Paardegatse watergang is tevens een in de Kader Richtlijn Water aangewezen waterlichaam. Voor de verdubbeling van de wegen wordt er naast de bestaande brug nog eenzelfde brug gebouwd over de Paardegatse watergang. Deze brug heeft geen gevolgen voor de doorstroming van de watergang. Met het oog op de ecologische functie van de Paardegatse watergang wordt de nieuwe brug ook voorzien van looprichels. Voorts worden de oevers afgevlakt en meer natuurvriendelijk gemaakt. Daarmee wordt dan tevens de benodigde extra waterberging gemaakt.

In de omgeving van het plangebied heeft het oppervlaktewater puur een waterhuishoudkundige waarde en functie. In de toekomst kan door ecologisch beheer en inrichting van de oevers een meer ecologische waarde aan het oppervlaktewater worden gegeven. Overigens zijn de waterlopen niet aangegeven als ecologische verbindingzones.

Hoogte en wateroverlast

Het maaiveld in het plangebied heeft over het algemeen een hoogte van circa 0,5 m tot 1 m ten opzichte van het NAP. Het plangebied behoort daarmee tot gebied met een gemiddelde hoogte in het afvoergebied. Er is geen sprake van problemen als gevolg van wateroverlast. Het plangebied is niet aangemerkt als aandachtsgebied voor de waterhuishouding.

Veiligheid

De Staartsedijk, een regionale waterkering, is doorsneden door de Westerscheldetunnelweg. Vanaf de Staartsedijk tot de noordelijke ingang van de Westerscheldetunnel ligt een binnendijk. Deze dijk is aangelegd bij de realisatie van het tracé en zorgt ervoor dat het stelsel van regionale waterkeringen intact blijft en dat er wordt voorkomen dat bij een doorbraak van de primaire waterkering een groot gebied onder water loopt. Een

eveneens destijds aangelegde kanteldijk ter hoogte van de Steendammeweg voorkomt dat bij een eventuele dijkdoorbraak de tunnel vol water zal lopen. Deze dijk voorkomt tevens dat Zuid-Beveland onder water loopt bij een eventuele tunnelbreuk of inundatie van Zeeuws-Vlaanderen. De kanteldijk is een primaire waterkering. De reconstructie van de wal gebeurt niet ter plaatse van de waterstaatkundige binnendijk of de kanteldijk, derhalve vormen deze dijken dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Ecosysteem

Het plangebied ligt binnen het nationale landschap aangemerkt als Belvedere gebied. Het gebied heeft daarom een bijzondere landschappelijke waarde. Het gebied ligt niet in een bufferzone ter bescherming van het grondwater.

Regenwatersysteem

Het hemelwater van de Westerscheldetunnelweg stroomt via de wegberm af naar de wegsloten.

Overleg waterbeheerder

In overleg met het Waterschap Zeeuwse Eilanden is aan de hand van het overzicht van indicatieve ontwerprichtlijnen en toetsingscriteria uit de "Handreiking Watertoets" een advies voor het plangebied gegeven. Het wateradvies is in een separate bijlage toegevoegd.

Thema	Waterdoelstelling	Toetsing
Veiligheid/ Waterkering	Waarborgen veiligheidsniveau en daarvoor benodigde ruimte.	Het plangebied ligt deels langs primaire waterkeringen en nabij transportroutes gevaarlijke stoffen over water. De kernzone van de regionale en primaire waterkeringen binnen het plangebied zullen primair worden bestemd. Dit heeft echter geen invloed op het beoogde plan.
Wateroverlast (vanuit oppervlaktewater)	Voldoende ruimte voor vasthouden/bergen/afvoeren van water. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Ter compensatie van het te verhardende oppervlak dient een compenserende berging van ca. 2955m ³ gerealiseerd te worden op/vanaf het laagste polderpeil. De berging en compensaties van dempingen worden bepaald op basis van de toelaatbare peilstijging van 1,1 meter en de verruiming (onder andere taludvervlakkingen) van de Paardegatse watergang.
Watervoorziening/ -aanvoer	Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte-)water van de juiste kwaliteit water en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	Watervoorziening is gezien de aard van het plan niet aan de orde.
Volksgesondheid (watergerelateerd)	Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	Het tracé ligt niet rechtstreeks aan groot open water. Het aspect volksgesondheid is derhalve niet aan de orde.

Riolering/RWZI (incl. water op straat/overlast)	Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken i.v.m. reductie hydraulische belasting RWZI en transportsysteem met beperken overstorten. Rekening houden met (eventuele benodigde filter)ruimte daarvoor.	In het gebied wordt geen afvalwater geloosd. Het regenwater wordt geloosd op het oppervlaktewater.
Bodemdaling	Voorkómen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	Bij de aanleg van het tracé zal hier rekening mee gehouden worden.
Grondwater Overlast	Tegengaan/Verhelpen van grondwateroverlast	Het tracé ligt niet in een gebied waar extra aandacht voor het watersysteem is vereist. Ook wordt niet in winterbedden, kwelgebieden, overstromingsvlakten of beekdalen gebouwd. De grondwaterstand hoeft niet te worden aangepast.
Oppervlakte waterkwaliteit	Behoud/Realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Het van de weg afstromende hemelwater kan via de berm afstromen naar de wegsloten. Om verontreiniging van het afstromende hemelwater en daarmee van het oppervlaktewater waarop geloosd wordt te voorkomen is het zaak om gebruik van uitlogend bouw materiaal en wegmeubilair te vermijden/beperken. Er zal geen gebruik worden gemaakt van uitlogende materialen.
Grondwater Kwaliteit	Behoud/Realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Er wordt niet gebouwd in een infiltratiegebied, natuurgebied of gebied voor drinkwatervoorziening. Er wordt geen water de grond ingebracht en daarom heeft de beoogde ontwikkeling geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit.
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden; m.n. van belang in/rond natuurgebieden (voor hydrologische beïnvloedingszone zie provinciaal omgevingsplan)	Er is geen sprake van het onttrekken van grondwater of het infiltreren van grondwater met als doel het later weer op te pompen in het plangebied.
Natte Natuur	Ontwikkeling/Bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Er bevindt zich natte natuur direct grenzend aan het plangebied in de vorm van een (natte) inlaag. Er worden geen bijzondere maatregelen getroffen ten opzichte van de natte inlaag tussen de Westerscheldetunnelweg en de inlaag. Bij de aanleg van de Westerscheldetunnelweg is een geluidswal aangelegd.
Onderhoud(mogelijkheid) waterlopen	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te worden.	Langs de Paardegatse watergang dient een onderhoudsstrook van 7 meter behouden te blijven. Voor de overige watergangen geldt een onderhoudsstrook van 5 meter. Een en ander gebaseerd op de bovenbreedtes conform Keur WZE.

Waterschapswegen	Binnen het plangebied komen geen waterschapswegen voor	De bestaande waterschapsweg ter hoogte van de Steendamweg wordt niet aangetast door de beoogde ontwikkeling. Ter plaatse is het grondgebied reed ingericht voor de verdubbeling van het tracé.
------------------	--	--

4.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Met de Wet luchtkwaliteit wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteits-eisen bedoeld. Met de nieuwe Wet luchtkwaliteit en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. Tevens zijn in deze wet de Europese richtlijnen Luchtkwaliteit geïmplementeerd.

Voor luchtkwaliteit is stikstofdioxide het meest maatgevend, omdat deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof van belang. De grenswaarde voor fijn stof wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentraties in grote delen van Nederland overschreden.

De minister is verplicht om voor 15 maart van ieder kalenderjaar de generieke invoergegevens voor rekenmodellen bekend te maken. Bij berekening van de lokale luchtkwaliteit dienen deze gegevens te worden ingevoerd in een model als weergave van de achtergrondconcentraties. De uitkomsten van de berekeningen kunnen gebruikt worden om te beoordelen of de luchtkwaliteit in overeenstemming is met een grenswaarde of een andere in de Wet luchtkwaliteit opgenomen waarde of om na te gaan of de 3% grens of tijdelijke 1% grens wordt overschreden. De wet regelt daarnaast dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijn stof. In verband met de zeezout aftrek mogen 6 dagen worden afgetrokken van het aantal overschrijdingsdagen betreffende de concentratie fijn stof.

Bestemmingen kunnen als gevoelig worden aangemerkt als sprake is van een fysiek verblijf van 12 uur of langer per dag, zoals bijvoorbeeld bij woongebieden, als er gevoelige groepen aanwezig zijn, zoals scholen en ziekenhuizen, of als er sprake is van het verrichten van inspanningen, zoals bij sportvelden.

Betreffende het onderhavige project is in het kader van een goede ruimtelijke ordening door M+P raadgevende ingenieurs op 6 september 2007 onderzoek gedaan naar de te verwachten luchtkwaliteit na reconstructie van het tracé (getoetst is aan het besluit luchtkwaliteit 2005). 1 jaar voor reconstructie en 10 jaar na de reconstructie. Om voldoende marge in de planning te houden zijn de peiljaren 2010 en 2013 gekozen. Op basis van dit onderzoek in relatie tot de verdubbeling van het tracé wordt over stikstofdioxide, fijn stof en de overige luchtverontreinigende stoffen geconcludeerd dat in 2017 de emissies in zowel de autonome ontwikkeling als de situatie met verdubbeling van de tunnelweg lager zijn dan de emissies in 2013, 2010 en in het basisjaar 2007. Daarnaast wordt de grenswaarde voor het uurgemiddelde en het jaargemiddelde betreffende de

concentraties stikstofdioxide en fijn stof voor de autonome ontwikkeling en de situatie met verdubbeling van het tracé in 2007, 2010, 2013 en 2017 niet overschreden.

In relatie tot de gewijzigde wetgeving (de ministeriele regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007') zijn er de volgende detailverschillen:

- nieuw in de Wet milieubeheer opgenomen zijn de stoffen arseen, cadmium, nikkel, waarvan invloed beoordeeld moet worden, zijn voor wegverkeer niet relevant. Door VROM zijn namelijk geen emissiegegevens gegeven;
- de Regeling vraagt om een andere berekening van meteorologische gegevens. Invloed is zeer beperkt;
- aan te houden actuele achtergrondconcentraties en emissiefactoren zoals vrijgegeven door VROM, zijn over het algemeen lager geworden dan die vorig jaar gegeven zijn. De invloed is dus gunstig voor de conclusies van het rapport;
- de achtergrondconcentraties zijn vanaf 2008 gegeven in een grid met cellen van 1x1 km in afwijking tot de cellen van 5x5 km voorheen. De invloed zal naar schatting hooguit enkele microgrammen zijn.
- Al met al liggen de maximaal berekende concentraties (max. 25 µg/m³ voor NO₂ in 2007) zeer ruim onder de grenswaarden (40 µg/m³). Kans op overschrijdingen bij nieuwe berekeningen is dus nihil.

Derhalve wordt voldaan aan artikel 7, lid 1 van het eerdere Besluit luchtkwaliteit 2005 en dus ook aan de Wet luchtkwaliteit (2007). Het volledige luchtonderzoek is toegevoegd in het separate bijlagenboek.

4.7 Externe veiligheid

Transportroutes

De wettelijke regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ligt vast in de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS), de regeling Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen (VLG) en het reglement Vervoer over de Spoorweg van Gevaarlijke stoffen (VSG). Aan de basis van deze wetten staat de Europese overeenkomst voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het ADR. In het ADR staan veiligheidsvoorschriften voor allen die betrokken zijn bij het vervoer. Er zijn voorschriften voor de afzender, de geadresseerde, de belader, de verpakker, de vervoerder en voor de vuller. De beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden aan de hand van de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 1996, de handreiking Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen 1998 van de VNG en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen 2004.

De Westerscheldetunnel is een 'Categorie I' tunnel. Dit houdt in dat het de zwaarste categorie tunnel betreft en derhalve de grootste variatie aan klasse gevaarlijke stoffen hierin wordt toegelaten. Binnen de provincie Zeeland hebben alle gemeentes routes aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor routeplichtige gevaarlijke stoffen houdt dit in dat gebruik gemaakt dient te worden van deze aangewezen routes. De Westerscheldetunnel maakt momenteel geen onderdeel uit van het aangewezen routenet voor gevaarlijke stoffen. Stoffen die een extern veiligheidsprobleem kunnen veroorzaken, mogen dus eigenlijk niet door de Westerscheldetunnel worden vervoerd. Het

risico met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen is om deze reden dan ook niet aan de orde.

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) in werking getreden. Doel van dit besluit is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het besluit legt eisen op aan bedrijven waarvan het PR hoger is of kan zijn dan 10-6 per jaar, waaronder inrichtingen die vallen onder BRZO '99 en CPR 15. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan LPG-stations, bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan voor vervoer of die een koel- of vriesinstallatie met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak hebben. Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Dit risico wordt uitgedrukt in de overlijdenskans per jaar.

Net buiten het plangebied is een varkensfokkerij gevestigd. Bij dit bedrijf is een propaantank geplaatst. Daarnaast zijn op het bedrijventerrein Vlissingen-Oost enkele BRZO bedrijven gevestigd. Het BEVI is echter niet van toepassing op infrastructurele voorzieningen, zoals wegen en parkeerplaatsen. De reden van die beperking is dat verkeersdeelnemers doorgaans gedurende een korte tijd op een bepaalde plaats aanwezig zijn. De toepassing van een grenswaarde met het oog op de bescherming van verkeersdeelnemers wordt daarom niet zinvol geacht. Het mogelijke risico veroorzaakt door de propaantank en de BRZO bedrijven is om die reden niet van invloed op het tunneltracé.

Calamiteitenplan

Voor het gehele Westerscheldetunneltracé en met name voor de tunnel is een calamiteitenplan opgesteld waardoor de veiligheid bij calamiteiten is gewaarborgd. De brandweer mag er momenteel 20 minuten over doen om de tunnel te bereiken. Voor calamiteiten in de tunnel zijn specifieke aanrijroutes vastgesteld. Deze voeren gedeeltelijk over erf-toegangswegen, waardoor kostbare tijd verloren gaat voor de hulpdiensten. Door de verdubbeling en de aanleg van een vluchtruimte ontstaat de mogelijkheid om via het tracé aan te rijden naar calamiteiten in de tunnel. Om de tunnel nog sneller bereikbaar te maken, wordt thans gestudeerd op extra aanvoerroutes.

4.8 Kabels en leidingen

Algemeen geldt dat bij aanleg van nieuwe leidingen en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande leidingen, rekening moet worden gehouden met een toetsingsafstand en een beperkte veiligheidsafstand. Binnen het toetsingsgebied geldt dat op grond van een afweging van alle in het geding zijnde belangen moet worden vastgesteld in hoeverre bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen al dan niet aanvaardbaar zijn. Binnen het veiligheidsgebied mogen geen woningen en andere bijzondere kwetsbare objecten voorkomen. Voor leidingstroken dient aan weerszijden een toetsings- en veiligheidsafstand van 175 m respectievelijk 55 m vanaf de buitenste leiding van de strook in acht worden genomen. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen deze afstanden dient een nadere afweging te worden gemaakt, waarbij de beoogde ontwikkeling wordt afgezet tegen eventuele veiligheidsrisico's.

De mogelijkheid bestaat dat ten aanzien van individuele leidingen in de buisleidingenstrook een grotere afstand in acht moet worden genomen. Deze situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een medium- of regimewijziging. De huidige individuele leidingen in de buisleidingenstrook nopen evenwel niet tot het in acht nemen van een grotere afstand dan de 100 m die in acht genomen dient te worden op basis van het provinciale beleid. Op basis van de NEN 3650 zal bij de aanleg van toekomstige leidingen en/of een medium- of regimewijziging bij de bestaande leidingen rekening gehouden dienen te worden met de aanwezigheid van het verzorgingsgebied. De leidingeigenaars worden geacht bij zich wijzigende omstandigheden, een veiligheidsanalyse uit te voeren waaruit blijkt dat de veiligheid in het verzorgingsgebied ook na de verdubbeling van het tracé gewaarborgd blijft.

Buiten het plangebied ligt ter hoogte van de Vaathoekweg een ondergrondse buisleidingenzone. In deze strook liggen een nafta-leiding, een ruwe olieleiding, een waterleiding, een aardgasleiding en de nieuwe gasleiding (Zuid-Bevelandleiding). Voor ruimtelijke ontwikkelingen met een bescheiden omvang, zoals bijvoorbeeld kleine infrastructurele werken, is in het omgevingsplan aangegeven dat op de leidingstrook geen ontwikkelingsmogelijkheden zijn toegestaan. In het veiligheidsgebied van 55 m kunnen na het maken van een nadere afweging ontwikkelingsmogelijkheden toegestaan worden. In het toetsingsgebied van 175 m zijn kleine infrastructurele werken toegestaan. Het toetsingsgebied grenst aan het tolplein, de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg ligt buiten het toetsingsgebied en daarbij ook buiten het veiligheidsgebied van de leidingenstrook. Derhalve is de belemmering veroorzaakt door de leidingenstrook niet van toepassing op de beoogde ontwikkeling.

Het tracé wordt op verschillende plaatsen gekruist door hoogspanningskabels van 150 kV en 380 kV. Aangezien de beoogde ontwikkeling niet de realisatie van hoge gebouwen en/of bouwwerken betreft, vormen deze hoogspanningskabels geen belemmering voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg .

5 PLANBESCHRIJVING

Uitgangspunten stedenbouwkundig plan

Het plan omvat aanleg van een rijbaan met twee rijstroken aan de oostelijke zijde van de Westerscheldetunnelweg tussen het tolplein en de noordelijke ingang van de Westerscheldetunnel. Voor de verdubbeling wordt de bestaande weg circa 13 m verbreed. Ter plaatse is het grondlichaam langs het tracé reeds grotendeels ingericht voor de verdubbeling van deze weg. Tevens zijn de viaducten over het tracé extra lang gebouwd. Naast de aanpassing van de weg moeten in totaal drie gedeelten van de bestaande geluidswal met een gezamenlijke lengte van circa 2 km verschoven worden in oostelijke richting worden om ruimte te maken voor de extra rijstroken. Deze verschuiving is ter plaatse van de Korte Noordweg, de Monsterweg en de Korte Zuidweg. Ook dienen een deel van de langs het tracé gelegen sloten te worden verplaatst en de eventuele in de sloot gelegen duikers te worden aangepast.

Bij de uitwerking van het ontwerp van de regionale stroomweg type III wordt het handboek "Wegontwerp CROW publicatie 164b" gehanteerd. Conform het handboek is het minimale ruimtebeslag 33,20 m en waar mogelijk 37,20 m noodzakelijk. Het minimale ruimtebeslag van het onderhavige tracé is 34,00 m.

Voorts wordt in het ontwerp zo veel mogelijk rekening gehouden met een 10 meter brede berm. Omdat het basisontwerp van de Westerscheldetunnelweg van oudere datum is, is over kleine stukken niet meer mogelijk om de 10 meter brede berm te realiseren. Op die stukken is de berm 8 meter en zal, conform het handboek wegontwerp, in de berm een extra beveiliging worden aangebracht.

Naast het wijzigen van de verhardingen op het tracé heeft het ontwerp mogelijk de volgende consequenties voor de huidige situatie. De hiernavolgende opsomming is derhalve indicatief van aard:

- het aansluiten van het verdubbelde tunneltracé op het tolplein;
- het aanbrengen van een geleiderailconstructie
- het aanbrengen van onderhoudswegen (eventueel met doorsteek);
- het verlengen van de bestaande duiker;
- het verplaatsen van de geluidswal;
- het verplaatsen van de keerlus, geluidswal en sloten;
- het dempen van sloten en aanbrengen van duikers.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Planvorm

Het bestemmingsplan heeft het doel het juridisch-planologisch kader te geven voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg richting de noordelijke ingang van de Westerscheldetunnel. Eén en ander heeft geresulteerd in een planopzet met een beperkt aantal bestemmingen, een gedetailleerd kaartbeeld en een uniforme opzet van de bouwregels. Uitgangspunt is dat de plankaart zo veel mogelijk informatie biedt omtrent de toelaatbare gebruiksvorm en de bouwmogelijkheden op een perceel. Voordeel hiervan is een snel inzicht in de gebruiks- en bouwmogelijkheden waardoor het mogelijk is gebruikers van het bestemmingsplan goed te informeren.

De voorschriften zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken: inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels. In paragraaf 6.2 wordt de inhoud nader toegelicht. Bij het opstellen van de voorschriften en de plankaart is uitgegaan van de richtlijnen "Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008)". Hierbij wordt opgemerkt dat enige afwijkingen van de standaard zijn aangehouden, aangezien de nieuwe Wro en Bro momenteel nog niet van kracht zijn en de benodigde softwareapplicatie nog niet beschikbaar is.

6.2 Toelichting op de bestemmingen

I. INLEIDENDE REGELS

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de voorschriften worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

II. BESTEMMINGSREGELS

Verkeer (artikel 3)

De bestemming verkeer is in dit bestemmingsplan de bestemming met de meest verstrekkende ruimtelijke gevolgen. Alle infrastructurele ingrepen die verband houden met de aanleg van de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg tussen het tolplein en de noordelijke ingang van de Westerscheldetunnel zijn geregeld in de bestemming verkeer.

Er worden in de regels eisen gesteld ten aanzien van de verdubbeling van het tracé. Binnen deze bestemming zijn ten dienste van de bestemming 'Verkeer' niet voor bewoning bestemde gebouwen, bijvoorbeeld transformatorhuisjes, en andere bouwwerken toegestaan. Specifieke bouwregels voor straatmeubilair worden in deze bestemmingen

niet gegeven. Dergelijke bouwwerken, zoals verkeersborden, wegbewijzeringborden, verkeerssignaleringsystemen enabri's zijn vergunningvrije bouwwerken als bedoeld in het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken. Voor de overige andere bouwwerken is een specifieke maximale hoogte opgenomen.

Waterstaat – Waterkering (artikel 4)

Deze bestemming betreft een dubbelbestemming. Dit betekent dat de gronden welke zijn bestemd als Waterstaat- Waterkering, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd zijn voor de waterkering en de waterbeheersing. Binnen deze bestemming mogen alleen bouwwerken geen gebouw zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

III. ALGEMENE REGELS

Anti-dubbeltelregel (artikel 5)

Grond welke eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan, waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Algemene gebruiksregels (artikel 6)

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming. Lid 2 bevat de zogenaamde toverformule, door middel waarvan vrijstelling van het gebruiksverbod kan worden verleend voor die gevallen waarin een strikte toepassing van het verbod zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Algemene vrijstellingen (artikel 7)

In artikel 7 is een aantal algemene vrijstellingen opgenomen. Deze vrijstellingen betreffen het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebouwingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen én het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde hoogte.

Algemene procedureregels (artikel 8)

In artikel 8 zijn algemene procedureregels opgenomen die van toepassing zijn bij het verlenen van vrijstelling van gebruiksregels en bouwregels. In de artikelen waarin deze flexibiliteitsregels zijn opgenomen, wordt verwezen naar artikel 8.

Werking wettelijke regelingen (artikel 9)

In artikel 9 wordt de toepasselijkheid van de wettelijke regelingen zoals in de voorschriften aangehaald, gekoppeld aan het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan.

IV. OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Strafbaarheid van overtredingen (artikel 10)

Het gebruik van gronden in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningsplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar.

Overgangsrecht (artikel 11)

Artikel 11 betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit

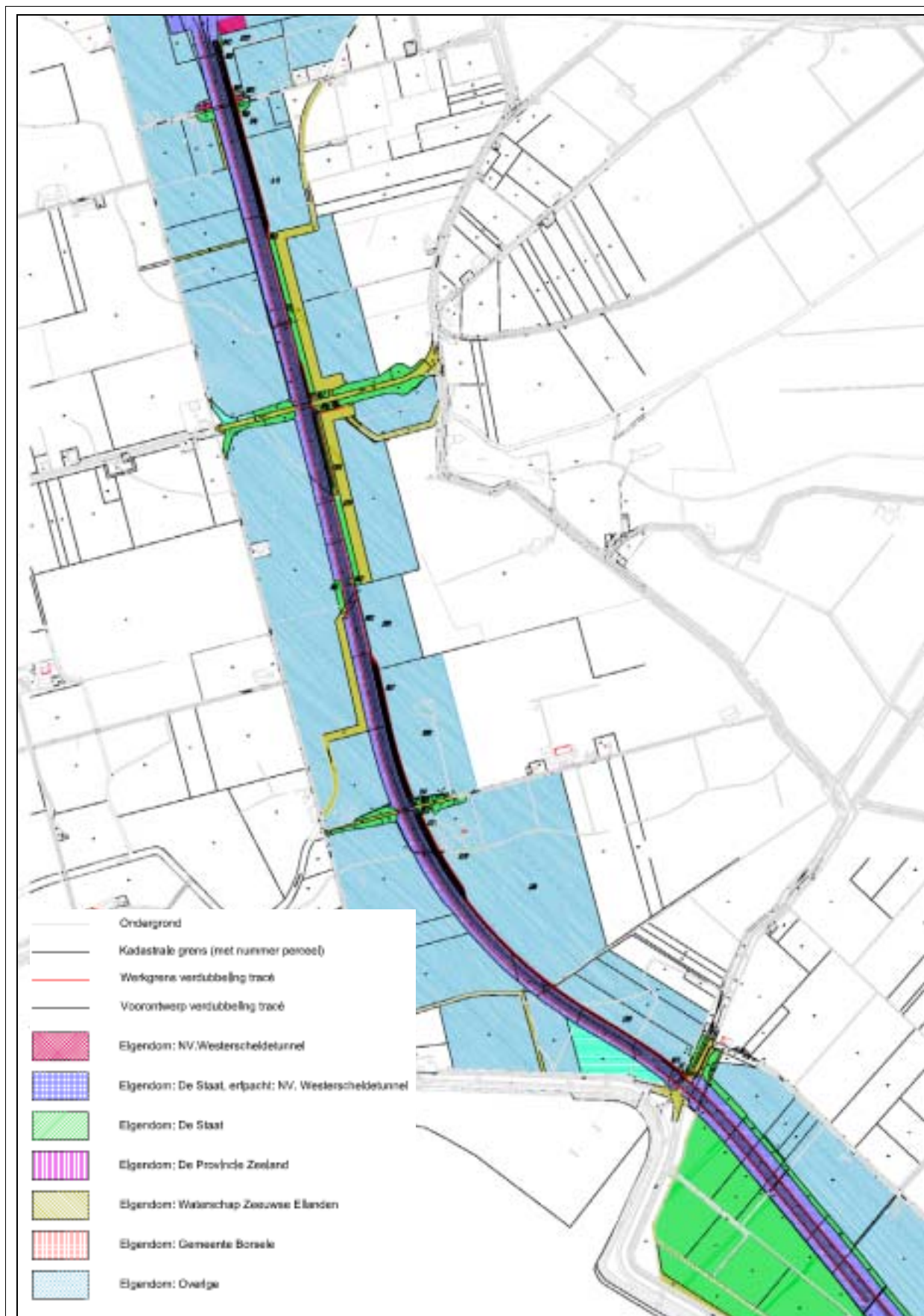
rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment van de tervisielegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig vrijstelling worden verleend tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Slotregel (artikel 12)

Het bestemmingsplan kan worden aangehaald onder de naam bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg".

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De economische haalbaarheid is van belang bij de beoogde ontwikkeling. Aangezien de gronden langs het tracé grotendeels ingericht zijn voor de verdubbeling van het tracé, zijn de meeste gronden reeds eigendom van de Staat der Nederlanden. De gronden die binnen het plan liggen, maar welke nog niet in eigendom zijn van de N.V. Westerschelde dienen aangekocht te worden voor het plan doorgang verkrijgt. Het gaat hierbij voornamelijk om grond welke beoogd is voor de onderhoudsweg en voor de verplaatsing of verhoging van de geluidswal. Een overzicht van de eigendomsgronden is weergegeven in figuur 6. Kortom de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg tussen het tolplein en de tunnelingang zal worden uitgevoerd en gefinancierd door N.V. Westerscheldetunnel, als exploitant van de Westerscheldetunnel met aansluitende wegen en bijbehorende werken.



Figuur 6: Eigendom gronden

8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Maatschappelijke toetsing

De gemeente betreft de bevolking, middels inspraak, bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg" kon ook digitaal via de website van de gemeente worden ingezien en is tijdens een informatie- /inspraakavond gepresenteerd. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder mondeling of schriftelijk een reactie kenbaar maken bij burgemeester en wethouders. Deze reacties zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp van het bestemmingsplan. Het inspraakrapport is als bijlage 1 opgenomen achter deze toelichting.

8.2 Overleg

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met diverse overheidsinstanties.

Met het oog hierop is het voorontwerpbestemmingsplan naar de volgende instanties gestuurd:

- provincie Zeeland;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- Veiligheidsregio Zeeland.

De ingekomen reacties zijn als bijlage 2 opgenomen achter deze toelichting. Bij de hierna volgende behandeling van de reacties is steeds een puntsgewijze samenvatting gegeven van de betreffende reactie.

Provinciale Commissie Omgevingsbeleid, sub-commissie gemeentelijke plannen

Brief van 20 mei 2008

Commentaar:

Geluidzone Sloegebied

1. In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg (WST-weg) de bestemmingsplannen "Westerschelde Oeververbinding" (WOV) en "Landelijk gebied" herzien en geactualiseerd moeten worden. Naast genoemde plannen zijn wij van mening dat ook het bestemmingsplan "Herziening geluidszone Sloegebied, vastgesteld d.d. 2-11-2006 en goedgekeurd d.d. 29-05-2007 herzien dient te worden. Deze herziening had betrekking op het verruimen van de geluidscontour op de plankaart. De voorschriften uit het bestemmingsplan "W.O.V." zijn van overeenkomstige toepassing verklaard. Aangezien een gedeelte van de geluidscontour binnen het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling WST-weg" tevens is gelegen binnen het plangebied van

het bestemmingsplan "Herziening geluidszone Sloegebied" wordt ook dit bestemmingsplan herzien. In de voorschriften van het bestemmingsplan zal derhalve een regeling met betrekking tot de geluidscontour opgenomen moeten worden.

Natuur

2. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt geconstateerd dat bij het vooroverleg met de provincie Zeeland is overeengekomen dat er voor de beoogde ontwikkeling geen passende beoordeling ten aanzien van de externe werking voor het habitatgebied Westerschelde nodig is. Wij wijzen u erop dat alleen deze constatering in de toelichting niet voldoende is. Wij verzoeken u in de toelichting te onderbouwen waarom geen passende beoordeling ten aanzien van de externe werking nodig is. Hierbij dient ook de inlaag 2005 die evenals de Westerschelde tot de EHS behoort en is opgenomen binnen de conceptbegrenzing van Natura 2000 gebieden, meegenomen te worden.

Water

3. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat overleg is gevoerd met het Waterschap Zeeuwse Eilanden. Met betrekking tot het wateradvies wordt verwezen naar een separate bijlage, die nog als p.m.-post in het bestemmingsplan is opgenomen. Om het plan goed te kunnen beoordelen op waterhuishoudkundige aspecten dient bij het plan een definitief wateradvies te worden gevoegd.

Luchtkwaliteit

4. De tekst in het voorontwerpbestemmingsplan bevat onnodige en deels verouderde passages. Een verwijzing naar de juiste regeling, dit is de ministeriele regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, ontbreekt. In de uitgangspunten en conclusies dient expliciet aangegeven te worden dat op de afstanden genoemd in de actuele regeling is gerekend en dat de resultaten betrekking hebben op die afstanden (5 meter voor NO2 en 10 meter voor fijn stof). Verwezen wordt naar artikel 69 van de regeling.

Beantwoording:

Geluidzone Sloegebied

- ad 1. Zoals de commissie terecht opmerkt wordt ook het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" herzien. Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dit dat de geluidzone van het haven- en industrieterrein 't Sloe op de plankaart dient te staan. Deze verplichting vloeit voort uit de Wetgeluidhinder. Op de plankaart behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan is de voormelde geluidzone opgenomen. Het opnemen van een regeling met betrekking tot de geluidscontour is evenwel niet nodig. Immers een dergelijke regeling behelst het reguleren van het oprichten van geluidsgevoelige objecten binnen de geluidscontour. Binnen de enige bestemming van het onderhavige bestemmingsplan, de bestemming "Verkeer", is het oprichten van de voormelde geluidsgevoelige objecten niet mogelijk. Het nogmaals opnemen van een regeling die deze bouwmogelijkheden reguleert, zou dubbel op zijn. Daarnaast sluit het niet opnemen van een dergelijke regeling aan op de systematiek zoals deze is gehanteerd in het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied". Het betreft hier de zogenaamde categorie 2 gevallen. Dit is de situatie, waarin geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk zijn binnen de geluidscontour en ten behoeve van

de toenmalige reeds bestaande geluidgevoelige bestemmingen al een ontheffing hogere grenswaarde was verleend. Voor deze gevallen behoeft geen bepaling te worden opgenomen ten aanzien van het bouwen in een geluidzone.

Natuur

- ad 2. De commissie merkt op dat de enkele constatering dat met de provincie Zeeland overeen is gekomen dat een passende beoordeling voor de beoogde ontwikkeling ten aanzien van de externe werking voor het habitatgebied de Westerschelde onvoldoende is. Conform het verzoek van de commissie wordt in de toelichting aandacht besteed aan het achterwege laten van een passende beoordeling. Aan paragraaf 4.3 van de toelichting is onder het kopje *Habitatrichtlijn/Flora- en Faunawet* een nadere onderbouwing opgenomen, waarom een passende beoordeling voor de beoogde ontwikkeling niet nodig is. Tevens is hierin het gebied dat ten zuidwesten van het plangebied nabij de Westerschelde is gelegen, betrokken. Kort gezegd komt het erop neer dat indien op voorhand blijkt dat op basis van objectieve gegevens kan worden uitgesloten dat de onderhavige ontwikkeling significante gevolgen voor de voormelde gebieden heeft, een passende beoordeling achterwege mag worden gelaten. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken (luchtkwaliteit, geluid) en de daaruit verkregen objectieve gegevens kan geconcludeerd worden dat het uitvoeren van een passende beoordeling niet nodig is.

Water

- ad 3. Conform het verzoek van de commissie is in de separate bijlage behorende bij het onderhavige bestemmingsplan het definitieve wateradvies van het Waterschap Zeeuwse Eilanden opgenomen. Voorts zijn de resultaten van het overleg met het Waterschap verwerkt in paragraaf 4.5 'Water'.

Luchtkwaliteit

- ad 4. In verband met tussentijdse wijziging van wet- en regelgeving werd in het voorontwerpbestemmingsplan nog verwezen naar thans niet meer van toepassing zijnde wet- en regelgeving. De paragraaf 'Luchtkwaliteit' is na overleg met het onderzoeksbureau M+P raadgevende ingenieurs aangepast. De regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007' is opgenomen in de paragraaf. De door het onderzoeksbureau uitgevoerde berekeningen waren overigens al geënt op deze nieuwe ministeriële regeling.

Waterschap Zeeuwse Eilanden

Brief van 17 maart 2008

Commentaar:

1. Belangrijk aspect is de waterberging die nodig is in verband met de toename van het verhard oppervlak en hoe die gerealiseerd wordt.

Onderdeel Oppervlaktewatersysteem:

2. Het plangebied ligt deels in het gebied dat wordt bemalen door gemaal Van Borssele (westelijk van de Staartsedijk) en deels in het gebied dat wordt bemalen door gemaal Coudorpe, een onderbemaling van gemaal Hellewoud (oostelijk van de Staartsedijk).

3. Het plangebied grenst aan de (natte) natuurgebieden inlaag 2005 en de inlaag 1887. Het water in die inlagen/natuurgebieden heeft (ook) een functie voor de natuur.
4. Anders dan aangegeven ligt er wel oppervlaktewater binnen het plangebied namelijk de wegsloten van de Westerscheldetunnelweg en de Paardegatse watergang die het tracé kruist. De Paardegatse watergang maakt deel uit van de WEI. Nagegaan moet worden of de verdubbeling consequenties heeft voor deze kruising.

Onderdeel Hoogte en Hoogte en wateroverlast:

5. De Staartsedijk, die door de Westerscheldetunnelweg wordt gekruist, is een regionale waterkering. Ik verzoek u de kernzone van deze waterkering een primaire waterstaatkundige bestemming te geven.
6. De kantdijk en de dijk die tussen de Staartsedijk en de tunnelingang aan de noordzijde van het tracé ligt, zijn ook dijken met een waterstaatkundige functie. Voor deze dijken is echter nog geen zonering bepaald en vastgelegd in de Keur waterschap Zeeuwse Eilanden 2007. Anders dan in de tabel thema Veiligheid/waterkering is aangegeven ligt het plangebied dus gedeeltelijk binnen de keurzonering.
7. In de provinciale waterkansenkarten is het plangebied niet aangemerkt als aandachtsgebied voor de waterhuishouding.

Onderdeel Regenwatersysteem

8. Het woord "regenwater" dient vervangen te worden door het woord "afvalwater". Er wordt vanuit gegaan dat in het plangebied geen (huishoudelijk afvalwater wordt geproduceerd.

Tabel thema Riolering

9. Het regenwater wordt afgekoppeld van de bestaande riolering.

Tabel thema Oppervlaktewaterkwaliteit

10. Het van de weg afstromende hemelwater kan via de berm afstromen naar de wegsloten. Om verontreiniging van het afstromende water hemelwater en daarmee van het oppervlaktewater waarop geloosd wordt te voorkomen, is het zaak om gebruik van uitlogend bouw materiaal en wegmeubilair te vermijden/beperken. Belangrijk is om dat goed te borgen.

Tabel thema Onderhoud

11. De breedte van de onderhoudsstrook is afhankelijk van de bovenbreedte van de sloot. Voor bebouwing geldt dat als de bovenbreedte kleiner is dan 8 meter een 5 meter brede strook vrijgehouden moet worden en als de bovenbreedte 8 meter is of meer een 7 meter brede strook. Voor beplanting geldt dat als de bovenbreedte minder is dan 14 meter een 5 meter brede onderhoudsstrook vereist is en als de bovenbreedte 14 meter of meer is een 7 meter brede strook.

Beantwoording:

- ad 1. De waterberging is berekent op ca. 2951 m³, de locatie zal ten noordoosten of / en ten zuidoosten van de Monsterweg, direct aan de Paardegatse watergang gelegen zijn.

Onderdeel Oppervlaktewatersysteem:

- ad 2. De opmerking is in de waterparagraaf verwerkt.
- ad 3. De opmerking is in de waterparagraaf verwerkt.

ad 4. De verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg heeft voor de kruising met de Paardegatse watergang geen consequenties. De opmerking is in de waterparagraaf verwerkt.

Onderdeel Hoogte en Hoogte en wateroverlast:

ad 5. De kernzone van de waterkering (Staartsedijk) krijgt een primaire waterstaatkundige bestemming.

ad 6. De opmerking is in de tabel thema Veiligheid/Waterkering verwerkt.

ad 7. De opmerking is in de waterparagraaf verwerkt

Onderdeel Regenwatersysteem

ad 8. De tekst in de waterparagraaf is aangepast.

Tabel thema Riolering

ad 9. De tabel thema Riolering is aangepast.

Tabel thema Oppervlaktewaterkwaliteit

ad 10. De opmerking is in de tabel thema Oppervlaktewaterkwaliteit verwerkt.

Tabel thema Onderhoud

ad 11 De tabel thema Onderhoud is aangepast aan de geadviseerde maten.

Veiligheidsregio Zeeland

Brief van 8 mei 2008

Commentaar:

1. De Westerschelde tunnel is een "Categorie I" tunnel. Dit betekent dat de grootste variatie aan klasse gevaarlijke stoffen wordt toegelaten. Deze route is echter nog geen aangegeven route gevaarlijke stoffen, waarvan alleen via een onthefingsprocedure mag worden afgeweken. De conclusie uit paragraaf 4.7 is juist. Echter de onderbouwing klopt niet en geadviseerd wordt deze aan te passen.
2. Er wordt geadviseerd om bluswatervoorzieningen op het beoogde traject op te pakken. De eerste reden is dat er gedacht wordt om de Westerschelde tunnel op te nemen als route gevaarlijke stoffen. De tweede reden is dat, ondanks het geen aangewezen route gevaarlijke stoffen is, deze route wel als zodanig gebruikt wordt.
3. In paragraaf 4.7 onder het kopje "Inrichtingen" wordt melding gemaakt van een invloedsgebied veroorzaakt door een propaantank, net buiten het invloedsgebied. Volgens het BEVI worden wegen en parkeerplaatsen niet meegenomen in de verantwoording van het Groepsrisico. Geadviseerd wordt om de tank wel op te nemen in de planvorming van de Westerscheldetunnelweg, omdat bij een incident de weg wel binnen het invloedsgebied ligt. Bij een incident betekent dit dat de weg in beide richtingen moet worden afgesloten voor het verkeer.
4. Onder het kopje "Calamiteitenplan" wordt aangegeven dat gestudeerd wordt op extra aanvoerroutes voor hulpverleningsdiensten. Er wordt vanuit gegaan dat dit in overleg gebeurt met de gemeentelijke brandweer. Zo niet, dan wordt geadviseerd dit zo spoedig mogelijk te doen.

Beantwoording:

ad 1. Conform het verzoek van de Veiligheidsregio Zeeland is de onderbouwing in paragraaf 4.7 gewijzigd.

- ad 2. De N.V. Westerscheldetunnel heeft kennis genomen van het advies van de Veiligheidsregio Zeeland. In de Westerscheldetunnel, op het tolplein en langs het tracé in de Paardegatse watergang is bluswater aanwezig. Als het nog vast te stellen basisnetwerk voor routes van gevaarlijke stoffen daartoe aanleiding geeft, is er in de uitvoeringsfase mogelijkheid om eventueel meer voorzieningen aan te leggen. Het onderhavige bestemmingsplan geeft die mogelijkheid.
- ad 3. Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan kan niet voorbij gegaan worden aan het BEVI. Nu het tracé buiten de invloedssfeer in het kader van het groepsrisico valt, kan het bestemmingsplan hier niets over regelen. Uiteraard neemt de N.V. Westerscheldetunnel in overweging dat ondanks het gemis aan invloed op het tunneltracé, uit voorzorg de Westerscheldetunnel in beide richtingen wordt afgesloten, mocht zich een incident voordoen met de propaantank zoals hiervoor is aangegeven.
- ad 4. Bij het ontwikkelen van extra aanvoerroutes voor hulpverleningsdiensten zal de N.V. Westerschelde de gemeentelijke brandweer betrekken.

9 GEWIJZIGDE VASTSTELLING

Gedurende de periode van 25 juni tot en met 5 augustus 2008 heeft het ontwerp-bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg" op het gemeentehuis ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn tegen het ontwerp-bestemmingsplan zeven zienswijzen ingediend. Op 16 september 2008 is er een hoorzitting gehouden, waarbij de indieners van zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld een mondelinge toelichting te geven op hun zienswijze. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen van het plan. Het plan is wel ambtshalve op enkele punten aangepast. Het betreft de volgende wijzigingen:

- De op de plankaart aangegeven plangrens is ter hoogte van het perceel kadastraal bekend: gemeente Borsele, sectie C, nr. 1209 gewijzigd zodat het voormelde perceel buiten het plangebied blijft. Een en ander naar aanleiding van het akoestisch rapport d.d. 5 augustus 2008 (deze is opgenomen in de bijlagen).



BIJLAGEN



BIJLAGE 1

Inspraakreacties



G E M E E N T E B O R S E L E

VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN

“VERDUBBELING WESTERSCHELDETUNNELWEG”

INSPRAAKRAPPORT

maart 2008

I. Inleiding

De N.V. Westerscheldetunnelweg is voornemens om de enkelbaans autoweg van de Westerscheldetunnelweg (het gedeelte tussen het tolplein/de verzorgingsplaats én de noordelijke in-/uitgang van de Westerscheldetunnel) te verdubbelen.

Het plan omvat de aanleg van twee nieuwe rijstroken ten oosten van het bestaande tracé. Daar waar deze nieuwe rijstroken gedacht zijn ter plaatse van de bestaande aarden wallen, zullen ook deze aarden wallen in oostelijke richting worden verplaatst.

Het voornemen van de N.V. Westerscheldetunnel is niet passend binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. In verband met de plannen van de N.V. Westerscheldetunnel heeft de gemeente Borsele een herziening van dit bestemmingsplan in voorbereiding, met als doelstelling het bieden van een juridisch-planologisch kader ter realisering van de verdubbeling van het betreffende deel van de Westerscheldetunnelweg.

II. Inspraak

A. Algemeen

Het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg" heeft van 5 februari 2008 tot en met 3 maart 2008 ter inzage gelegen in het gemeentehuis Borsele, Stenevate 10 te Heinkenszand.

Gedurende deze termijn was er gelegenheid voor het indienen van schriftelijke reacties bij het college van burgemeester en wethouders.

Daarnaast is er op 18 februari 2008 een inspraak- en informatieavond gehouden in het dorps huis "Vijverzicht", Plein 3 te Borssele.

B. Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst

Datum : 18 februari 2008
Plaats : Dorps huis "Vijverzicht", Plein 3 te Borssele
Aanwezig : weth. M.M.D. Vermue-Vermue (voorzitter)
 dhr. J.A.M. Koolen, (gemeente Borsele, afd. ROM)
 dhr. F.C.M. van Gurp (stedenbouwkundig bureau RdH)
 dhr J.W. Daamen en M. Verschuren (N.V. Westerscheldetunnel)
 16 belangstellenden

Wethouder Vermue-Vermue opent de inspraakbijeenkomst. Na een voorstelronde en een uiteenzetting van het doel van de bijeenkomst wordt het woord gegeven aan de heer Daamen.

De heer Daamen geeft een toelichting op het project. Ingegaan wordt op de voorgeschiedenis, de aanleiding tot verdubbeling, de samenhang met de verdubbeling aan de "overkant" en de samenhang met de verdubbeling van de Sloeweg.

Vervolgens positioneert de heer Van Gurp het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan in dit project. Daarbij wordt tevens ingegaan op de inhoud van het bestemmingsplan.

Na deze toelichtingen wordt door de voorzitter aan de aanwezigen gelegenheid geboden om zowel op het voorontwerpbestemmingsplan alsmede op de plannen van de N.V. Westerscheldetunnel te reageren.

De heer Boonman

Hij vindt het spijtig dat de bestemmingsplankaart weinig tot geen inzicht geeft in de omvang van het werk. Technische (detail)tekeningen over het routeontwerp ontbreken in het bestemmingsplan. Hierdoor is voor de direct betrokkenen/aangrenzende grondeigenaren

niet inzichtelijk welk ruimtebeslag gemoeid is met de verdubbeling .Informatie die wel gewenst is bij deze mensen.

De hoop wordt uitgesproken dat, op het moment de initiatiefnemer in gesprek treedt met de direct betrokkenen in het kader van noodzakelijke grondverwerving, er wel technische tekeningen op tafel gelegd gaan worden.

Bij één van de aangrenzende grondeigenaren komt een stuk van de op te schuiven geluidwal in zijn boomgaard te liggen. Om de geluidwal aan te kunnen leggen moeten er twee rijen perenbomen gerooid worden. Huidige eigenaar is hier niet gelukkig mee. Wil liever de perenbomen behouden. Is dit mogelijk?

Bij de verwerving van de gronden voor de aanleg van de Westerscheldetunnelweg indertijd is er f 1,50 per m² op de grondprijs geboden. Het lijkt me logisch dat dit nu weer gaat gebeuren. Gronden zijn immers gewenst voor hetzelfde project.

Worden de grondonderhandelingen weer gevoerd door de heer Hubregtse?

Waarom wordt niet voorzien in een verdubbeling/verbreding van de wegen in Zeeuws-Vlaanderen?

Heeft de gemeente, na openstelling van de Westerscheldetunnelweg, zelf al wel eens geluidmetingen verricht?

Antwoord door gemeente en N.V. Westerscheldetunnel

De eisen waaraan een bestemmingsplankaart moet voldoen zijn neergelegd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Erkend wordt dat deze tekening geen inzicht biedt in het wegontwerp. De bestemmingsplankaart vormt (in samenhang met de bijbehorende bestemmingsplanvoorschriften) het juridische kader om tot de gewenste verdubbeling te kunnen komen.

De tekeningen waarop inspreker doelt, zijn anders van aard dienen een heel ander doel. Dit betreffen civieltechnische tekeningen over hoe het werk zijn beslag moet gaan krijgen in het veld. Op dit moment is er nog geen definitief routeontwerp. Ook zal het nog enige tijd duren voordat dit er is. Wel is er een voorlopig ontwerp.

Bij de gesprekken inzake grondverwerving zal inzichtelijk gemaakt worden hoeveel grond het betreft en waarom dit nodig is.

Het behoud van deze bomen kan een punt van bespreking vormen. Hierbij moet wel aangetekend worden dat de aarden wallen een geluidreducerende functie vervullen in het kader van de Wet geluidhinder voor de woningen in de directe nabijheid van het tracé. Daar waar deze voorzieningen, op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek, nodig zijn, kan dit niet zonder meer achterwege blijven.

Over een eventuele opslag op de grondprijs is nog geen besluit genomen. De opslag indertijd had een bepaalde naam; meewerkpremie. Deze naam spreekt voor zich.

De Staat/Rijkswaterstaat koopt, net als in het verleden, de grond aan. De voorbereidingen voor de aankopen zullen worden uitgevoerd door de N.V. Westerscheldetunnel. Het ligt in het voornemen dat inderdaad weer gebruik gemaakt gaat worden van de diensten van de heer Hubregtse.

Er wordt wel voorzien in een verdubbeling/verbreding van de infrastructuur in Zeeuws Vlaanderen. Dit zit echter niet in onderhavig voorontwerpbestemmingsplan, omdat dit buiten het grondgebied van de gemeente Borsele valt.

De gemeente heeft geen geluidmetingen verricht. Het is overigens wel mogelijk om metingen te verrichten, maar metingen zijn slechts momentopnamen. Elke meting

(afhankelijk van tijdstip, tijdsduur, weersomstandigheden e.d.) zal een andere uitkomst te zien geven.

Berekeningen daarentegen worden uitgevoerd middels landelijk erkende rekenprogramma's. De uitkomsten van deze rekenprogramma's hebben hierdoor meer gewicht en zijn veel betrouwbaarder dan metingen.

De heer Mol

Vraagt of de nieuwe geluidwallen gaan voldoen aan de wettelijke norm. Van een deskundige op het gebied van geluid heeft hij vernomen dat de huidige geluidwal hieraan namelijk niet voldoet. Deze zou niet hoog genoeg zijn.

Onlangs is er een autoweg met tunnel geopend ergens in Zuid-Limburg. Deze tunnel is tolvrij. Waarom kan de Westerscheldetunnelweg niet tolvrij aangeboden worden aan de gebruikers hiervan?

Antwoord door gemeente en N.V. Westerscheldetunnel

De geluidsberekening is uitgevoerd door een in deze materie gespecialiseerd bureau. Uit deze berekeningen is gebleken dat er als gevolg van de verbreding van de Westerscheldetunnelweg aan de oostzijde van het tracé geluidwerende voorzieningen nodig zijn om te voorkomen dat op de gevels van de woningen een geluidbelasting ontvangen gaat worden boven de voorkeursgrenswaarde. Vervolgens is bekeken en berekend waar en hoe deze geluidwerende voorzieningen vorm moeten krijgen om te kunnen blijven voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Gezien de deskundigheid van dit onafhankelijke adviesbureau, is er bij gemeente en N.V. Westerscheldetunnel geen aanleiding te twifelen aan dit advies. Gesteld kan worden dat middels de voorgestelde geluidwallen voldaan gaat blijven worden aan de normen ingevolge de Wet geluidhinder.

De N.V. Westerscheldetunnel bekleedt een bijzondere positie in deze. De N.V. zit als bedrijf tussen de overheid en een private onderneming in. De bijzondere positie is ingegeven door de financiering. Daar waar de genoemde tunnel in Zuid-Limburg volledig is gefinancierd door de overheid, is dit bij de Westerscheldetunnel niet het geval. Een deel van de kosten van dit project moet gefinancierd worden uit tolgelden.

Ter afronding van de bijeenkomst wordt door de N.V. Westerscheldetunnel nog meegedeeld dat op korte termijn begonnen gaat worden met een tweede overkluizing van de Paardegatsche watergang. Deze overkluizing, welke geplaatst gaat worden oostelijk van de bestaande, is passend binnen het vigerend bestemmingsplan en kan derhalve uitgevoerd worden vooruitlopend op de verdubbeling van het tracé. Bouwvergunning hiervoor is inmiddels verleend.

Verder niets meer aan de orde zijnde sluit wethouder Vermue-Vermue de bijeenkomst onder dankzegging aan de aanwezigen voor hun komst en inbreng.

C. Schriftelijke reacties:

Tijdens de termijn van tervisielegging heeft de gemeente Borsele zeven schriftelijke reacties mogen ontvangen. Deze reacties zijn als bijlage bij dit inspraakrapport opgenomen. Hierna wordt van elke reactie een korte samenvatting gegeven als ook een antwoord daarop.

De heer J.C.L. Smits, Korte Noordweg 4 te 4441 RD Ovezande

In de schriftelijke reactie wordt positie ingenomen (het behoud van rechten) voor het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure

Daarnaast wordt door de heer Smits aangegeven dat hij, vanwege het ontbreken van helder kaartmateriaal, vooralsnog geen goed beeld heeft kunnen krijgen van het ruimtebeslag dat

gemoed is met de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg op zijn eigendommen. Hij dringt er op aan om bij een eventuele grondverwerving door de N.V. rekening te houden met zijn wensen om niet te blijven zitten met onrendabele, onwerkbaar gestrookte grond.

Beantwoording reactie

Kennis is genomen van het gegeven dat inspreker, middels brief/reactie van 26 februari 2008, zijn rechten veilig wil stellen in het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure.

In het kader van de inspraak is het voorontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Dit voorontwerp bestaat uit een bestemmingsplankaart en bijbehorende voorschriften. Daarnaast gaat dit voorontwerp vergezeld met een toelichting en relevante onderzoeksrapporten.

In het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) zijn eisen opgenomen waaraan een bestemmingsplankaart moet voldoen. Het kaartmateriaal dat ter visie is gelegd voldoet aan deze eisen. De verdubbeling dient plaats te vinden binnen het op de bestemmingsplankaart aangegeven plangebied.

De N.V. Westerscheldetunnel, de initiatiefnemer van de verdubbeling, is verantwoordelijk voor het technisch ontwerp en de uitvoering van de verdubbeling. Voor de beeldvorming van de aanwezigheid op de informatieavond is door de N.V. al wel een eerste voorlopig ontwerp gepresenteerd. Hierbij is expliciet aangegeven dat het ontwerpproces nog in volle gang is en dat hetgeen ter tafel wordt gelegd duidelijk nog geen volledig beeld geeft én dat naar alle waarschijnlijkheid dit gepresenteerde beeld ook nog op onderdelen aangepast zal gaan worden.

Tijdens de informatieavond is verkondigd dat, op het moment dat de N.V. Westerscheldetunnel in contact treedt met de betrokken grondeigenaren omtrent grondverwerving, duidelijk uitgewerkte tekeningen een essentieel onderdeel vormen bij de te voeren gesprekken. Het verzoek van de heer Smits op niet te blijven zitten met onrendabele, onwerkbaar gestrookte grond zal punt van aandacht zijn bij de gesprekken over grondverwerving.

De heer J.J. Vermue, Westeindsedijk 4 te 4454 PW Borssele

In de schriftelijke reactie wordt allereerst positie ingenomen (het behoud van rechten) voor het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure.

Daarnaast wordt door de heer Vermue aangegeven dat hij, vanwege het ontbreken van helder kaartmateriaal, vooralsnog geen goed beeld heeft kunnen krijgen van het ruimtebeslag dat gemoed is met de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg op zijn eigendommen. Het liefst ziet hij dat voor de verdubbeling geen gronden van hem benodigd zijn, hetgeen volgens hem mogelijk is door de geluidwal 15 à 20 meter korter te maken.

Hij dringt er op aan om bij een eventuele grondverwerving door de N.V. rekening te houden met zijn wensen om niet te blijven zitten met onrendabele, onwerkbaar gestrookte grond.

Beantwoording reactie

Kennis is genomen van het gegeven dat inspreker, middels brief/reactie van 26 februari 2008, zijn rechten veilig wil stellen in het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure.

Voor wat betreft de opmerking over het beschikbare kaartmateriaal, wordt hier korthedshalve volstaan met een verwijzing naar hetgeen hierover reeds is opgemerkt in de beantwoording van de inspraakreactie van de heer Smits.

Gestreefd wordt om het met de verdubbeling gepaard gaande ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te houden. Echter, ondanks dit streven is het onvermijdbaar dat er voor sommige delen van het tracé gronden van derden benodigd zijn voor de verdubbeling en bijbehorende voorzieningen, waaronder geluidwallen.

In het kader van de beoogde verdubbeling is onder meer een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit om inzicht te verkrijgen in de geluideffecten van het verkeer op de verdubbelde Westerscheldetunnelweg op de woningen in de omgeving van de weg. Dit onderzoek heeft, voor de woning Korte Zuidweg 20 te Borssele, uitgewezen dat er een afschermende voorziening benodigd is in de vorm van een aarden wal met een hoogte van 3 meter. Dit om te voorkomen dat de wettelijke voorkeursgrenswaarde op de gevel van deze woning wordt overschreden. Gelet op de vereiste lengte van deze geluidwerende voorziening is deze voor een gering gedeelte op grond van inspreker geprojecteerd. Het inkorten van deze voorziening, zoals voorgesteld door inspreker, is niet mogelijk. Dit heeft namelijk tot gevolg dat de geluidbelasting op de gevel van bovengenoemde woning boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde komt te liggen.

De heer H. de Jonge, Korte Noordweg 2 te 4454 PT Borssele

Door de heer De Jonge, eigenaar en bewoner van de woning Korte Noordweg 2 te Borssele, wordt gesteld dat als gevolg van de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg de geluidbelasting op de gevel van zijn woning boven de wettelijke toegestane norm zal komen. Dit is voor hem niet acceptabel.

Beantwoording reactie

In 2000 is, in het kader van de artikel 19 WRO/bestemmingsplanprocedure tot aanleg van de Verzorgingsplaats/Tolplein, voor de woning van inspreker reeds een hogere grenswaarde vastgesteld van 51 dB(A) op basis van de eerdere Wet geluidhinder. Deze maximale geluidbelasting is voor de gemeente uitgangspunt bij de onderhavige verdubbeling. Met andere woorden, de geluidbelasting op de gevel van de woning van inspreker zal als gevolg van de verdubbeling niet meer gaan bedragen dan de reeds toegestane belasting van (oude terminologie) 51 dB(A). Het voornemen van de gemeente is niet om voor de betreffende woning een nieuwe, hogere grenswaarde te verlenen. Indien de reeds getroffen maatregelen in de huidige situatie niet toereikend zijn, zal de initiatiefnemer hierop aanvullende maatregelen moeten treffen.

De heer J.M. Nijsten, Korte Noordweg 1a te 4454 PT Borssele

In de schriftelijke reactie wordt de vrees neergelegd dat uitvoering van het project Verdubbeling Westerscheldetunnelweg zal leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van het adres Korte Noordweg 1a te Borssele. Dit omdat de Westerscheldetunnelweg korter naar deze woning toekruipt. En daarmee ook alle met deze verdubbeling gepaard gaande negatieve aspecten zoals geluidoverlast, lichthinder, luchtkwaliteit.

Geconstateerd wordt dat een deel van het tracé tot verdubbeling met bijbehorende geluidvoorzieningen geprojecteerd is op de huiskavel van inspreker. Bij doorgaan van dit project wordt de oppervlakte van het agrarische bedrijf wederom verkleind en inherent hieraan het bedrijf minder renderend. Ervaringen uit het verleden omtrent compensatie en/of aankoop van het totale bedrijf geven inspreker voorsnog weinig tot geen reden tot gerustheid in deze.

Ook worden er enkele kanttekeningen geplaatst bij het wegontwerp (voorsortering bij nadering tolplein, keerlus Korte Noordweg, landschappelijke inpassing,) en het hiermee gepaard gaande ruimtebeslag. Daarnaast is inspreker van oordeel dat voor de verdubbeling een aanvullende MER opgesteld moet worden.

Naast het verlies aan grond zal zijn onroerend goed opnieuw in waarde dalen.

Beantwoording reactie

Voor de verdubbeling neemt het ruimtebeslag van de weg met bijbehorende voorzieningen met circa 13 meter toe. Deze benodigde ruimte krijgt zijn beslag aan de oostzijde van het bestaande tracé; derhalve aan de zijde van de woning van inspreker. De weg met bijbehorende voorzieningen kruipt dus inderdaad iets naar de woning toe. In de huidige situatie bedraagt de kortste afstand tussen de woning van inspreker en de teen van de aarden wal/geluidwerende voorziening circa 145 meter. Deze afstand zal, gelet op het ruimtebeslag die gemoeid is met de verdubbeling, teruggebracht worden naar ruim 130 meter.

In het kader van de voorbereiding van het benodigde bestemmingsplan zijn allerlei onderzoeken/toetsen uitgevoerd om de met dit project gemoeid zijnde effecten in beeld te hebben. Deze effecten zijn afgezet tegen/getoetst aan het wettelijk kader en/of beoordeeld op zijn merites. Uit deze onderzoeken/toetsen is niet gebleken dat de verdubbeling zodanige effecten op de omgeving heeft dat het niet verantwoord is dit project ten uitvoer te brengen.

Gestreefd wordt om het met de verdubbeling gepaard gaande ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te houden. Echter, ondanks dit streven is het onvermijdbaar dat er voor sommige delen van het tracé gronden van derden benodigd zijn voor de verdubbeling en bijbehorende voorzieningen, waaronder geluidwallen. Dit is onder meer het geval ter plaatse van de huiskavel van inspreker, zoals ook door inspreker is opgemerkt.

Zaken als aankoop/verlies van gronden (en de hierop rustende rechten) én het goed bewerkbaar blijven zijn van de huiskavel zijn punten van aandacht/gesprek bij de onderhandelingen inzake aankoop/verkoop van de benodigde gronden.

Van de opmerking van inspreker dat hij de onderhandelingen over aankoop en compensatie met weinig vertrouwen tegemoet ziet heeft de gemeente kennis genomen. Deze opvatting is geheel voor rekening van inspreker.

De reden om niet over de gehele lengte van de verdubbeling in te zetten op het maximale ruimtebeslag van 37,20 m (neergelegd in het handboek "Wegontwerp CROW, publicatie 164b") is mede ingegeven door het gegeven dat de verdubbeling deels op gronden van derden is geprojecteerd; gronden die momenteel aangewend worden voor diverse agrarische bedrijfsvoeringen. Vanuit het wegontwerp bezien is het niet nodig om over de gehele lengte het maximale ruimtebeslag te hanteren. Daar waar gronden (belangen) van derden in het geding zijn, is er voor gekozen om niet op deze maximale maat in te zetten.

De verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg leidt tot een betere voorsortering ten opzichte van de huidige situatie. De verdubbeling brengt immers met zich mee dat het verkeer, komende uit de Westerscheldetunnel, middels twee rijstroken op het toplein aanrijdt. Hierdoor ontstaat een meer overzichtelijke situatie, waardoor beter geanticipeerd kan worden op het aanrijden van de tolpoorten. De door inspreker geschetste effecten van de huidige situatie (optrekken, plotseling afremmen) zullen hierdoor aanzienlijk afnemen c.q. tot nihil gereduceerd worden.

Een noodzaak tot een verbreding naar zes rijstroken, zoals door inspreker wordt voorgesteld, is niet aanwezig. Een dergelijke verbreding is zeker niet passend binnen het uitgangspunt om het ruimtebeslag tot een minimum te beperken in verband met eigendomsbelangen van derden. Immers, zoals ook door inspreker wordt aangegeven in zijn reactie, kan vermindering van het grondareaal van een agrarisch bedrijf een minder renderend bedrijfsvoering tot gevolg hebben.

Bij de aanleg van het huidige tracé is de Korte Noordweg doorsneden door dit tracé. De Korte Noordweg is hierdoor (aan beide zijden van het tracé) doodlopend geworden. Op de

doodlopende punten zijn draaipunten ten behoeve van het landbouwverkeer aangebracht. Er zijn indertijd geen eisen (afmetingen) gesteld aan deze draaipunten.

De opmerking van inspreker dat het draaipunt (aan de oostzijde van het tracé) als gevolg van de verdubbeling moet worden opgeschoven is correct. Echter, omdat er in het verleden geen afspraken zijn vastgelegd omtrent afmetingen, draaicirkel e.d. kan niet zonder meer gesteld worden dat de verschuiving in evenredige staat moet gebeuren. Uitgangspunt bij de verschuiving is en blijft een draaipunt ten behoeve van het landbouwverkeer.

Het is niet noodzakelijk dat het nieuwe draaipunt in het bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg" moet worden opgenomen. Wel noodzakelijk is dat de gronden voor dit nieuw aan te leggen draaipunt een verkeersbestemming hebben. Hieromtrent nog het volgende.

De Korte Noordweg (en de daarin aangebrachte draaipunten) hebben een verkeersbestemming in het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Borsels Buiten". Deze verkeersbestemming is niet begrensd op het in het "veld" aanwezige asfalt, maar is neergelegd op de eigendommen van het Waterschap Zeeuwse Eilanden ter plaatse. Deze verkeersbestemming is derhalve ruimer dan het asfalt in het "veld".

Afhankelijk van de vormgeving van het nieuwe draaipunt, het niet uitgesloten dat dit aan te leggen draaipunt aangelegd kan worden binnen de geldende ruime verkeersbestemming. Momenteel wordt gestudeerd op de vormgeving/afmeting van het nieuwe draaipunt. Na afronding hiervan kan bezien worden of dit ontwerp past binnen de vigerende verkeersbestemming, dan wel of het ter plaatse geldende bestemmingsplan aanpassingen behoeft. Indien dit laatste het geval is, zal de nieuwe gewenste verkeersbestemming ter plaatse van het draaipunt Korte Noordweg wel worden opgenomen in het bestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg".

De voorgestane verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg is afgezet tegen/getoetst aan zowel bijlage C als bijlage D bij het Besluit m.e.r. Deze toets heeft uitgewezen dat de activiteit (uitbreiding van een autoweg) niet valt binnen het voor deze activiteit specifiek omschreven geval en/of overschrijding van de aangegeven drempelwaarde tot gevolg heeft. Derhalve is er geen sprake van een activiteit/besluit waarvoor een MER verplicht is én is er ook geen sprake van een activiteit/besluit waarbij per geval beoordeeld wordt of een MER moet worden opgesteld.

Voor wat betreft de vermeende verdere waardedaling van het onroerend goed van inspreker kan vermeld worden dat de Wet op de Ruimtelijke Ordening in artikel 49 een instrument kent om aan een belanghebbende die ten gevolge van de bepalingen van een bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven én waarvan de vergoeding niet of niet geheel voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, op aanvraag een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe te kennen.

Een verzoek om schadevergoeding (waardedaling) kan pas ingediend worden nadat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is. Op dit moment is een verzoek om planschade derhalve te prematuur.

De heer F. Sinac, Korte Zuidweg 8 te 4454 PV Borssele

Inspreker is van oordeel dat er voorzieningen getroffen moeten worden (isolatie, beplanting) om de geluidsoverlast wegens de Westerscheldetunnelweg op de woning Korte Zuidweg 20 te Borssele te verminderen. Dit had zijns inziens al bij de aanleg van de huidige weg moeten gebeuren, en nu dus zeker bij de verdubbeling.

Daarnaast wordt gesteld dat de woning minder waard zal worden als gevolg van de vermeende geluidsoverlast én heeft het verlies aan grond inkrimping van mestrechten tot gevolg.

Als laatste wordt aandacht gevraagd voor het ter plaatse aanwezige drainagesysteem.

Beantwoording reactie

Net zoals indertijd bij de aanleg van de huidige weg is ook bij de in voorbereiding zijnde verdubbeling een akoestisch onderzoek opgesteld. Dit om de effecten wegens (het verkeer op) deze weg op de woningen in de omgeving van deze weg inzichtelijk te hebben, en, daar waar nodig, de noodzakelijke maatregelen te treffen.

Bij de aanleg van de huidige weg heeft dit tot het inzicht geleid dat de aangelegde aarden wal aan de oostzijde van het tracé ter hoogte van de woning Korte Zuidweg 20 noodzakelijk is om de geluidbelasting op de gevel van deze woning niet boven de wettelijk vastgelegde voorkeursgrenswaarde te doen laten uitkomen. De opvatting van inspreker dat bij de aanleg van de huidige weg er geen voorzieningen zijn getroffen om de geluidoverlast te verminderen voor de woning Korte Zuidweg 20 waar dit wel had moeten gebeuren, is derhalve niet correct. Er zijn indertijd al wel degelijk voorzieningen getroffen in de vorm van de aanwezige aarden wal.

Gezien de ligging van de woning Korte Zuidweg 20 op een afstand van ongeveer 150 meter van de verdubbelde Westerscheldetunnelweg, is deze woning ook nu weer beschouwd in het akoestisch onderzoek.

Uit deze berekening blijkt dat, mits de bestaande aarden wal met de verdubbeling meeschuift in oostelijke richting, de voorkeursgrenswaarde op de betreffende woning niet overschreden zal gaan worden.

Voor wat betreft de opmerking over de waardevermindering van de woning wordt hier kortheidshalve volstaan met een verwijzing naar hetgeen hierover reeds uitvoerig is opgemerkt in de beantwoording van de inspraakreactie van de heer Nijsten.

Zaken als aankoop/verlies van gronden (en de hierop rustende rechten) én het goed bewerkbaar blijven zijn (waaronder drainage) van de resterende gronden zijn punten van aandacht/gesprek bij de onderhandelingen inzake aankoop/verkoop van de benodigde gronden.

De heer A. Verheijke en mevrouw L. Welleman, 's-Heerenhoeksedijk 27 te 4441 RE Ovezande

Alhoewel insprekers op ca. 500 m afstand van het huidige wegtracé wonen, stellen zij dat zij in de huidige situatie de landschappelijke inpassing van de weg, het geluid wegens deze weg én de lichtvervuiling vanwege het verkeer op de weg al als hinderlijk ervaren.

Indien de gemeente de planologische ruimte gaat bieden aan het idee van de N.V. Westerscheldetunnel tot verdubbeling van het tracé, zal dit tot gevolg hebben dat insprekers nog meer beknot gaan worden in hun woongenot.

Beantwoording reactie

Op de eerste plaats moet opgemerkt worden dat beleving/gevoelens inzake landschappelijke inpassing een persoonlijk gevoel (subjectief) is. Het is niet haalbaar om t.a.v. een bepaald (ruimtelijk) project bij iedereen eenzelfde beleving op te roepen.

Voor de landschappelijke inpassing van het huidige tracé is indertijd een landschapsplan opgesteld door een ter zake kundig extern adviesbureau. Uitgangspunt is hierbij geweest aanleg van weg op maaiveldniveau, omdat dit goed ingepast kan worden in het ter plaatse aanwezige, vlakke, open landschap. Het opwerpen van visuele barrières (dijklichamen) moet tot een minimum beperkt blijven. Aan de hand van dit landschapsplan is het tracé aangelegd en ingepast. Gesteld mag dan ook worden dat de landschappelijke inpassing van het tracé een zekere kwaliteit in zich heeft.

Dat niet iedereen zich kan vinden in deze kwaliteit c.q. deze kwaliteit persoonlijk onvoldoende vindt is inherent aan dergelijke ingrepen. Het voorstel van insprekers om de Westerscheldetunnelweg aan beide zijden volledig aan het zicht onttrekken middels een

kloek dijklichaam, met een "delta"hoogte én deze dijklichamen volgens traditie te voorzien van een enkele of zelfs een dubbele rij bomen, staat haaks op de onderbouwde bevindingen gedaan door de geraadpleegde landschapsdeskundigen. In dit voorstel kan dan ook niet meegegaan worden.

Een ander lastig aspect is geluidoverlast. Ook dit is subjectief/persoonsgebonden; wat de een als overlast ervaart, kan bij een ander geheel anders overkomen. Ook kan iemand stellen geluidoverlast te ervaren, terwijl het geluid dat met de betreffende activiteit gepaard gaat nog onder de wettelijke norm zit. Deze subjectiviteit is niet te voorkomen.

In de Wet geluidhinder zijn maximaal toelaatbare waarden vastgelegd voor onder meer wegverkeerslawaaï. Middels landelijke erkende rekenprogramma's wordt berekend of de geluidbelasting op geluidgevoelige bebouwing (waaronder woningen) in de wettelijk vastgelegde zone langs de betreffende weg onder deze waarden blijft. Vervolgens wordt aan de hand van de uitkomst gezien of de beoogde ingreep/ontwikkeling doorgang kan vinden en zo ja, onder welke condities.

Ook in het project Verdubbeling Westerscheldetunnelweg is op deze wijze te werk gegaan. Daar waar nodig worden, aanvullend op het aanbrengen van geluidreducerend asfalt daar waar dit nog niet toegepast is, geluidwerende voorzieningen getroffen in de vorm van aarden wallen. Daar waar dergelijke aanvullende voorzieningen niet nodig zijn is, het oorspronkelijke landschapsplan indachtig, er voor gekozen om de weg in het landschap zichtbaar aanwezig te laten zijn.

Hetgeen bij de twee hierboven genoemde items is vermeld betreffende de belevingswaarde van deze aspecten, is ook van toepassing voor het aspect licht (koplampen en lichtbakken) vanwege het verkeer op de weg.

Eisen t.a.v. het voeren van verlichting zijn wettelijk bepaald. Hieraan zijn verder geen sancties verbonden in de zin van dat de wegeigenaren in Nederland verplicht zijn om de lichtbundels van de auto's op deze wegen zodanig weg te stoppen dat dit schijnsel niet waarneembaar is buiten deze wegen. Daar waar de aanleg/aanwezigheid van een weg ruimtelijk is geregeld, zijn de bijkomende effecten wegens het gebruik van deze weg inherent.

Delta Big BV, Pekelingsweg 6 te 4363 RB Aagtekerke, mede namens de heer J. Witte, Korte Zuidweg 5 te 4454 PV Borssele

In de schriftelijke reactie wordt positie ingenomen (het behoud van rechten) voor het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure. Gevreesd wordt dat de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg ter hoogte van het bedrijf Korte Zuidweg 5 zal leiden tot beperkingen in de bedrijfsvoering.

Daarnaast ook hier weer de opmerking over het beschikbare kaartmateriaal.

Beantwoording reactie

Kennis is genomen van het gegeven dat inspreker(s), middels brief/reactie van 29 februari 2008, zijn (hun) rechten veilig wil(len) stellen ten aanzien van de bedrijfsuitoefening ter plaatse van het adres Korte Zuidweg 5 te Borssele in het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure.

Voor wat betreft de opmerking over het beschikbare kaartmateriaal, wordt hier korthedshalve volstaan met een verwijzing naar hetgeen hierover reeds is opgemerkt in de beantwoording van de inspraakreactie van de heer Smits.

Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Borssele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

Betreft: uitbreiding A 62

Borssele 26 maart 2008

Geacht College,



Ter behoud van rechten maak ik bezwaar tegen de uitbreiding van de A 62 met 2 stroken aan de oostelijke zijde, die momenteel tervisie ligt. Bij de tervisielegging van de plannen en ook tijdens de voorlichtingsavond hierover op maandavond 18 februari j.l. was geen fatsoenlijk kaartmateriaal aanwezig. Daardoor was het niet goed te bekijken hoeveel land ik kwijt zou raken en wat de consequenties daarvan zouden zijn. Door de aanleg van het eerste trace van deze weg ontstond een klein perceel met peren waarop nog 5 rijen overbleven, nu schiet er waarschijnlijk maar 1 rij meer over en dit is niet meer de moeite, temeer daar er nog een windschut vlakachter staat.

Hopend op een constructief contact groet ik u vriendelijk.

Namens:
J.C.L Smits
Korte Noordweg 4
4441 RD Ovezande
tel:0113351477

geschreven door:
M. Boonman
Eikenlaan 17
4334 BN Middelburg
tel:0118627668

Lopie aan Best

Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Borssele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

Betreft: uitbreiding A 62

Borssele 26 maart 2008

Geacht College,



Ter behoud van rechten maak ik bezwaar tegen de uitbreiding van de A 62 met 2 stroken aan de oostelijke zijde, die momenteel tervisie ligt. Bij de tervisielegging van de plannen en ook tijdens de voorlichtingsavond hierover op maandavond 18 februari j.l. was geen fatsoenlijk kaartmateriaal aanwezig. Daardoor was het niet goed te bekijken hoeveel land ik kwijt zou raken en wat de consequenties daarvan zouden zijn. Ik zou liever overal buiten blijven, dit zou ook kunnen als de geluidswal 15 a 20 meter korter gemaakt wordt. Indien dit niet kan moet ik mijn V hagen peren gedeeltelijk rooien, dit heeft vervelende kanten voor mij o.a. wat spuiten en keren betreft. Zou u dit nog eens willen bekijken. Dit zou u veel geld en mij veel ergernis besparen.

Hopend op een constructief contact groet ik u vriendelijk.

~~Napens~~ J.J. Vermue, Westeindsedijk 4 4454 PW Borssele tel: 0113352004
gechreven door M. Boonman, Eikenlaan 17 4334 BN Middelburg tel:
0118627668

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No. 08. 3255.	Afd. BNT
26 FEB 2008	
Class: Jack Koster	
Ontvangstbevestiging: Jan B en W. Borsuk.	
Afdeling: 4450 AA	

Borsuk 26-2-2008.

Postbus I
4450 AA Thienensdand.

Inpraak voorontwerp bestemmingsplan
verdubbeling Meesterschedde Thunnweg.

Geachte. collega.

Ik heb grote bezwaren tegen de verdubbeling van de
Meesterschedde Thunnweg, om de volgende reden.
De verdubbeling, zal meer, extra perkeer aantrekken
en hiermede zal de geluidsoverlast op mijn
woning, toenemen en boven de wettelijke
toegestane normen komen.

Hoogachtend.

H de Jonge.
Kortelkordweg. 2
4454 PT Borsuk.

Borssele, 26-2-2008,

Aan het college van B en W
van de gemeente Borssele
Heinkenszand

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No. <i>W. 3347</i>	<i>ROM.</i>
26 FEB 2008	
<i>J. de Koeke</i>	
Class: _____	
Ontvangstbevestiging _____	
Afgelanceeld _____	

Inspiraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling
Westerscheldetunnelweg".

Geacht college,

Ik heb grote bedenkingen tegen deze verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg.

- De verdubbeling zal leiden tot een extra geluidsbelasting op de nu reeds aanwezige hoge geluidsbelasting op mijn woning.
- De geluidswerende voorzieningen (geluidsabsorberend middenbermscherm) welke nu worden voorgesteld in het voorontwerpplan zijn onvoldoende. Ook heeft het voorontwerpbestemmingsplan geen enkele garantie en onvoldoende zekerheid dat deze voorziening ook daadwerkelijk zo zal worden uitgevoerd. Dit heeft het verleden ons geleerd.
- Ook de reeds aanwezige overlast van het bestaande W.O.V. tracé (tolplein + weg) inzake licht, stof en stank zal wederom weer toenemen en er zijn hiervoor onvoldoende maatregelen in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen.
- Dit alles wordt veroorzaakt door de toename van de verkeerscapaciteit en het korter bij mijn woning gelegen tracé
- Er wordt grond van mijn huiskavel afgenomen, waardoor mijn bedrijf wederom wordt verkleind in oppervlakte en dus minder renderend kan worden geëxploiteerd. Hier staat onvoldoende compensatie tegenover, gezien de ervaringen inzake de aanleg van het W.O.V.tunneltracé
- Nog steeds is niet voldaan aan de toezegging (gemaakte afspraak) ten overstaande van de Raad van State door de provincie, gemeente en, westerscheldetunnel.(zie hiervoor o.a. uitspraak EO1.96.0525 d.d. 19-3-1999). Kennelijk houden overheden zich niet aan hun toezeggingen en mede ook de westerscheldetunnel. Er heeft n.l. nog steeds geen verplaatsing van het gehele bedrijf plaatsgevonden. Niet d.m.v de overheid en niet via de A.P.I. Borssele en ook niet d.m.v. aankoop, zoals steeds in de procedures werd gesteld.
- Ook zijn alle schade's van de aanleg van de W.O.V. in de hiervoor gevoerde procedures nog geheel niet gecompenseerd.
A. Hierin heeft men de Rechtbank geheel op het verkeerde been gezet door onjuiste argumenten te gebruiken.
B. Doordat nog geen gehele beoordeling van de schade kon plaatsvinden omdat er nog geheel geen inzicht was in de toedeling en verrekening van de ons opgelegde A.P.I. Borssele tengevolge van de aanleg het W.O.V.tracé

- Ook is de keerlus welke aan het eind van de Korte Noordweg is gelegen niet binnen het bestemmingsplan opgenomen. Deze dient bij een verdubbeling van het tracé te worden opgeschoven wederom aan het einde van de Korte Noordweg en in evenredige staat.
- De visuele afscherming en de landschappelijke inpassing van het W.O.V.tracé + tolplein is nog steeds niet uitgevoerd volgens het gestelde in het bestemmingsplan W.O.V. en de 2^e herziening hiervan (tolplein) d.m.v. het z.g. Sloebos.
- Ook dient er een aanvullende MER te worden gemaakt, omdat de MER t.b.v. de aanleg van de W.O.V. ontoereikend is voor de verdubbeling van het W.O.V. tracé.
- Verder dient de aansluiting van de verdubbeling tunneltracé bij het tolplein verbreed te worden tot 6 rijbanen. Zodat de piekgeluiden, welke nu reeds veelvuldig optreden i.v.m. het plotseling afremmen en snel optrekken, vanwege te de korte en te bekrompen aanrijding van de tolpoorten en de te kort gesitueerde aanwijzingsborden t.o.v. de tolpoorten (tolplein) worden voorkomen. Door een betere voorsortering inzake de tolpoorten kan de overtollige overlast hierdoor verder teruggedrukt worden.
- Wat is de reden dat het ruimtebeslag van het onderhavige tracé 34m. is en niet de waar mogelijke noodzakelijke 37.20m.
- Ook zal er opnieuw een waardedaling van mijn onroerend goed optreden. Verder vrees ik dat de eventuele ontwikkelingen op mijn bedrijf in de toekomst beperkt/belemmerd zullen worden.

Ik verzoek U om met deze bezwaren in uw verdere besluiten inzake de verwezenlijking van de verdubbeling van het W.O.V. tracé ernstig rekening te houden.

J.M.Nijsten
Korte Noordweg 1a
4454 PT Borssele

Hoogachtend.

J.M.Nijsten.

Wopie aan Best

Korte Zuidweg 8
4454 PV Borssele



Geacht college van B & W,

Hierbij dien ik bezwaar in tegen de verplaatsing van de Westerscheldetunnelweg. Ten eerste: de geluidsoverlast. Mijn woning, nummer 20, staat op ongeveer 150 meter van de weg en er zijn de eerste keer geen maatregelen genomen om mijn woning te isoleren of beplantingen aan te brengen om deze overlast te verminderen. De geluiden van de banden en vrachtwagens zijn dermate hoog geworden dat deze maatregelen niet meer te vermijden zijn, in het bijzonder bij regenachtig weer, wanneer de geluiden nog eens extra hard klinken. Ten tweede zal de woning minder waard worden ook als gevolg van de geluidsoverlast. Ten derde zal ik grond moeten inleveren en dit heeft gevolgen voor inkrumping van mestrechten en hierdoor zal ik meer mest moeten afvoeren tegen hoge kosten. Ten vierde zal mijn drainage over de volle lengte worden doorgesneden en dus zal dit ook moeten worden aangepast.

Met vriendelijke groet,

Frans Sinac

Info - Voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg".

Van: "'t Hof Acht is meer dan Duizend" <verheijke@zeelandnet.nl>
Aan: <info@borsele.nl>
Datum: 1-3-2008 15:27
Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg".

Betreft: Bedenkingen, verontrusting en bezwaren bij het voorontwerp.

Ovezande, 1 maart 2008

Geacht College van de gem. Borsele,



Als je denkt dat het wonen in een Nationaal Landschap in de gemeente Borsele een garantie is voor ongestoord genieten van de woonomgeving, kom je helaas bedrogen uit.

Onder invloed van de vaart der volkeren, waarbij economisch belang de boventoon voert bent u voornemens de verdubbeling van de toegangsweg naar de Westerscheldetunnel onder voorwaarden goed te keuren.

Alle mooie gevleugelde taal en slimme berekeningen uit het voorontwerp hebben bij ons de ongerustheid voor verdere uitholling van ons woongenot allerminst weggenomen.

Deze ongerustheid brengt ons ertoe bezwaar aan te moeten tekenen tegen uw voorgenomen besluit.

Onze woning bevindt zich aan de 's-Heerenhoeksedijk 27 te Ovezande. Hemelsbreed op ca. 500 m afstand van het wegtracé net binnen de grens van het voormalig Waardevol Cultuur Landschap. Bij lezing van het voorontwerp blijkbaar buiten de invloedssfeer van de tunnelweg.

Theoretisch geen enkele overlast van de weg. Praktisch echter ondervinden wij zeker hinder en last van het intensieve verkeer dat over de weg passeert. Reeds nu de weg zich nog in enkelvoudige vorm bevindt is er regelmatig sprake van overlast bij ons thuis.

Als de weg er in verdubbelde vorm ligt zal de overlast er zeker niet minder van worden.

Wat wij momenteel als hinderlijk ervaren van de weg in z'n huidige vorm zijn de volgende zaken.

Landschappelijk

De inpassing in het landschap is wat ons betreft niet echt een succes. Onder het mom van het grootschaligpolderlandschap van de Borselepolder niet aantasten is er indertijd gekozen voor hier en daar een boomloos stukje dijk langs het tracé aan

te leggen. Voorwaar een geheel in het huidige tijdsbeeld passende softe oplossing naar wij menen.

Accepteer dat je het landschap aantast, zeg het gewoon, want je doet het!
Vanuit die houding kom je dan waarschijnlijk tot een andere invulling.

Onze oplossing zou dan zijn. Zorg dat een met het landschap vloekende verkeersader uit het zicht verdwijnt!

Vanuit ons Zuid-Bevelands historisch perspectief ligt de oplossing voor de hand. Het gehele tracé aan beide zijden volledig aan het zicht onttrekken middels een kloek dijklichaam, met een "delta" hoogte die hoge vrachtwagens (met hun kerstboomverlichting) ook uit het zicht houden. Tevens, ook weer aan beide kanten, deze dijklichamen volgens de traditie voorzien van een enkele of zelfs dubbele rij bomen. Die mogelijk nog als grondstof voor uw klompenkapperij kunnen dienen.

Geluid

Alle mooie akoestische theoretische berekeningen ten spijt ondervinden wij toch geluidsoverlast. Daar waar het papier van het rapport u de stilte voorspiegelt, is er in en om onze woning een voortdurend geraas te horen. Windrichting en -kracht bepalen door hun optreden de mate van de overlast. Wij nodigen u gaarne bij ons thuis uit om bij diverse windrichtingen van de berekende stilte te komen genieten. Naast het geraas is er ook sprake van gebonk. Over de Paardegatsewatergang is een viaduct gebouwd. De voegovergangen tussen weg en brugdek (een gekend probleem) is in de huidige weg verre van rimpelloos uitgevoerd. Bij elke passage van een voertuig laat zich deze krakkemikkige constructie gelden in de vorm van een zeer hinderlijk gebonk, als ware het een pijnlijke uiting van het lijden van de voegovergang.

Met toename van het verkeer en een tweede viaduct zal ook dit weer leiden tot een toename van de ondervonden overlast.

De te nemen maatregelen laten wij gaarne aan uw beleefdheid over, waar wij een dringend beroep op doen.

De oplossing van de twee dijken zal er zeker toe bijdragen.

Waarom overigens de eerste of zo u wil de laatste 700 m na resp. voor het Tolplein asfalt niet in een geluidsreducerende variant wordt veronderstelt te worden uitgevoerd gaat onze bevatting te boven. Optrekkend en afremmend verkeer is vanzelf al fluisterstil? Volgens ons niet, mogelijk zelfs geheel andersom!

Lichtvervuiling

Net na de ingebruikname van de tunnelweg vroegen wij ons in eerste instantie af, bij het uit het raam kijken vanaf ons toilet op de bovenverdieping, wat dat toch voor lichtslert was daar in de verte. Het was donker en het uitzicht in de polder was tot dan toe ook altijd donker geweest. De nieuwe verkeersstroom bleek de donkere polder met hun koplampen (gelijk de lichtbak van stropers) in een helder licht te zetten. Beiden (koplampen en lichtbakken) horen daar niet thuis vonden wij en dat vinden wij nog steeds.

Ook hier weer kan een dijklichaam zijn nut bewijzen.

Wiens brood men eet.....

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de rapporten die bij dit voorontwerp zitten enigszins gekleurd zijn. De onafhankelijkheid van de onderzoeken trekken wij in twijfel.

Wiens brood men eet wiens taal men spreekt. De instanties zullen allen ten stelligste beweren dat zij naar eer en geweten handelen en rapporteren. Toch zetten wij hier onze vraagtekens bij.

De instantie die het werk wil realiseren en gaat exploiteren is niet onafhankelijk, zo ook zijn degenen die door haar betaald worden dat niet.

Zij die de weg aan gaat leggen is niet gebaat bij kosten verhogende factoren. Zo zal zij niet graag zien dat er over het gehele tracé een dubbel dijk moet worden aangelegd! En bomen erop of langs planten, weet je wat dat kost? En dan niet alleen de aanleg en aanplant, maar mogelijk meer nog het jarenlange onderhoud dat daar het gevolg van is!

Zo is het voor de portemonnee ook weer voordeliger 700 m1 weg niet van een geluidreducerende asfaltsoort te voorzien.

Ook deze heren kunnen rekenen en zijn berekend. Wij zeggen niet dat het allemaal zo is, het zijn echter ook mensen van vlees en bloed, beantwoorden net als u en wij aan alle spreekwoorden en gezegden, dus hebben de "schijn" tegen.

Geachte burgemeester en wethouders, mede-inwoners van gemeente Borsele, bovenstaand verhaal hadden wij ook liever niet willen schrijven. In de tussentijd hadden wij onze tijd ook liever anders beleed. Echter uw voornemens hebben ons helaas anders doen besluiten.

U zult zich kunnen voorstellen dat wij het geen fijn vooruitzicht vinden om nog meer beknot te gaan worden in ons woongenot in onze mooie gemeente.

Met klem willen wij u dan ook verzoeken bovenstaande in uw besluitvorming mee te willen nemen. Als u rond de tafel gaat om over een en ander te beslissen overweeg dan echt alle factoren. U bent verantwoordelijk voor de economische gang van zaken van onze gemeente, maar ook voor het welzijn van haar bewoners!

Van eventuele mondelinge toelichting zullen wij u graag aan onze tuintafel, bij zuidwesten wind kracht 3, voorzien.

Graag vernemende, met groet,

André Verheijke en Lea Welleman,
's-Heerenhoeksedijk 27
4441 RE Ovezande

Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Borsele.

Van Delta Big BV
Pekelingseweg 6
4363 RB Aagtekerke
lokatie Korte Zuidweg 5
4454 PV Borssele

GEMEENTE BORSELE	
INGEKOMEN	
No. 08.3743	Afd. RC
- 3 MRT 2008	
Class:	
Ontvangstbevestiging: <i>dw</i>	
Afgehandeld:	

onderwerp: voorontwerp bestemmingsplan verdubbeling Westerscheldetunnelweg.

Aagtekerke, 29-2-2008

Geacht College,

Ter behoud van de rechten maak ik bezwaar tegen de uitbreiding van de A62 met 2 rijstroken aan de oostelijke zijde.

Bij de tervisielegging van de plannen en ook tijdens de voorlichtingsavond hierover op maandag 18 februari j.l. was geen fatsoenlijk kaartmateriaal aanwezig.

Reeds bij de aanleg van het eerste trace is al ter sprake gekomen dat het bedrijf hierdoor in de knel zou komen en hinder zou ondervinden, waaronder veterinaire risico's.

Op dit moment zijn de onderhandelingen tot verkoop aan dhr. Witte in volle gang en tevens zijn we nu bezig met uitbreidingsplannen.
Een bouwvraag hiervoor kunt u binnenkort tegemoet zien.

U dient dit protest ook namens de nieuwe eigenaar te beschouwen.

Hopend op een constructief contact groeten wij u vriendelijk.

Namens Delta Big BV
A. C. van Dam
Pekelingseweg 6
4363 RB Aagtekerke
tel. 0118-583665

J. Witte
Korte Zuidweg 5
4454 PV Borssele
tel. 0113-352011

Deze brief is mede geschreven door: M. Boonman
Eikenlaan 17
4334 BN Middelburg
tel. 0118-627668



BIJLAGE 2

Vooroverlegreacties

bericht op brief van: 7 februari 2008

uw kenmerk: 08004266

ons kenmerk: 08014494

afdeling: Subcie Gpl

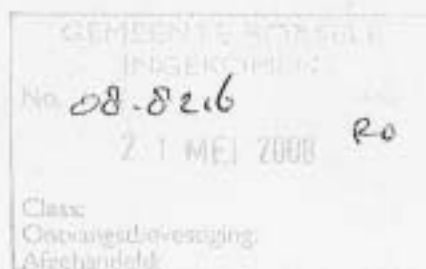
Bijlage(n): -

behandeld door: J.R.F. de Keijzer

doorkiesnummer: 0118-631774

onderwerp: Overlegreactie ex artikel 10 Bro over
het voorontwerpbestemmingsplan
"Verdubbeling Westerscheldetunnelweg"

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



verzonden:

20 MEI 2008

Middelburg, 13 mei 2008

Geacht college,

In het kader van het overleg ex art. 10 Bro ontvangen wij uw voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Westerscheldetunnelweg". Dit voorontwerp geeft ons aanleiding tot enkele opmerkingen.

Geluidzone Sloegebied (categorie 2)

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat voor de verdubbeling van de Westerschelde-tunnelweg (WST-weg) de bestemmingsplannen "Westerschelde Oeververbinding" (WOV) en "Landelijk gebied" herzien en geactualiseerd moeten worden. Naast genoemde plannen zijn wij van mening dat ook het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied, vastgesteld d.d. 2 november 2006 en goedgekeurd d.d. 29-05-2007 herzien dient te worden. Deze herziening had betrekking op het verruimen van de geluidscontour op de plankkaart. De voorschriften uit het bestemmingsplan "W.O.V." zijn van overeenkomstige toepassing verklaard. Aangezien een gedeelte van de geluidscontour binnen het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling WST-weg" tevens is gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" wordt ook dit bestemmingsplan herzien. In de voorschriften van het bestemmingsplan zal derhalve een regeling met betrekking tot de geluidscontour opgenomen moeten worden.

Natuur (categorie 2)

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt geconstateerd dat bij vooroverleg met de provincie Zeeland is overeengekomen dat er voor de beoogde ontwikkeling geen passende beoordeling ten aanzien van de externe werking voor het habitatgebied Westerschelde nodig is. Wij wijzen u erop dat alleen deze constatering in de toelichting niet voldoende is. Wij verzoeken u in de toelichting te onderbouwen waarom geen passende beoordeling ten aanzien van de externe werking nodig is. Hierbij dient ook de inlaag 2005 die evenals de Westerschelde tot de EHS behoort en is opgenomen binnen de conceptbegrenzing van Nature 2000 gebieden, meegenomen te worden.

Water (categorie 2)

In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat overleg is gevoerd met het Waterschap Zeeuwse Eilanden. Met betrekking tot het wateradvies wordt verwezen naar een separate bijlage, die nog als p.m.-post in het bestemmingsplan is opgenomen. Om het plan goed te kunnen beoordelen op waterhuishoudkundige aspecten dient bij het plan een definitief wateradvies te worden gevoegd.

Luchtkwaliteit (categorie 2)

De tekst in het voorontwerpbestemmingsplan bevat onnodige en deels verouderde passages. Een verwijzing naar de juiste regeling, dit is de ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, ontbreekt. In de uitgangspunten en conclusies dient expliciet aangegeven te worden dat op de afstanden genoemd in de actuele regeling is gerekend en dat de resultaten betrekking hebben op die afstanden (5 meter voor NO2 en 10 meter voor fijn stof). Verwezen wordt naar artikel 69 van de regeling.

Hooftend,

Mr. C.J. Meijer, voorzitter

Ir. G.W. van Rabenswaaij, secretaris



Waterschap Zeeuwse Eilanden



Gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND

uw brief	: 4 februari 2008	behandeld door	: drs. J. Minderhoud
uw kenmerk	: BS2144/cor08001/ZJA/kad	doorkiesnummer	: 0118-621266
ons kenmerk	: 2008003790	e-mail	: info@wze.nl
bijlagen	:		
onderwerp	: Voorontwerp bestemmingsplan Verdubbeling Westerscheldetunnelweg		

Middelburg, 17 maart 2008

Geachte heer/mevrouw,

Het voorontwerp-bestemmingsplan Verdubbeling Westerscheldetunnelweg dat in het kader van het artikel 10Bro-overleg aan het waterschap is voorgelegd, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

In het kader van de watertoets is het gewenst dat voorafgaand aan het vooroverleg ex artikel 10Bro, overleg plaatsvindt over de waterhuishoudkundige consequenties van een plan. De ruimtelijke aspecten daarvan kunnen dan in het plan worden meegenomen. Voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg heeft echter geen watertoets-overleg plaatsgevonden. De waterhuishoudkundige consequenties daarvan moeten dan ook alsnog doorgesproken worden, bij voorkeur voordat het plan verder in procedure wordt gebracht. Belangrijk aspect is het bepalen van de waterberging die nodig is in verband met de toename van het verhard oppervlak en hoe die gerealiseerd wordt. Uiteraard moet waterberging die door het dempen van sloten verloren gaat, gecompenseerd worden.

De onderstaande opmerkingen dienen verwerkt te worden in de waterparagraaf.

Onderdeel Oppervlaktewatersysteem: Het plangebied ligt deels in het gebied dat wordt bemalen door gemaal Van Borsele (westelijk van de Staartsedijk) en deels in het gebied dat wordt bemalen door gemaal Coudorpe, een onderbemaling van gemaal Hellewoud (oostelijk van de Staartsedijk).

Het plangebied grenst aan de (natte) natuurgebieden inlaag 2005 en de inlaag 1887. Het water in die inlagen/natuurgebieden heeft (ook) een functie voor de natuur.

Anders dan aangegeven ligt er wel oppervlaktewater binnen het plangebied namelijk de wegsloten van de Westerscheldetunnelweg en de Paardengatse watergang die het tracés kruist. De Paardengatse watergang maakt deel uit van de WEI. Nagegaan moet worden of de verdubbeling consequenties heeft voor deze kruising.

Onderdeel Hoogte en wateroverlast: De Staartsedijk, die door de Westerscheldetunnelweg wordt gekruist, is een regionale waterkering. Ik verzoek u de kernzone van deze waterkering een primaire waterstaatkundige bestemming te geven.

De kanteldijk en de dijk die tussen de Staartsedijk en de tunnelingang aan de noordzijde van het tracé ligt, zijn ook dijken met een waterstaatkundige functie. Voor deze dijken is echter nog geen zonering bepaald en vastgelegd in de Keur waterschap Zeeuwse Eilanden 2007.

Anders dan in de tabel thema Veiligheid/waterkering is aangegeven ligt het plangebied dus deels binnen de keurzonering.

In de provinciale waterkansenkaarten is het plangebied *niet* aangemerkt als aandachtsgebied voor de waterhuishouding.

Onderdeel Regenwatersysteem: Het woord "regenwater" dient vervangen te worden door het woord "afvalwater". Ik ga er overigens van uit dat in het plangebied geen (huishoudelijk) afvalwater wordt geproduceerd.

Tabel thema riolering: Het regenwater wordt afgekoppeld van de bestaande riolering.

Tabel thema Oppervlaktewaterkwaliteit: Het van de weg afstromende hemelwater kan via de berm afstromen naar de wegsloten. Om verontreiniging van het afstromende hemelwater en daarmee van het oppervlaktewater waarop geloosd wordt te voorkomen, is het zaak om gebruik van uitlozend bouw materiaal en wegmeubilair te vermijden/beperken. Belangrijk is om dat goed te borgen.

Tabel thema Onderhoud: De breedte van de onderhoudsstrook is afhankelijk van de bovenbreedte van de sloot. Voor bebouwing geldt dat als de bovenbreedte kleiner is dan 8m een 5m brede strook vrijgehouden moet worden en als de bovenbreedte 8m is of meer een 7m brede strook. Voor beplanting geldt dat als de bovenbreedte minder is dan 14m een 5m brede onderhoudsstrook vereist is en als de bovenbreedte 14m of meer is een 7m brede strook.

Nu er nog overleg moet plaatsvinden over de waterhuishoudkundige consequenties van het plan kan er nog geen wateradvies gegeven worden.

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 Planvorming Waterhuishouding



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

Onderwerp: advies voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling
Westerscheldetunnelweg"

Geacht College,

Enige tijd geleden is de Veiligheidsregio Zeeland gevraagd om uiterlijk 25 april advies uit te brengen over het voorontwerpbestemmingsplan "Verdubbeling Westerschelde-tunnelweg". Dit in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro.

Het voorontwerp heb ik gezien vanuit mijn adviesrol zoals die is beschreven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), artikel 13. Dat betekent dat ik met name gekeken heb naar de aspecten zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Eind vorig jaar is de MER Sloeweg N62 gepubliceerd. Hierin is onder andere ook het aspect externe veiligheid onderzocht. Geconcludeerd is dat op dit onderwerp geen knelpunten aanwezig zijn. Toch wil ik u naar aanleiding van dit bestemmingsplan enkele zaken meegeven.

De Westerscheldetunnel is een 'Categorie I' tunnel. Dit betekent dat dit de zwaarste categorie tunnel is en daarmee de grootste variatie aan klasse gevaarlijke stoffen wordt toegelaten. In Zeeland hebben alle gemeenten routes aangewezen voor het transport gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat alle routeplichtige gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd over deze routes. Tot op heden is de Westerscheldetunnel geen onderdeel van een aangewezen route gevaarlijke stoffen. Alleen via een ontheffingsprocedure mag hiervan worden afgeweken. Stoffen die een externe veiligheidsprobleem kunnen veroorzaken worden dus niet door de tunnel vervoerd. Daarmee is de conclusie in paragraaf 4.7 is dus correct, maar de onderbouwing hiervan klopt niet. Ik adviseer u daarom de onderbouwing hierop aan te passen.

Nu de 'spade toch de grond in gaat' voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg wil ik u adviseren om gelijktijdig de voorzieningen voor bluswater op het beoogde traject op te pakken. Hiervoor heb ik twee redenen. Er zijn bij mij geluiden bekend dat serieus wordt nagedacht over het opnemen van de Westerscheldetunnel in de route gevaarlijke stoffen tussen Borsele en Terneuzen. Omdat de Westerscheldetunnel van vitaal belang is voor de provincie Zeeland is het van groot belang dat een eventueel incident snel en adequaat bestreden kan worden. Naast routeplichtige gevaarlijke stoffen bestaan er ook niet-routeplichtige gevaarlijke stoffen. Wettelijk zijn er geen beperkingen te stellen aan de route die door vervoerders gekozen wordt. Ook het feit dat de Westerscheldetunnel een categorie I tunnel is, legt voor deze stoffen geen beperkingen op. Dat betekent dat dagelijks diverse tankwagens en vrachtwagens geladen met gevaarlijke stoffen, veelal

- Rampenbestrijding en crisisbeheersing
- Brandweerzorg
- Geneeskundige hulp bij
Ongevallen en Rampen (GHOR)
- Gezamenlijke Meldcentrale
Zeeland (GMZ)

L VERZONDEN - 9 MEI 2008

Datum:

8 mei 2008

Inlichtingen:

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

Tel.: 0113 - 27 66 10

Fax: 0113 - 27 66 05

E-mail: ajj.vangalen@vrzeeland.nl

Ons kenmerk:

VRZ/BZ/TvG/2008/0656

Uw kenmerk:

BS2144/cor08003/ZJA/kad

Blad:

1 van 2

Aantal bijlagen:

Adres:

Postbus 8016

4330 EA Middelburg

Segeerssingel 10

4337 LG Middelburg

Internet:

www.veiligheidsregiozeeland.nl

Bank:

BNG 28.50.27.956

t.n.v. Veiligheidsregio Zeeland

brandbare vloeistoffen, zoals benzine en diesel, door de tunnel rijden. Toch kunnen incidenten met deze stoffen aanzienlijke schade aan de weg en de directe omgeving veroorzaken. Dat is dan ook de tweede reden voor mijn advies de bluswatervoorziening op te pakken.

In paragraaf 4.7 'Externe veiligheid' onder het kopje 'Inrichtingen' wordt melding gemaakt van een invloedsgebied veroorzaakt door een propaantank die net buiten het plangebied is gelegen. Volgens het BEVI worden wegen en parkeerplaatsen niet meegenomen bij de verantwoording van het Groepsrisico. Dit in verband met de doorgaans zeer korte verblijfstijd van de aanwezige personen.

Toch wil ik u adviseren om zorg te dragen dat bij een incident met deze propaantank in de planvorming wordt meegenomen dat de Westerscheldetunnelweg in beide richtingen wordt afgesloten voor het verkeer. De reden hiervoor is dat het een bovengrondse propaantank met een inhoud van 18 m³ betreft. Het maatgevende scenario is een warme BLEVE (een fysische explosie door opbouw van druk, gevolgd door een vuurbal). Binnen een straal van circa 150 meter zullen dodelijke slachtoffers en zeer grote schade te verwachten zijn en de Westerscheldetunnelweg ligt binnen deze afstand. Ik realiseer me dat dit niet binnen het ruimtelijke besluit valt, maar ik adviseer u bovenstaande punt kort te sluiten met de commandant brandweer.

Onder het kopje 'Calamiteitenplan' wordt aangegeven dat thans wordt gestudeerd op extra aanvoerroutes voor de hulpverleningsdiensten. Ik ga er hierbij vanuit dat dit in overleg gebeurt met de gemeentelijke brandweer. Mocht dat niet het geval zijn, dan adviseer ik u dit alsnog zo spoedig mogelijk te doen.

Mochten er vragen zijn naar aanleiding van dit advies, dan kunt u contact opnemen met de heer A.J.J. van Galen, specialist Externe Veiligheid.

Graag ontvang ik een terugkoppeling indien afgeweken wordt van het advies, zodat dit kan worden meegenomen in de voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een eventueel incident.

Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Zeeland,
Namens dezen,
Directeur Veiligheidsregio Zeeland,

Ing. F.J.G.M. Captijn MCDm

i.a.a. Commandant Brandweer Zeeland
Commandant Brandweer Borsele