

Rothuizen van Doorn 't Hooft Architecten Stedenbouwkundigen Middelburg Breda

GEMEENTE GOES

Bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2011'



Vastgesteld door de raad van de gemeente Goes
bij besluit van 7 juli 2011

, voorzitter

, griffier



Rothuizen van Doorn 't Hooft  Architecten
Stedenbouwkundigen

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

www.rdh.nl

Middelburg Breda



gemeente
titel

Goes
Bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2011'

projectnummer
datum

BS2145
7 juli 2011

Voorontwerp
Ontwerp
Vastgesteld

19 februari 2010
19 oktober 2010
7 juli 2011





TOELICHTING

TOELICHTING

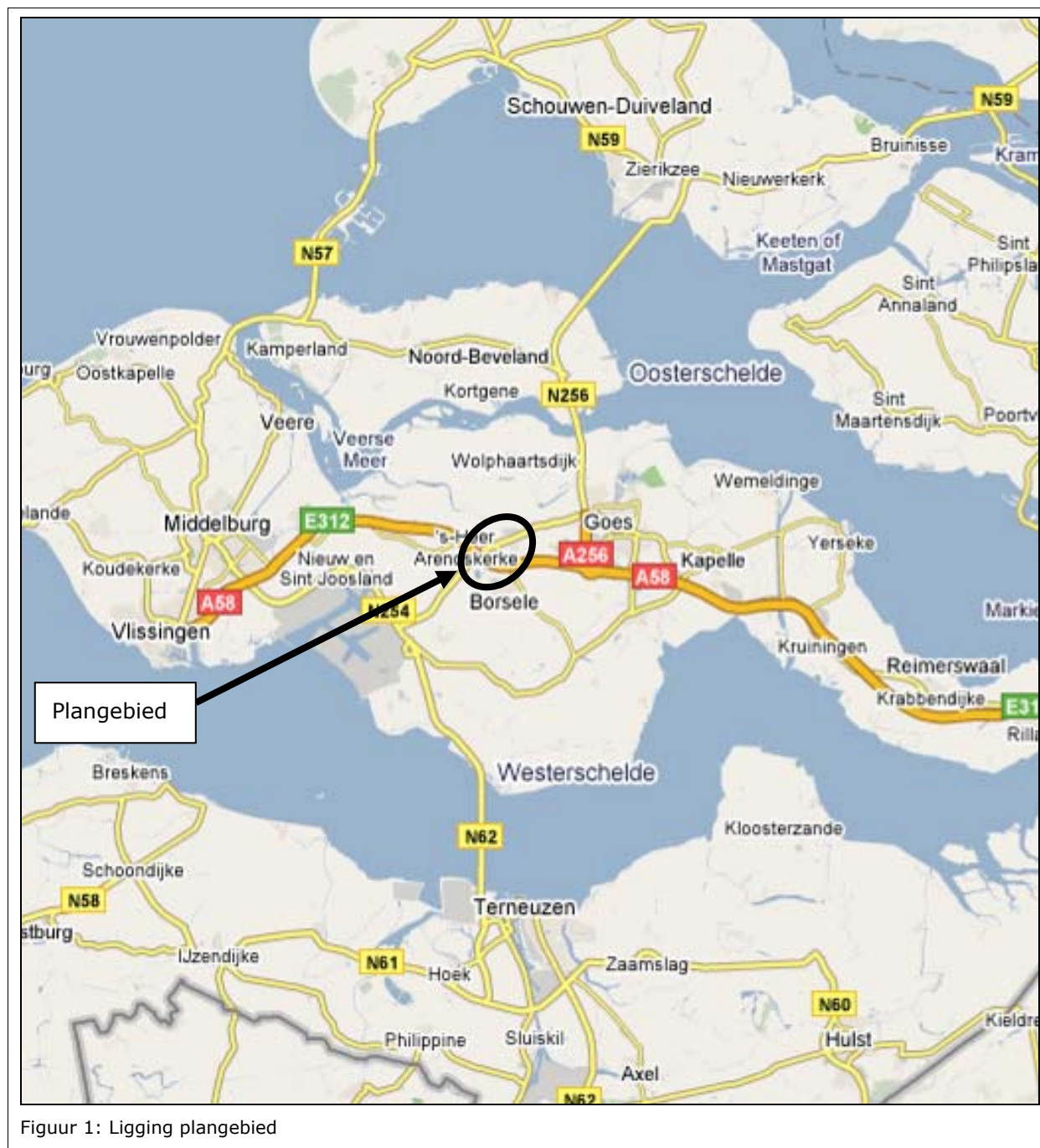
behorende bij het bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2011' in de gemeente Goes

INHOUD

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Vigerend bestemmingsplan	9
1.3	Opzet van de toelichting	9
2	HUIDIGE SITUATIE	11
3	BELEIDSKADER	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	20
3.4	Toetsing beleidskaders	21
4	RANDVOORWAARDEN	23
4.1	Geluidhinder	23
4.2	Bodemverontreiniging	25
4.3	Flora en fauna	25
4.4	Archeologie	32
4.5	Water	33
4.6	Luchtkwaliteit	37
4.7	Externe veiligheid	38
4.8	Kabels en leidingen	41
5	PLANBESCHRIJVING	43
6	JURIDISCHE ASPECTEN	45
6.1	Planvorm	45
6.2	Toelichting op de bestemmingen	45
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	49
7.1	Regelgeving grondexploitatie	49
7.2	Economische uitvoerbaarheid	49
8	OVERLEG	51
8.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	51
8.2	Informatieavond	51
8.3	Zienswijze	51

SEPARAAT BIJLAGENBOEK:

1. Vooroverlegreacties ex. artikel 3.1.1 Bro.
2. Akoestisch onderzoek;
3. Natuurtoets;
4. Wateradvies;
5. Natuurcompensatie en activiteitenplan Sloeweg N62.



Figuur 1: Ligging plangebied

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Sloeweg (N62) is de doorgaande verbinding tussen het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de A58 (de autosnelweg tussen Vlissingen en Bergen op Zoom). In het noorden sluit de Sloeweg aan op de A58 en de Nieuwe Rijksweg (N664 richting Goes; voorheen N254); in het zuiden sluit deze weg aan op de Tunnelweg (ook N62) en op de Bernhardweg (N254 richting Middelburg). Naast de functie voor het doorgaande verkeer, zorgt de Sloeweg ook voor de aansluiting van verschillende woonkernen op het hoofdwegennet.

Als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel in maart 2003 is het flink drukker geworden op de Sloeweg. De komende jaren wordt nog meer verkeer verwacht. Hierdoor komt de vlotte en veilige doorstroming op de weg in gevaar. Om een goede verkeersafwikkeling tussen het Sloegebied en Goes respectievelijk Middelburg ook in de toekomst te kunnen garanderen, heeft de Provincie Zeeland het initiatief genomen om de capaciteit van de Sloeweg te verbeteren. Ook voor de ontsluiting van Heinkenszand en het achterliggende gebied en het correcte gebruik van de binnenwegen, worden maatregelen genomen.

De aanleg van de Westerscheldetunnel, alsmede de aanleg van de toeleidende wegen hiernaartoe en thans de verdubbeling daarvan, moet gezien worden in de verbetering van de verbinding tussen de Zeeuwse havens onderling en het achterland. Reeds in december 2008 is een bestemmingsplan opgesteld voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg. In aansluiting hierop wordt een verdubbeling van de Sloeweg voorgestaan. Ook ten zuiden van de Westerschelde wordt momenteel naar infrastructurele maatregelen gekeken om de voormelde verbinding te verbeteren. De voorgestane verdubbeling van de Sloeweg moet gezien worden in een groter geheel. Om tot een betere doorstroming te komen is de Westerscheldetunnel aangelegd. De toeleidende wegen naar de Westerscheldetunnel zijn oorspronkelijk ontworpen als 2 maal 2 strooks regionale stroomweg. 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. Ook de Tractaatweg zal binnen afzienbare tijd worden verdubbeld. Aansluitend op de Westerscheldetunnelweg is het noodzakelijk om ook de Sloeweg te verdubbelen. Als ontsluitingsroute tussen de A58 en de Westerscheldetunnelweg heeft deze weg een belangrijke doorstromende functie.

De verdubbeling van de Sloeweg heeft betrekking op twee gemeentes, gemeente Borsele en Goes. Onderhavig plan gaat in op het gedeelte van het plan dat valt binnen de

gemeente Goes. Voor het grondgebied van de gemeente Borsele wordt ook een bestemmingsplan opgesteld. Voor de voorgestane verdubbeling is tot nu toe het volgende studietraject gevolgd:

2001 - Quick Scan corridor Sloe-Goes: Om te onderzoeken in welke mate aanpassingen aan het wegennet in deze corridor noodzakelijk zijn om de verwachte verkeerstoename op te vangen, is de 'Quick Scan corridor Sloe-Goes' uitgevoerd. In de Quick Scan is de huidige én toekomstige problematiek in beeld gebracht.

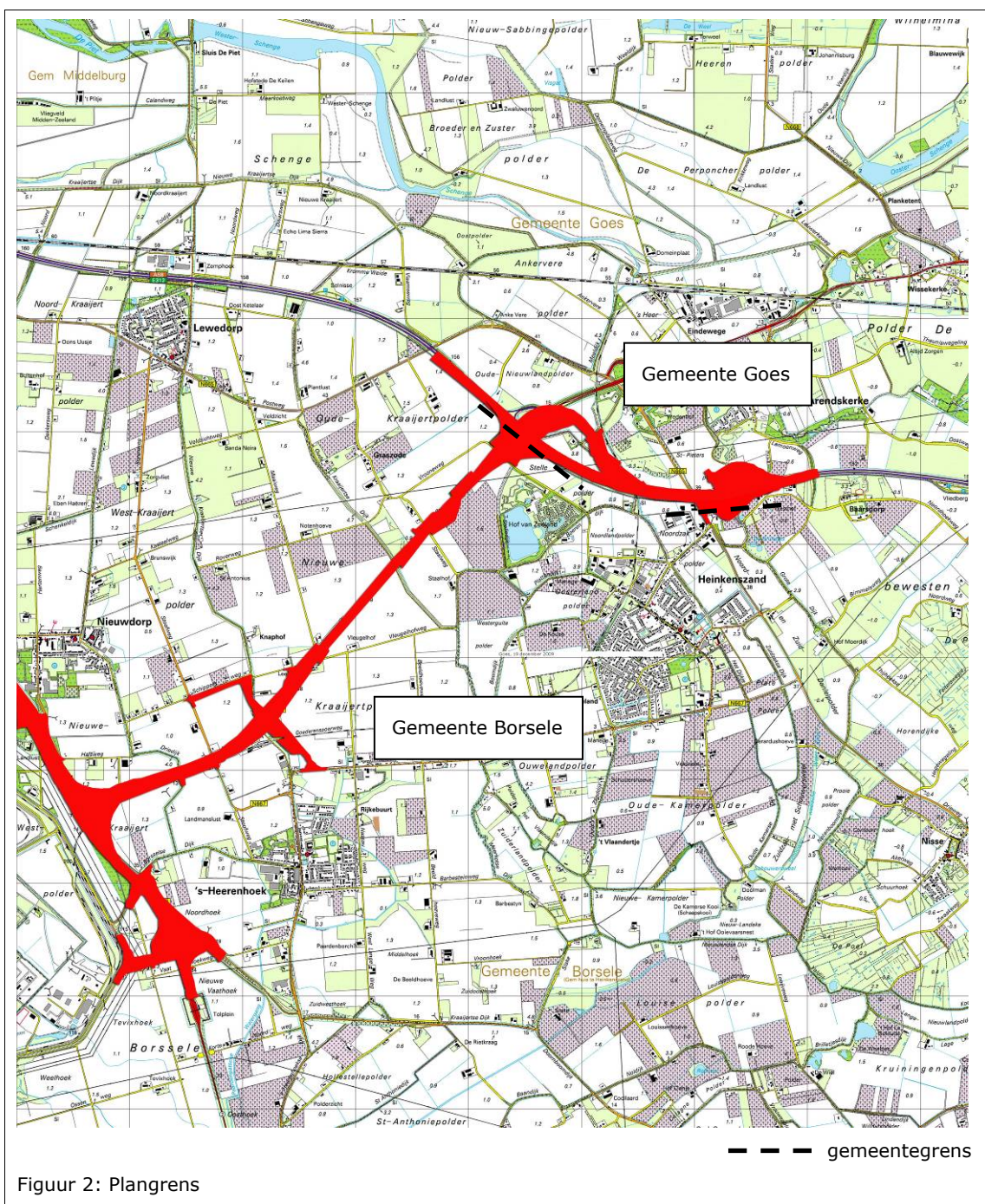
2003 - Startnotitie MER Sloeweg: De Startnotitie was het formele begin van de m.e.r.-procedure. Hierin zijn de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij gezet en de onderzoeksvragen beschreven.

2003 - 2004 Inspraak op de Start notitie en Richtlijnen: De Startnotitie en de inspraakreacties daarop, vormden de basis voor de vaststelling van de Richtlijnen voor het MER Sloeweg.

2004 - 2005 Quick Scan (haalbaarheidsstudie) MER Sloeweg: Van alle, tijdens de inspraak ingebrachte, alternatieven, is de haalbaarheid onderzocht. De resultaten van de Quick Scan zijn gecommuniceerd tijdens een informele inloopavond, met mogelijkheid tot inspraak. Op basis daarvan is een definitieve selectie gemaakt van de alternatieven die in de MER zijn onderzocht.

2004 - 2006 Brede Verkeersvisie Zuid-Beveland: Parallel met het MER is, op verzoek van het Bevoegd Gezag, de gemeenteraden van Goes en Borsele, een integrale verkeersvisie voor het gebied tussen Middelburg en Kapelle opgezet: de Brede Verkeersvisie Zuid-Beveland. Het project Sloeweg wordt hierin gepast.

2006 - 2007 M.e.r.-procedure en termijn voor besluitvorming: In 2007 is de MER gepubliceerd en de inspraakprocedure ingegaan. In 2008 is de MER/Tracé door het Bevoegd Gezag vastgesteld en het onderhavig plan vormt nu de volgende stap als zijnde de planologische inpassing van de verdubbeling van de Sloeweg. De raad van Borsele heeft op 4 februari ingestemd met een nieuw alternatief, aangedragen door de Provincie, om de Sloeweg langs de boerderij aan de Stelleweg te leggen. Ook geluidtechnisch is dit een betere optie.



1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied omvat de A58 (tussen de Nieuwe Rijksweg en de Lamoe-weg/Martinweegje) en de afslagen ter hoogte van de Sloeweg, Stelledijk Noorzakweg en Poldersedijk. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven, in figuur 2 is de plangrens opgenomen. In figuur 3 wordt het plangebied middels een luchtfoto weergegeven.

Het plangebied van de Sloeweg is gelegen in de volgende vigerende bestemmingsplan-nen:

Titel	Vastgesteld	Goedgekeurd
Landelijk Gebied	20-12-2001	02-07-2002

Aangezien de beoogde ontwikkeling deels in strijd is met het vigerende bestemmingsplan zal voor de verdubbeling van de weg het bestemmingsplan (gedeeltelijk) herzien worden.

1.3 Opzet van de toelichting

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en kaart. De regels en kaart 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 Sloeweg 2011' 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 Sloeweg toegelicht. Een toelichting op het juridische deel van het bestemmingsplan, de regels en kaart wordt gegeven in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 betreft de economische uitvoerbaarheid zoals bedoeld in artikel 3.1.6, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hoofdstuk 8 betreft de maatschappelijke toetsing en het overleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro.



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 doorgaande verkeer in het studiegebied moet zich afwikkelen via de Sloeweg (N62), de A58. Als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnelweg (WST) is de verkeersintensiteit tussen het Sloegebied en Goes, respectievelijk Middelburg, sterk toegenomen. In de situatie vóór 2003 deden zich op de Bernhardweg (N254) en de Sloeweg (N62) geen doorstromingsproblemen voor. Ontwikkelingen in het gebied wijzigden het verkeersbeeld echter drastisch. De opening van de WST in maart 2003 zorgde voor een toename van 97% van het verkeer op de Sloeweg (N62). De Sloeweg (N62) en de Bernhardweg (N254) zijn in het categoriseringsplan van de Provincie Zeeland opgenomen als regionale stroomweg. Dit betekent dat het autoverkeer zowel op de wegvakken als op de kruispunten moet kunnen doorstromen. De capaciteit en verkeersdoorstroming op de Sloeweg is momenteel op piekmomenten onvoldoende om de functie als stroomweg goed uit te voeren. Op de Nieuwe Rijksweg stelt zich een probleem van ongewenst doorgaand verkeer. Veel doorgaand verkeer rijdt namelijk niet via de A58, maar via de Nieuwe Rijksweg langs de kernen 's-Heer Arendskerke en 's-Heer Hendrikskinderen. Het gaat dan om verkeer afkomstig van de Sloeweg richting Goes en het noordelijk deel van Zeeland (en vice versa). De Nieuwe Rijksweg krijgt daarom veel doorgaand verkeer in onbedoelde zin te verwerken. Om dit ongewenste verkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen om van deze route gebruik te maken, is de inrichting van de Nieuwe Rijksweg aangepast. Naast de problematiek op de Nieuwe Rijksweg, worden in het buitengebied momenteel diverse andere wegvakken gebruikt door sluipverkeer. Met name sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland en door De Poel wordt als een probleem ervaren weer op geselecteerde wegvakken voor het jaar 2000 en voor het jaar 2005. Tijdens de zomerperiode (juli-augustus) zijn de verkeersintensiteiten op de A58 en de Sloeweg ongeveer tien procent hoger dan door het jaar.

De verdubbeling van de Sloeweg werd opgezet met drie concrete doelstellingen:

1. de verkeersafwikkeling op de Sloeweg (N62) verbeteren door het verhogen van capaciteit en doorstroming;
2. sluipverkeer op het onderliggende wegennet en ongewenst doorgaand verkeer op de Nieuwe Rijksweg voorkomen;
3. de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren.

Om de inzichten uit de Brede Verkeersvisie te integreren, zijn deze doelstellingen verruimd tot een aantal doelstellingen voor de gebruikers van het verkeerssysteem en voor de omgeving. De doelstellingen voor de gebruikers zijn opgehangen aan de aspecten van een verkeerssysteem dat voor de gebruikers van belang is: bereikbaarheid van de verschillende functies en verkeersveiligheid.

Een verkeerssysteem dat een goede bereikbaarheid garandeert, is een verkeerssysteem (of beperkter, een wegennet) dat in staat is de door de gebruikers gewenste verplaatsingen op een comfortabele en snelle manier af te wikkelen. Concreet voor de Sloeweg betekent dit dat aanpassingen aan de Sloeweg moeten bijdragen tot:

- een goede externe ontsluiting van de economische kernzones;
- goede regionale verbindingen, tussen de steden onderling (stedelijk netwerk) en tussen de steden en de deelgebieden in Zuid-Beveland;
- het beheersen van de verkeersdruk binnen 'groene' deelgebieden met oog voor een goede interne en externe bereikbaarheid.

Een veilig wegennet is een wegennet waar voor de verschillende gebruikers het ongevalrisico per verplaatsing zo laag mogelijk is. Uitgangspunt van de Brede Verkeersvisie Zuid-Beveland is dan ook de infrastructuur in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dit houdt in dat autoluwe (verblijfs)gebieden gecreëerd worden en verkeer geconcentreerd wordt op hoofdwegen. Grote massa- en snelheidsverschillen moeten worden voorkomen. Naast deze doelstellingen voor de gebruikers van het verkeerssysteem heeft het project ook doelstellingen voor de omgeving. De doelstelling voor de omgeving is om via een beperking van het sluipverkeer de verkeersleefbaarheid voor de bewoners van het gebied te verbeteren. Op basis van deze argumentatie worden de projectdoelstellingen als volgt gedefinieerd:

a. verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van het gebied:

- verzekeren van goede verbindingen voor doorgaand verkeer;
- garanderen bereikbaarheid van lokale kernen met verschillende modi (auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer);
- verhogen van de verkeersveiligheid: beperken aantal voertuigkilometers en gewenste verdeling van het verkeer over het wegennet, verkeersveilige inrichting van het wegennet;

b. beperken van sluipverkeer om de verkeersleefbaarheid voor de bewoners van het gebied te verbeteren:

- beperken sluipverkeer op onderliggend wegennet in het algemeen;
- beperken ongewenst doorgaand verkeer op Nieuwe Rijksweg;
- beperken sluipverkeer door Zak van Zuid-Beveland;
- beperken sluipverkeer door De Poel.

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 ruimteveragende 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. 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. De Sloeweg en de uitbreiding hiervan is echter niet binnen het Nationaal Landschap gelegen.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (2005) is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de nota wordt het ruimtelijke beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt. Tevens wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. De volgende principes en doelstellingen zijn relevant als kader voor de evaluatie van de verbreding van de Sloeweg:

- sterkere economie door verbetering van de bereikbaarheid: versterking van de economische structuur, vereist het uitbouwen van goed functionerende infrastructuur-netwerken;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken: de door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen veroorzaakte groei van verkeer en vervoer, wordt door het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd;
- betrouwbaar en snel over de weg: de betrouwbaarheid van de reistijd wordt sterk verbeterd. Doelstelling tegen 2020 is dat in 95 procent van de reizen de reiziger op tijd op de bestemming aankomt. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zolang duren dan buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in beheer van het rijk maximaal twee keer zo lang. Ook incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie worden verbeterd;
- Veiligheid permanent verbeteren: de verkeersveiligheid verbetert ondanks de groei van de mobiliteit. Een daling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers tot 750 doden in 2010 en 580 doden in 2020 per jaar wordt vooropgesteld.

Milieueffectrapportage

In hoofdstuk 7 van de wet Milieubeheer uit 1994 (gewijzigd in 1999 en in 2006) is vastgelegd, dat voor projecten met een mogelijke nadelige invloed op het milieu of de leefomgeving een milieueffectrapportage verplicht is. In het Besluit milieueffectrapportage van 1994 (wijziging 7 mei 1999, Stb. 224 en wijziging 16 augustus 2006, Stb. 388) zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten aangewezen. Het belangrijkste doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu. Een MER maakt het mogelijk zowel negatieve als positieve gevolgen van een activiteit, en de alternatieven daarvoor, in kaart te brengen en is daarmee een hulpmiddel voor de besluitvorming. De m.e.r.-plicht voor het project Sloeweg is gebaseerd op bijlage C, artikel 1.5 'De wijziging of uitbreiding van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg' uit het Besluit Milieueffectrapportage 2006. De Sloeweg, tussen de Tunnelweg en de A58, is momenteel een autoweg. Als gevolg van de implementatie van de Europese Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, zijn de wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. aangepast. Als gevolg hiervan is de bestaande m.e.r.-plicht voor projecten uitgebreid met een m.e.r.-plicht voor plannen. Plannen waarvoor de plan-m.e.r.-plicht geldt, zijn limitatief omschreven. Ook een bestemmingsplan valt hieronder. Aangezien het bestemmingsplan in het geval van de heraanleg van de Sloeweg het enige planfiguur of juridische besluit is waarin de aanleg van de weg wordt geregeld, kan geconcludeerd worden dat plan-m.e.r.-plicht en project-m.e.r.-plicht hier samenvallen. Een plan-m.e.r. hoeft alsdan niet uitgevoerd worden.

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 beschermingszones 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:

- er geen andere bevredigende oplossing bestaat;
- 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;
- 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 be-

schermde 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 Omgevingplan 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. Wat betreft de onderwerpen 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 Sloeweg is in het Omgevingsplan aangegeven als onderdeel van de Zeeuwse hoofdinfrastructuur. De weg heeft een regionale stroomfunctie. Dit houdt in dat de weg be-

stemd 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, actualisatie

De actualisatie van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 24 oktober 2008 vastgesteld. Dit Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is een koepelplan. Het geeft de integrale visie op verkeer en vervoer. De uitwerking daarvan is in de meeste gevallen neergelegd in deelplannen voor verkeer en vervoer, waar vervolgens weer uitvoeringsprogramma's aan zijn gekoppeld. Dit PVVP beschrijft het provinciaal mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. De visie bestrijkt een periode van circa 12 jaar tot 2020. De uitwerking is geldig tot 2015, waarbij de mogelijkheid bestaat om deze te zijner tijd te verlengen.

Zeeland streeft naar een duurzame ontwikkeling, geënt op de Zeeuwse schaal. Er wordt geïnvesteerd in duurzame, sterke sociale netwerken voor alle Zeeuwen, opgebouwd uit kwalitatief goede en bereikbare voorzieningen. Dit PVVP draagt bij aan het streven naar duurzaamheid, herkenbaarheid en diversiteit. De hoofddoelstelling van dit plan is als volgt:

- Zeeland biedt een optimaal verkeer- en vervoersysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan het evenwicht tussen sociale, economische en ecologische waarden.

Op basis van deze doelstelling zijn de twee hoofdlijnen van dit plan te onderscheiden. De eerste is dat sprake is van mobiliteitsbeleid. Hieronder wordt verstaan het totaal aan

verplaatsingen, de motieven daarvoor, de keuzes en het gedrag daarin en de uitwerking op de omgeving. Mobiliteitsbeleid is daarmee meer dan het aanbieden van infrastructuurele netwerken. De tweede hoofdlijn is differentiatie naar omgeving. Wat een optimaal verkeers- en vervoerssysteem is, hangt namelijk sterk af van de ruimtelijke context. Voor de Kop van Schouwen is een ander samenspel tussen auto, fiets en openbaar vervoer nodig dan voor het Sloegebied.

In het PVVP 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 Sloeweg een regionale stroomfunctie toegekend. Om die reden dient de inrichting afgestemd te worden op een goede doorstroming. Met de verdubbeling van Sloeweg en Tractaatweg en de realisatie van de Sluiskiltunnel, wordt geïnvesteerd in de doorstroming op de N62 en de bereikbaarheid van de havens als economische kerngebieden in Zeeland.

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 vastgesteld op 9 oktober 2007. 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.

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

Gemeentelijk Verkeers- & Vervoersplan GVVP Gemeente Goes 2005

De kernvraag van het verkeersbeleid van een gemeente als Goes is hoe het verkeer dat verbonden is aan de onderscheiden functies van de stad hoogwaardig gecombineerd kan worden: een goede bereikbaarheid voor de verschillende regiofuncties en tegelijk een minimaliseren van de verkeersconflicten tussen die regiefuncties onderling en vooral tussen de regiofuncties aan de ene kant en de verkeersleefbaarheid voor inwoners aan de andere kant.

In het GVVP worden maatregelen genoemd die in het verlengde liggen van eerder gevoerd verkeersbeleid (verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren fietsvoorzieningen, doorstroming autoverkeer), maatregelen die afgestemd zijn op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (Goese Schans, Mannee, Riethoek, Aria), maar ook maatregelen die diep ingrijpen op bestaand beleid (Goes-Zuid).

Met name in Zuid wordt een visie geschetst die kansen biedt om te voorkomen dat huidige knelpunten groeien tot problemen (het 'verstikken' van het wegennet in Zuid zoals geschetst werd in de simulatiestudie spoorwegkruisend verkeer).

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de regiofunctie van Goes. Knelpunten daarin zijn: het spoor dat de stad letterlijk in 2-en snijdt. De indirecte ontsluiting via de westzijde (A256)

Een extra A58 aansluiting is essentieel als oplossing. Maar ook maatregelen om de extra aansluiting door te verbinden met de Goese hoofdwegstructuur. Een actuele visie omtrent aansluitingen op de A58 (gedeelte Middelburg-Kapelle) is door de gebiedsgewijze aanpak Zuid-Beveland onder aanvoering van Provincie Zeeland in het kader van de MERstudie N62 (Sloeweg) uitgewerkt. Dit resulteerde in de zogenoemde 'Brede verkeersvisie Zuid-Beveland'. Hierin werd geconcludeerd dat een extra A58-aansluiting wenselijk is vanwege:

- De herverdeling van verkeer tussen A58 en de stad
- Een betere ontsluiting van de ziekenhuizen

- Een betere bereikbaarheid van 's-Gravenpolder.

3.4 Toetsing beleidskaders

Voor regionale verkeersverbindingen zijn, volgens het Rijk, de provincie en gemeenten verantwoordelijk. De verkeersstroom als gevolg van de aanleg van de Westerschelde-tunnel heeft 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, alsmede de verbreding van de Sloeweg als belangrijk punt aangegeven. Het beleid van gemeente Goes sluit aan bij de uitgangspunten van het provinciale beleid.

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 Sloeweg, mogelijk te maken.

4.1 Geluidhinder

Wegverkeer

Sinds 1 januari 2007 geldt de 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 1,5 dB 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 1,5 dB behoeven er geen maatregelen getroffen te worden of ontheffing aan te vragen.

In 2007 is door de Provincie Zeeland het technisch deelrapport Geluid opgesteld. In het kader van het bovengenoemd beleid beschrijft dit deelrapport de huidige situatie, de situatie bij autonome ontwikkeling en de te verwachten effecten van de alternatieven en varianten. Voor elk alternatief en iedere variant is berekend wat de specifieke bijdrage van het wegverkeer daar waar er een beduidende toename van het wegverkeer te verwachten is. Dit is gedaan voor zowel de Sloeweg, de verschillende op- en afritten als de bestaande weginfrastructuur. Het geluidsniveau (L_{den}) is berekend en telkens vergeleken met de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor nieuwe wegen. Bij de bestaande weginfrastructuur en de Sloeweg is gebruik gemaakt van het reconstructieprincipe.

Effecten voor het alternatief A-1.

Voor het alternatief A-1 is er geen aansluiting meer ter hoogte van de Vleugelhofweg, maar wel een ongelijkvloerse kruising met centrale rotonde ter hoogte van de Molendijk. Het kruispunt met de Stoofweg is in deze variant komen te vervallen, de Stoofweg is afgesloten. In dit model is rekening gehouden met de grondbermen voor de aansluitingen om de afscherming in rekening te brengen. Hierdoor zijn de woningen in de Molendijk voor een gedeelte afgeschermd van het wegverkeerslawaai van de Sloeweg. Maar het verkeer van de rotonde naar 's-Heerenhoek is iets dichterbij, net als de afstand tot de Sloeweg. Door het afsluiten van het kruispunt komt er nu veel minder verkeer op de Stoofweg. Het verkeer van de Sloeweg van en naar 's-Heerenhoek gaat nu via de nieuwe aansluiting op de Sloeweg, Heinkenszandseweg en Molendijk. Dit heeft uiteraard zijn effect op de geluidsbelasting voor de woningen aan de Stoofweg. De be-

rekende resultaten voor de immissiepunten zijn samengevat en vergeleken met de resultaten voor de autonome ontwikkeling. De resultaten voor de 54 immissiepunten zijn samengevat weergegeven met de basisvariant van Alternatief A en vergeleken met de resultaten van het nulalternatief. Daarnaast is de bijdrage berekend voor enkel de Sloeweg.

Voorgestelde reducerende maatregelen

De aftakking van de Sloeweg naar de A58 langs de Stelledijk nr. 40 wordt als een nieuwe weg beschouwd. Hier is de L_{den} -waarde van 48 dB overschreden. Deze woning ligt echter in de invloedzone van de A58, zodat voor deze woning mitigerende maatregelen niet zinvol zijn. Het deelrapport levert een aantal aandachtspunten op, waarvoor een nader akoestisch onderzoek is uitgevoerd in 2009, wat heeft geresulteerd in een rapportage 'Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62' d.d. januari 2010.

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

In het rapport van januari 2010 'Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62', opgesteld door de provincie Zeeland, zijn de onderzoeksresultaten naar de te verwachten geluidsbelasting als gevolg van de toenemende verkeersintensiteiten waarvoor de Sloeweg wordt verdubbeld, neergelegd. Dit onderzoek betreft een meer gedetailleerde uitwerking van de gekozen variant en een toetsing van deze variant aan de eisen van de Wet geluidhinder. In de onderliggende alinea is de conclusie van het rapport weergegeven.

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

Op 19 oktober 2010 is het rapport aangevuld met het rapport 'Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg in Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62 Aanvulling op onderzoek van januari 2010' d.d. 19 oktober 2010. In deze aanvulling zijn verschillende locaties voor zowel het plangebied van de gemeente Borsele als Goes opnieuw onderzocht vanwege een te laag ingeschatte intensiteit op de Sloeweg. In de onderstaande tekst wordt enkel ingegaan op de ontwikkeling welke in de gemeente Goes plaatsvindt.

Akoestisch onderzoek verbreding Sloeweg in Uitwerking Alternatief 1A concept besluit MER N62 Aanvulling op onderzoek van januari 2010'

In 2009 is een uitgebreid akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van het gekozen tracé verricht. Dit onderzoek beperkte zich tot de 7 locaties die uit de MER naar voren zijn gekomen als locaties waar nader onderzoek noodzakelijk is. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat een aantal geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn.

Voor de woningen welke zijn gelegen langs de nieuwe op- en afrit van de A58 wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en moet een hogere grenswaarde worden afgegeven. Voor het Goese grondgebied betekent dit dat voor de Westhofsezandweg 9 een hogere waarde van 64 of 65 dB nodig is, afhankelijk van de keuze voor een afscher-

mende voorziening. Deze afweging zal worden gemaakt bij de afgifte van een hogere grenswaarde.

Voor de resultaten en maatregelen wordt verwezen naar de akoestische rapportages welke in bijlage 2 zijn opgenomen.

4.2 Bodemverontreiniging

Wettelijk is bepaald dat een omgevingsvergunningsplichtig 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 Bouwverordening van de gemeente Goes 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 Sloeweg en de aanleg van op- en afritten 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 Sloeweg. Er is derhalve geen bodemonderzoek uitgevoerd.

Volledigheidshalve zij nog opgemerkt dat er ten behoeve van de milieueffectrapportage bodemonderzoek is uitgevoerd. Diverse kleine saneringen zullen plaatsvinden, met name ter plaatse van de voormalige stortplaatsen. 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 planlocatie zelf valt niet binnen een gebied dat aangewezen is als vogelrichtlijn.

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 dier- en plantensoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. Het plangebied is niet gelegen binnen een gebied dat is aangewezen in het kader van de Habitatricht-

lijn/Flora en Faunawet en Natuurbeschermingswet. De Stelledijk, Poldersedijk en een gedeelte van het gebied tussen de Noordzakweg en de Stelledijk zijn onderdeel van de EHS 2009.

Door Arcadis is op 12 december 2008 een natuurtoets uitgevoerd ten behoeve van de verdubbeling van de Sloeweg. Bij dit onderzoek dient opgemerkt te worden dat het oppervlak welke is beschreven in de natuurtoets, kleiner is dan het plangebied opgenomen op de plankaart. De natuurtoets heeft betrekking op het gebied waar daadwerkelijk een verandering van de inrichting zal optreden door de verdubbeling van de Sloeweg. De conclusie uit dit onderzoek is in onderstaande tekst opgenomen.

Beleidsregel natuurcompensatie in Zeeland

In het Omgevingsplan van Zeeland is een afwegingskader opgenomen. Dit afwegingskader geeft aan hoe om moet worden gegaan met de omgevingskwaliteiten bij inpassing van nieuwe ontwikkelingen. Twee strategieën worden onderscheiden: beschermen en ruimte voor een nadere afweging. Bestaande natuurgebieden en Natura 2000-gebieden vallen onder de strategie te beschermen. Natuurontwikkelingsgebieden, beheersgebieden, ecologische verbindingzones en overige groene elementen vallen onder de strategie 'ruimte voor nadere afweging'. Het compensatiebeginsel is niet alleen van toepassing op bestaande natuurgebieden (strategie beschermen), maar ook op gebieden van ecologische betekenis. Wanneer na toepassing bovenstaande beschermingsregimes wordt geconcludeerd dat de ruimtelijke ingreep wordt toegestaan, geldt daarvoor het compensatiebeginsel.

Natuurbeheerplan Zeeland 2009

Het Natuurbeheerplan Zeeland 2009 is het provinciaal natuurgebiedsplan voor begrenzing, verwerving, inrichting en beheer van de natuurgebieden en agrarische beheergebieden van de Zeeuwse Ecologische Hoofdstructuur. Dit plan is vastgesteld op 29 september 2009. Dit plan is dus vastgesteld na de 'Natuurtoets Sloeweg'. Uit het Natuurbeheerplan Zeeland 2009 blijkt dat alle binnendijken onderdeel uitmaken van de EHS, ook wanneer deze niet begrensd zijn als beheersgebied in het Natuurbeheerplan Zeeland 2009.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Zeeland

Een nieuw instrument (30 juni 2010) is de provinciale ruimtelijke verordening (PRV) dat in de plaats komt van de goedkeuring van bestemmingsplannen. Met de verordening maakt de Provincie vooraf duidelijk welke onderdelen van het provinciale beleid (de provinciale belangen, zoals die in het Omgevingsplan zijn beschreven) bindende betekenis hebben voor gemeentelijke plannen. Duidelijkheid vooraf in plaats van toetsing achteraf.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Zeeland gaan artikel 2.9 en 2.10 over natuurgebieden en agrarisch gebied van ecologische betekenis

Artikel 2.9

1. In een bestemmingsplan wordt voor de op de kaart 7, behorende bij deze verordening, aangegeven gebieden met de aanduiding Bestaande natuur primair de bestemming Natuur aangewezen. Nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondge-

bruik in deze gebieden worden niet toegelaten indien deze bebouwing of vormen van grondgebruik de wezenlijke kenmerken of waarden van de gebieden significant aantasten. In de toelichting bij een bestemmingsplan waarin nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik worden toegelaten wordt aannemelijk gemaakt dat de in de tweede volzin bedoelde aantasting zich niet voordoet.

2. Nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik die de wezenlijke kenmerken of waarden van de in het eerste lid bedoelde gebieden niet significant aantasten maar die wel schade toebrengen aan of anderszins negatieve effecten hebben op de natuurwaarden worden slechts toegelaten indien in de toelichting bij het bestemmingsplan de noodzaak daartoe aannemelijk wordt gemaakt en door het treffen van mitigerende en, indien deze onvoldoende zijn, compenserende maatregelen geen netto verlies aan aanwezige waarden resteert, de in bijlage 3 bij deze verordening genoemde stappen zijn doorlopen en de daarin bedoelde inpassings-, mitigerende of compenserende maatregelen zijn gewaarborgd en de financieel-economische uitvoerbaarheid daarvan is aangetoond.
3. In afwijking van het eerste lid worden binnendijken zoals aangegeven op kaart 7, en zoals bedoeld in het eerste lid, voor zover deze samenvallen met binnendijken, op kaart 5 aangeduid als Kernzones waterkering, primair bestemd voor Waterstaat-waterkering en secundair voor Natuur.
4. Gedeputeerde staten zijn bevoegd de kaarten te wijzigen.
5. Het bestaand gebruik en de bestaande bebouwing die geen verband houden met de natuurfunctie, binnen de in het eerste, derde en vierde lid bedoelde gebieden, mogen positief worden bestemd.
6. Van het bepaalde in het eerste lid kunnen gedeputeerde staten, op verzoek van de gemeenteraad of van het college van burgemeester en wethouders, ontheffing verlenen. De ontheffing wordt slechts verleend indien het verzoek vergezeld gaat van een goede ruimtelijke onderbouwing en aannemelijk gemaakt wordt dat:
 - a. er geen reële alternatieven zijn en
 - b. sprake is van zwaarwegende maatschappelijke overwegingen en
 - c. door het treffen van mitigerende en, indien deze onvoldoende zijn, compenserende maatregelen geen netto verlies aan aanwezige waarden resteert, de in bijlage 3 bij deze verordening genoemde stappen zijn doorlopen en de daarin bedoelde inpassings-, mitigerende of compenserende maatregelen zijn gewaarborgd en de financieel-economische uitvoerbaarheid daarvan is aangetoond.
7. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

Artikel 2.10

1. In een bestemmingsplan wordt voor het op de kaart 8, behorende bij deze verordening, aangegeven Agrarisch gebied van ecologische betekenis, naast de agrarische bestemming, tevens de natuurwaarde in de doeleindenomschrijving tot uitdrukking gebracht. Nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik in deze gebieden worden niet toegelaten indien deze bebouwing of vormen van grondgebruik de wezenlijke kenmerken of waarden van de gebieden significant aantasten. In de toelichting bij een bestemmingsplan waarin nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik worden toegelaten wordt aannemelijk gemaakt dat de in de tweede volzin bedoelde aantasting zich niet voordoet.

2. Nieuwe bebouwing of nieuwe vormen van grondgebruik die de wezenlijke kenmerken of waarden van de in het eerste lid bedoelde gebieden niet significant aantasten maar die wel schade toebrengen aan of anderszins negatieve effecten hebben op de natuurwaarden worden slechts toegelaten indien in de toelichting bij het bestemmingsplan de noodzaak daartoe aannemelijk wordt gemaakt en door het treffen van mitigerende en, indien deze onvoldoende zijn, compenserende maatregelen geen netto verlies aan aanwezige waarden resteert, de in bijlage 3 bij deze verordening genoemde stappen zijn doorlopen en de daarin bedoelde inpassings-, mitigerende of compenserende maatregelen zijn gewaarborgd en de financieel-economische uitvoerbaarheid daarvan is aangetoond.
3. Gedeputeerde staten zijn bevoegd de kaart te wijzigen.
4. In een bestemmingsplan waarin bestemmingen worden aangewezen dan wel regels worden gegeven voor de in het eerste lid bedoelde gebieden wordt de regel gesteld dat het zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders verboden is in het bestemmingsplan nader te omschrijven werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden uit te voeren die een nadelig effect kunnen hebben op de natuurwaarden.
5. In een bestemmingsplan, waarin bestemmingen worden aangewezen dan wel regels worden gegeven voor de in het eerste lid bedoelde gebieden, wordt de regel gesteld dat de in het vierde lid bedoelde aanlegvergunning uitsluitend wordt verleend indien de natuurwaarden niet in onevenredige mate worden aangetast dan wel de mogelijkheden voor herstel van die waarden niet worden verkleind.
6. Het bestaand gebruik en de bestaande bebouwing die geen verband houden met de natuurfunctie, binnen de in het eerste en derde lid bedoelde gebieden, mogen positief worden bestemd.
7. Van het bepaalde in het eerste lid kunnen gedeputeerde staten, op verzoek van de gemeenteraad of van het college van burgemeester en wethouders, ontheffing verlenen. De ontheffing wordt slechts verleend indien het verzoek vergezeld gaat van een goede ruimtelijke onderbouwing en aannemelijk gemaakt wordt dat:
 - a. er geen reële alternatieven zijn en
 - b. sprake is van zwaarwegende maatschappelijke overwegingen en
 - c. door het treffen van mitigerende en, indien deze onvoldoende zijn, compenserende maatregelen geen netto verlies aan aanwezige waarden resteert, de in bijlage 3 bij deze verordening genoemde stappen zijn doorlopen en de daarin bedoelde inpassings-, mitigerende of compenserende maatregelen zijn gewaarborgd en de financieel-economische uitvoerbaarheid daarvan is aangetoond. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

Natuurtoets

Beoordeling in het kader van de Flora- en faunawet

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

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

* Alle vogelsoorten zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet

Ontheffing

Voor de aangetroffen vleermuizen geldt een ontheffingsplicht vanwege het vernietigen van verblijfplaatsen, foerageergebied en migratieroutes. Deze soorten genieten de zwaarste bescherming. De ontheffingsaanvraag zal worden beoordeeld met een zware toetsing. Voor het verkrijgen van de ontheffing dienen de werkzaamheden zorgvuldig uitgevoerd te worden en moet het verlies aan verblijfplaatsen, migratieroutes en foerageergebied gecompenseerd worden. Dit alles is noodzakelijk om te garanderen dat het voortbestaan van de soorten niet in gevaar komt. In september 2010 is bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een ontheffing aangevraagd.

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

Vrijstelling

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

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

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

Mitigerende en compenserende maatregelen

Ten aanzien van vleermuizen zijn mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk om te voldoen aan de ontheffingseisen. Voor vaatplanten en broedvogels zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk voor het verkrijgen van een vrijstelling. Voor amfi-

bieën en zeldzame vaatplanten worden mitigerende maatregelen aanbevolen om te voldoen aan de zorgplicht. Hieronder worden de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen opgesomd.

Mitigerende maatregelen

Wilde marjolein

De goedgekeurde 'Gedragscode provinciale infrastructuur' geeft aan:

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

(Aanvullend wordt opgemerkt dat het volgens de gedragscode de voorkeur verdient om de planten direct op een geschikte locatie in de directe omgeving terug te planten boven het tijdelijk plaatsen in een depot.)

Vleermuizen

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

Broedvogels

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

Amfibieën

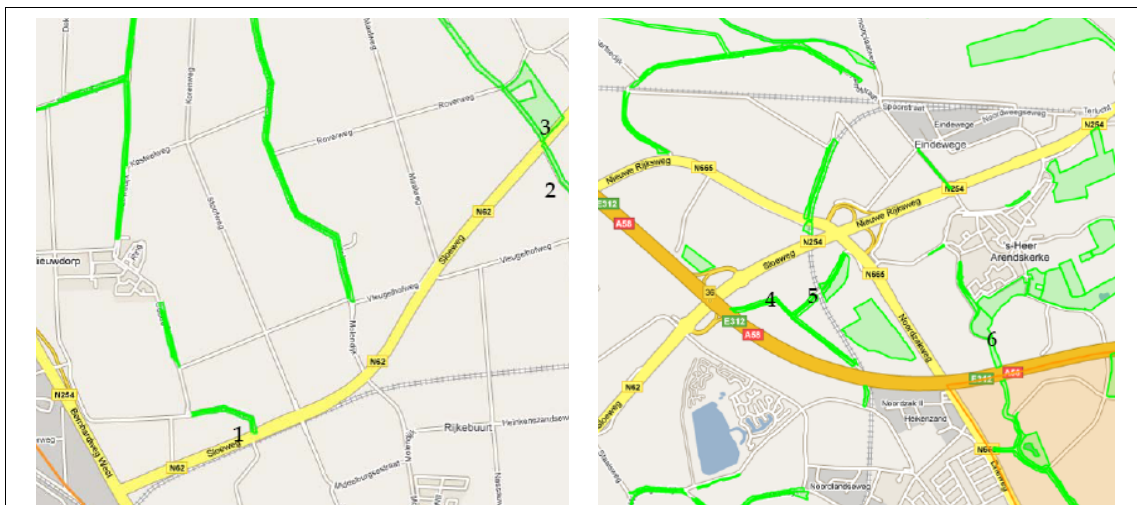
- Werkzaamheden aan en nabij watergangen uitvoeren buiten voortplantingsperiode, dus niet tussen 1 maart en 1 juni.
- Watergangen dempen in 1 richting en naar een duiker, zodat aanwezige amfibieën kunnen ontsnappen.

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

Compensatie EHS

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

te stellen, waarin de exacte compensatietaakstelling wordt bepaald en invulling wordt gegeven aan de keuze van geschikte locaties en de inrichting daarvan. Dit compensatieplan is opgesteld en is opgenomen in bijlage 5.



Figuur 4: Ecologische hoofdstructuur (EHS). De groene gebieden zijn onderdeel van de EHS

Boscompensatie

Voor de uitvoering van de verdubbelingswerkzaamheden moet er beplanting worden geveld. De Boswet stelt in artikel 5 dat voor beplanting die wordt geveld, nodig voor de uitvoering van een werk overeenkomstig het bestemmingsplan, geen kapmelding nodig is (artikel 2). En ook de 3 jaar termijn niet van toepassing is (artikel 3). Het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 stelt echter dat beplanting die valt onder de Boswet moet worden gecompenseerd. In het geval van de verdubbeling van de Sloeweg zijn er drie bestemmingsplannen aan de orde: Verdubbeling Sloeweg 2011 (gemeente Borsele), Verdubbeling Sloeweg 2011 (gemeente Goes) en Buitengebied Goes. Voor het totale werk wordt inzichtelijk gemaakt welk oppervlak geveld wordt en welk oppervlak gecompenseerd wordt, dus niet voor elk bestemmingsplan apart. De gevolgen van het werk worden integraal over de drie bestemmingsplannen beschouwd. Hiertoe wordt een uitwerkingsplan opgesteld. De voor de compensatie benodigde gronden zijn overigens al beschikbaar. In het werk zit aanleg van nieuwe beplanting maar ook aanleg van overhoeken met een natuurlijke ontwikkeling. De ervaring leert dat in deze overhoeken, waar geen maaibeheer plaats vindt, een natuurlijke opslag van struiken en bomen plaats vindt. Het oppervlak overhoek met natuurlijke ontwikkeling zal meetellen in het compensatieoppervlak. Drie jaar na de realisatie wordt in het kader van het Omgevingsplan beoordeeld of de compensatie voldoende is ingevuld.

Conclusie

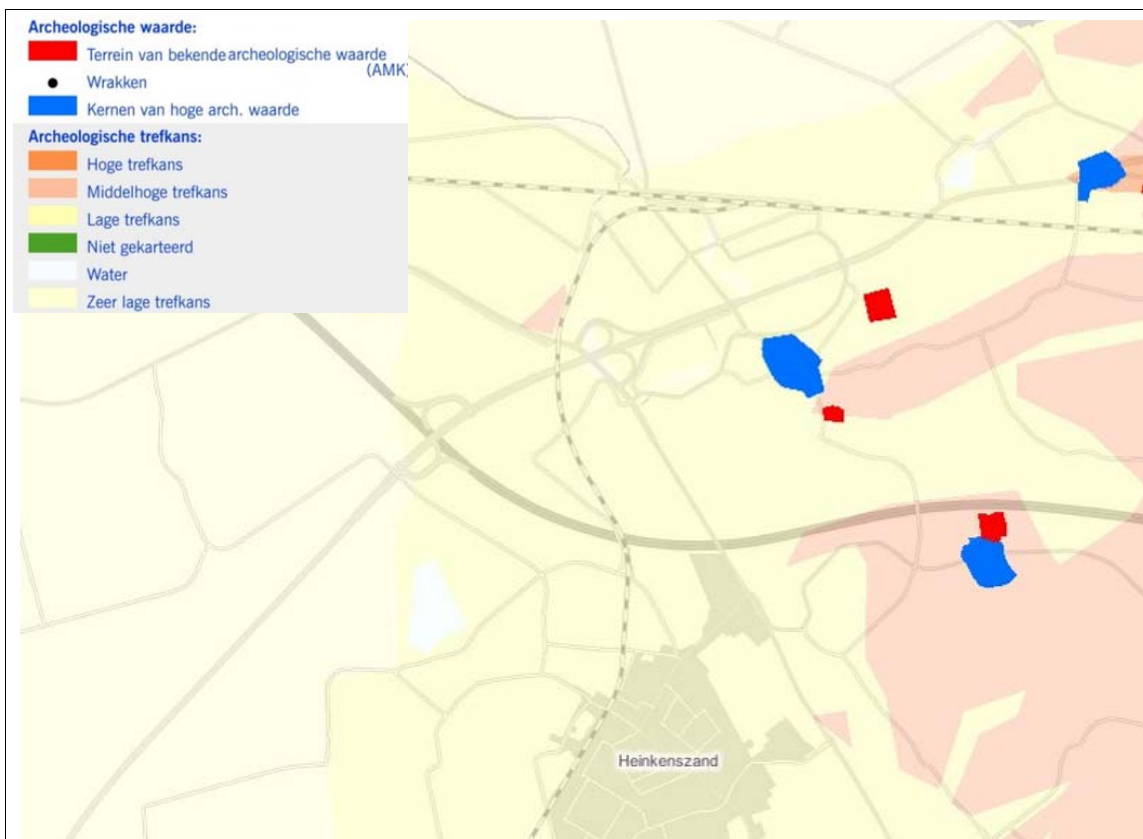
Uit bovenstaande paragraaf blijkt dat de wezenlijke kenmerken of waarden van de EHS-gebieden en het agrarisch gebied van ecologische betekenis niet significant worden aangetast, maar wel schade ondervinden. Uit de natuurtoets en het hieruit volgende compensatieplan komt naar voren:

- in hoeverre er effecten/schade te verwachten zijn;
- Dat er geen reële alternatieven zijn;
- Dat er sprake is van redenen van groot openbaar belang;
- Dat er voldoende mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen.

Nu er geen sprake is van significante effecten hoeft er geen ontheffing te worden verleend door Gedeputeerde Staten.

4.4 Archeologie

In Europees verband is het 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 is 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.



Figuur 5: Archeologische verwachtingswaarde

Met behulp van de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) kan worden nagegaan of de gronden binnen het plange-

bied archeologisch van betekenis zijn. Op de AMK zijn alle bekende archeologische terreinen en monumenten aangegeven. De IKAW geeft de verwachtingswaarde op archeologische waarden aan. De gehele Sloeweg met uitbreiding is op de AMK-kaart niet aangemerkt als een locatie van bekende archeologische waarde. Het gebied kent zeer lage tot lage archeologische verwachtingswaarde inzake de IKAW-kaart. Derhalve hoeft er inzake de uitbreiding van de Sloeweg geen archeologisch onderzoek gedaan te worden en vormt archeologie geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. De kaart betreffende de archeologische verwachtingswaarde is opgenomen in figuur 5.

4.5 Water

Water en ruimtelijke ordening hebben 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, etc., te voorkomen. Per 1 november 2003 is een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in het plangebied met water en watergerelateerde aspecten wordt omgegaan.

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 tot zeer geschikt is voor stedelijke uitbreiding. Binnen het plangebied is sprake van weinig tot matige zettingsgevoeligheid, alleen ter plaatse van de aansluiting op de Noordzakweg is er sprake van sterke zettingsgevoeligheid. Het plangebied is geschikt tot minder geschikt voor infiltratie. Ter hoogte van de Noordzakweg zijn er geen mogelijkheden voor infiltratie.

Waterbeheerplan 2002 – 2007

Het waterschap richt zich op het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Het oppervlaktewater wordt niet los gezien van het grondwater. Ruimtelijke plannen moeten daartoe getoetst worden op de gevolgen voor de waterhuishouding.

Gemeentelijk RioleringsPlan 2005-2012

De gemeente Goes stelt het GRP op met de volgende doelstelling:

- het verkrijgen van een moderne visie op de rioleringszorg, inclusief de plaats van de riolering binnen het watersysteem en de waterketen;
- het afstemmen van het rioleringsbeleid binnen de gemeente, tussen de gemeente en het waterschap en met andere partijen, zodat de rioleringszorg wordt ingericht tegen de laagst maatschappelijke kosten;
- het maken van concrete afspraken over maatstaven, maatregelen en de bekostiging daarvan.

Het opstellen en uitvoeren van het GRP moet uiteindelijk leiden tot een duurzaam rioolstelsel: een rioolstelsel dat nu en in de toekomst voldoet aan de maatstaven die we eraan toekennen. Een voorbeeld is het in stand houden en zo nodig creëren van voldoende afvoercapaciteit om wateroverlast te voorkomen. De kwaliteit van het water wordt niet onacceptabel beïnvloed door lozingen uit riolering en er is geen groot gevaar voor instorting.

Huidig watersysteem

Grondwatersysteem

Het watersysteem in het plangebied is in te delen in het type 'Groot Zoet'. Bij grote zoete watersysteemttypen, is in principe grondwateronttrekking mogelijk. Dit is afhankelijk van de functietoekenning van de gebieden. Dit watersysteemtype bevindt zich in hoger gelegen gebieden met een zandige bodemopbouw waar slechts een dunne deklaag van klei of veen aanwezig is. Hierdoor kan de neerslag gemakkelijk in de bodem infiltreren en bevindt zich zoet water tot op een diepte van meer dan 15 meter beneden maaiveld.

Oppervlaktewatersysteem

Het plangebied ligt in het afvoergebied dat wordt bemalen door de gemalen De Piet en Maelstede.

Hoogte en wateroverlast

Het maaiveld in het plangebied heeft over het algemeen een hoogte van circa +0 tot +1 m ten opzichte van het NAP. Vanaf de Noordzakweg oostwaards ligt het plangebied lager circa -1 tot +0 m ten opzichte van het NAP. Het gedeelte van de A58 en de Sloeweg gelegen binnen het plangebied heeft een minimale hoogte van +0 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 Stelledijk en Poldersedijk zijn regionale keringen met waterstaatkundige functie. De Poldersedijk heeft ook een keurzonering. De uitbreiding van de Sloeweg doet geen afbreuk aan de regionale keringen en de eventuele waterstaatkundige functie. Derhalve vormen deze dijken dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Ecosysteem

Het plangebied ligt vanaf ter hoogte van de Stelledijk richting het oosten in een bufferzone ter bescherming van het grondwater. Dit is echter niet van invloed op te ontwikkelen.

Regenwatersysteem

Het hemelwater van de Sloeweg, de A58 en de op- en afritten stroomt via de wegberm af naar de wegsloten. In de middenberm wordt het water even vastgehouden in een geultje welke bedekt is met een plastic folie. Deze is gelegen onder maaiveld.

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 bijlage 4 toegevoegd.

Thema	Waterdoelstelling	Toetsing
Veiligheid/ Waterkering	Waarborgen veiligheidsniveau en daarvoor benodigde ruimte.	Het plangebied (plangebied Goes en Borsele samen) ligt ter hoogte van de Bernhardweg West langs een primaire waterkering en op circa 4000 m (hemelsbreed) van transportroutes gevaarlijke stoffen over water. De kernzone van de regionale waterkering binnen het plangebied zullen primair worden bestemd. De primaire waterkeringen grenzend aan het plangebied wordt à niveau gekruist. 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.	Het verhard oppervlak zal toenemen met ca. 155.000 m ² . (plangebied Goes en Borsele samen) In verband daarmee zal extra berging worden gerealiseerd met een functionele capaciteit van ca. 12.000 m ³ .
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.
Volksgezondheid (watergerelateerd)	Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	Bermsloten zullen van een ecologisch profiel worden voorzien. Verdrinkingsgevaar wordt daarmee ook geminimaliseerd.
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.	Veranderingen in riolering van woningen of bedrijven worden niet voorzien.
Bodemdaling	Voorkómen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De polderpeilen worden niet aangepast. Bodemdaling zal niet optreden.
Grondwater Overlast	Tegengaan/Verhelpen van grondwateroverlast	Voor zover bekend wordt de huidige situatie niet wezenlijk veranderd.
Oppervlakte waterkwaliteit	Behoud/Realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Voor zover bekend wordt de huidige situatie niet wezenlijk veranderd.
Grondwater Kwaliteit	Behoud/Realisatie van goede waterkwaliteit voor mens en natuur	Voor zover bekend wordt de huidige situatie niet wezenlijk veranderd.

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.	Het plangebied grenst niet aan natte natuurgebieden. Er hoeven daarom geen bijzondere maatregelen getroffen te worden. De onderhoudsstroken buitenlangs de bermsloten is de verantwoordelijkheid van die eigenaar.
Onderhoud(mogelijkheid) waterlopen	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te worden.	Voor de watergangen geldt een onderhoudsstrook van 5 meter. Een en ander gebaseerd op de breedtes conform Keur WZE.
Waterschapswegen	Binnen het plangebied komen geen waterschapswegen voor	In het MER traject is hierover goed overleg geweest, en de technische beste oplossing is gekozen.

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. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit niet meer van toepassing. Een belangrijk verschil met het Blk 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. 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.

Betreffende het onderhavige project is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan naar de te verwachten luchtkwaliteit na reconstructie van het tracé (getoetst is aan het besluit luchtkwaliteit 2005). Dit onderzoek is opgenomen in het technisch deelrapport Lucht (november 2007) behorende bij de MER.

Dit rapport beschrijft de huidige situatie (2005), de situatie na autonome ontwikkelingen in 2020 (het Nul-alternatief) en de te verwachten effecten van de alternatieven en varianten voor het aspect lucht in het plangebied en studiegebied van de Sloeweg. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat de te onderzoeken alternatieven en varianten zowel op het vlak van totale emissie als naar bijdrage op de luchtkwaliteit nauwelijks van elkaar te onderscheiden zijn. Alle alternatieven en varianten voldoen aan de gestelde luchtkwaliteitsdoelstellingen.

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. Deze stoffen 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. 22,7 µg/m³ voor NO₂ in 20013) zeer ruim onder de grenswaarden (40 µg/m³). Kans op overschrijdingen bij nieuwe berekeningen is dus nihil.

Tijdens de MER studie is de luchtkwaliteit nog opnieuw bepaald met KEMA-software: De modelberekeningen werden uitgevoerd met het model KEMA STACKS+, wat door de Minister van VROM is goedgekeurd volgens het 'Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Deze aanvullende berekeningen staan vermeld in het technisch deelrapport Lucht van de MER in bijlage C.

Derhalve wordt voldaan aan artikel 7, lid 1 van het eerdere Besluit luchtkwaliteit 2005 en dus ook aan de Wet luchtkwaliteit (2007). Voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar het technisch deelrapport Lucht behorende bij de MER Sloeweg.

4.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals bijvoorbeeld omwonenden. Bij ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan de vraag of er risicovolle activiteiten in en/of nabij het plangebied aanwezig zijn c.q. komen en zo ja, of er sprake is van een toelaatbaar risico. Risicovolle activiteiten zijn:

- het opslaan, gebruiken en/of produceren van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over auto-, spoor- en waterwegen of door buisleidingen (transportroutes).

Als de afstand tot een risicovolle activiteit maar groot genoeg is, is er sprake van 100% veiligheid. Maar deze afstand kan kilometers groot zijn. Nederland is te klein om deze afstanden te hanteren. Daarom is gekozen voor het hanteren van een basisbeschermingsniveau. Dit wordt geconcretiseerd door toepassing van grens- en richtwaarden voor plaatsgebonden risico (PR) en oriëntatiewaarden voor groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een transportroute. Ook buiten de PR-contouren bestaat nog een invloedsgebied waarbinnen groepen personen

slachtoffer kunnen worden van een ongeval. Daarom moet ook het GR worden onderzocht. Het GR geeft de kans per jaar aan dat in één keer een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang die zich in de omgeving van een risicovolle activiteit bevindt, dodelijk door een ongeval met gevaarlijke stoffen worden getroffen. De hoogte van het GR is niet ruimtelijk weer te geven, wel het invloedsgebied waarover het GR wordt berekend.

Inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Dit besluit moet individuele en groepen burgers een basisbeschermingsniveau garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een inrichting. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten¹. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Dat wil zeggen een kans van één op de miljoen per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd op een plaats aanwezig is, als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen overlijdt.

Het Bevi legt daarnaast een verantwoordingsplicht voor een gemeente of provincie op voor het groepsrisico (indien dit risico verandert). Het groepsrisico moet verantwoord worden voor het gebied waarbinnen zich de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen voordoen. Dit is de zogenaamde 1%-letaliteitsgrens; de afstand vanaf de inrichting waarop nog slechts 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving overlijdt bij een ongeval bij een inrichting. Bij de verantwoording moet de gemeente of provincie onder andere de zelfredzaamheid van de bevolking en de mogelijkheden voor hulpverlening meewegen. Zij moet hierover advies vragen bij de regionale brandweer. In Zeeland wordt aan deze adviseurstaak invulling gegeven door de Veiligheidsregio Zeeland.

In en nabij het plangebied bevinden zich geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden op- en/of overgeslagen, gebruikt of geproduceerd, waaronder vuurwerkopslag (bron: Risicokaart, website provincie Zeeland). Daarnaast is het BEVI is 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.

Transportroutes

Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1 januari 2010). Met deze circulaire maken de ministers van VenW en BZK en de staatssecretaris van VROM hun beleid bekend over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is op dit moment gebaseerd op de Nota risiconormering

¹ Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan enkel om zwaarwegende redenen worden afgeweken.

Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen (enkele uitzonderingen daargelaten), gebouwen bestemd voor het verblijf van kwetsbare groepen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.

Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn sport- en kampeerterreinen, sporthallen, zwembaden en speeltuinen, kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlak van minder dan 1.500 m².

vervoer gevaarlijke stoffen. Met deze circulaire wordt dit beleid verder geoperationaliseerd en verduidelijkt. Qua methodiek sluit de circulaire aan op het Bevi (het hanteren van plaatsgebonden risico en groepsrisico). Zowel de Bernhardweg West als de Sloeweg zijn verkeersroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (bron: Rapport: Risico-inventarisatie wegtransport gevaarlijke stoffen Zeeland (2006)).

Risicoreducerende maatregelen zijn onder te verdelen in bron- en effectgerichte maatregelen of een combinatie daarvan. Bij effectgerichte maatregelen gaat het onder andere om beperkingen aan ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van een bestaande transportroute voor gevaarlijke stoffen. Het kan gaan om een plaatsgebonden, maar ook om een generieke beperking. Van een generieke beperking is sprake indien de beperking geldt langs de gehele transportroute of een belangrijk deel daarvan. Een voorbeeld van een generieke beperking doet zich voor bij het ondergronds transport van aardgas en brandbare vloeistoffen waarvoor een vaste set van veiligheidszones is afgesproken. Er hoeven in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Dit laat onverlet dat bestuursorganen in verband met de mogelijke effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen, die soms verder reiken dan de genoemde 200 meter, wel andere maatregelen kunnen overwegen. Indien nodig moeten bij de overschrijding van de orientatiewaarde voor het groepsrisico (mede) als gevolg van de kwetsbaarheid van de omgeving buiten dit gebied, wel andere beperkingen worden getroffen.

Plaatsgebonden risico

Bij de in paragraaf 6.1.2 van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1 januari 2010). genoemde omgevingsbesluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs wegen die deel uitmaken van Basisnet Weg kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Bij Basisnet Weg gelden namelijk de afstanden veiligheidszone) die in bijlage 5 bij deze circulaire zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor de situaties waarin de afstand '0' is vermeld, betekent dit dat het plaatsgebonden risico vanwege dat vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

De wegen A58 en N62 zijn opgenomen in bijlage 5 van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en kennen beide een afstand van 0 meter. De berekening van het plaatsgebonden risico kan derhalve achterwege blijven.

Groepsrisico

Wat de berekening van het groepsrisico betreft dient voor bestemmingsplannen, die na 1 januari 2010 ter inzage worden gelegd en die betrekking hebben op de omgeving van de in de bijlage 5 genoemde wegen, uit te worden gegaan van de in die bijlagen vermelde vervoercijfers. Die vervoercijfers zijn gebaseerd op een maximale benutting van de groei ruimte voor het vervoer. De in bijlage 5 vermelde vervoercijfers hebben alleen betrekking op LPG. Dit laat onverlet dat de omvang van het invloedsgebied mede wordt bepaald door andere gevaarlijke stoffen. Het invloedsgebied wordt derhalve ook voor de in bijlage 5 genoemde wegen bepaald door de gevaarlijke stof die over de betreffende weg wordt vervoerd met de grootste 1% letaliteitsgrens.

Bijlage 5. – Tabel afstanden en vervoerscijfers Basisnet weg

Wegvak	Naamgeving	Veiligheidszone gemeten vanaf het midden van de weg	Vervoershoeveelheid GF3 voor het bere- kenen van het GR	Bijzonderheden
	Rijksweg A58			
Ze49	A58: afrit 38 (Arnestein) – afrit 36 (Heinkenzand)	0	500	
Ze50	A58: afrit 36 (Heinkenzand) – Knp. De Poel	5	4229	
Ze9	A58: Knp. De Poel – afrit 35 ('s Gravenpolder)	0	4000	

Gelet op de vervoershoeveelheid GF3 zoals die zijn gebruikt bij het berekenen van het groepsrisico in het kader van de MER-Sloeweg en de vervoershoeveelheid GF3 zoals opgenomen in de voormelde circulaire, is een relatief kleine toename te constateren in de vervoershoeveelheid GF3 zoals opgenomen in de circulaire. Uit de groepsberekeningen uit de MER-Sloeweg blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde blijft. Met een relatief kleine toename van de vervoershoeveelheid GF3 is het aannemelijk dat het groepsrisico nog steeds onder de oriënterende waarde blijft.

Daarnaast is in het kader van de Milieueffectrapportage Sloeweg: Externe Veiligheid onderzoek gedaan naar eventuele overschrijding van zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Ook uit deze rapportage blijkt dat zowel nu als in de toekomst de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. De 10^{-6} contour (die overeenkomt met de grenswaarde van het plaatsgebonden risico) is bijna overal afwezig of ligt zo dicht bij de rand van de weg dat er zich geen kwetsbare locaties binnen (kunnen) bevinden.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

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 beperktere 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 de Sloeweg gewaarborgd blijft.

Binnen het plangebied is geen leidingenstrook gelegen. De A58 wordt gekruist door twee hoogspanningsleidingen elektriciteit. Aangezien de beoogde ontwikkeling niet de realisatie van hoge gebouwen en/of bouwwerken betreft, vormen deze hoogspanningskabels geen belemmering. Deze leidingen hebben dan ook geen invloed op de verdubbeling van de Sloeweg en de aanleg van de nieuwe op- en afritten.

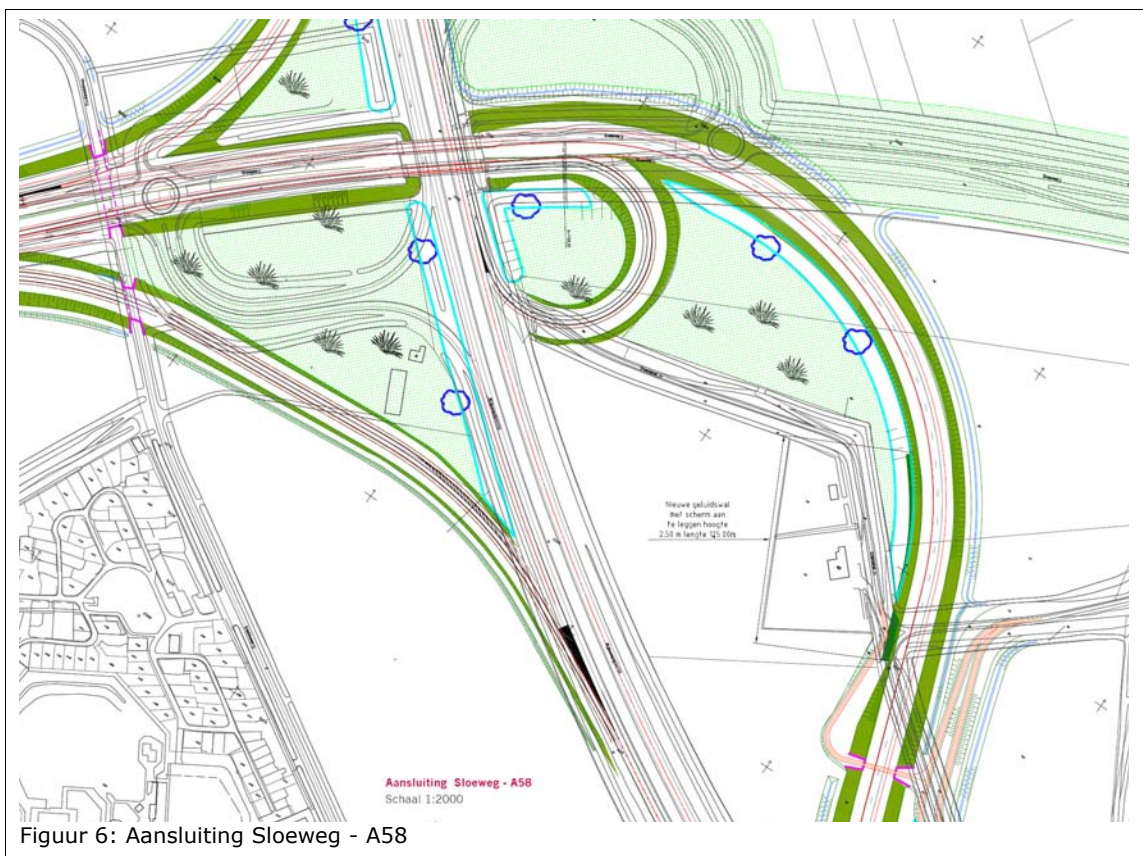
5 PLANBESCHRIJVING

Uitgangspunten stedenbouwkundig plan

Het totale plan omvat de verdubbeling van de Sloeweg tot twee maal twee rijstroken over de gehele lengte van de Bernhardweg West tot en met de aansluiting met de A58.

Binnen het plangebied van de gemeente Goes worden de navolgende infrastructurele ontwikkelingen voorgestaan:

De conflictvrije aansluiting Sloeweg-A58 wordt aangepast om in meer ongelijkvloerse aansluitingen te voorzien. Om de verbinding tussen Sloeweg en A58 naar en vanuit Goes conflictvrij te maken, wordt een extra oprit aangelegd ten zuiden van de A58 en noordoostelijk van de A58. De bestaande infrastructuur van de Nieuwe Rijksweg zal ter hoogte van nieuwe aansluiting Sloeweg – A58 verdwijnen. De lokale op- en afrit richting 's-Heer Hendrikskinderen blijft bestaan maar wordt verplaatst. Ter hoogte van de Noordzakweg zal een nieuwe op- en afrit worden gerealiseerd en middels een rotonde worden aangesloten op de Noordzakweg. Ter vervanging van de bestaande aansluiting wordt de Nieuwe Rijksweg als gebiedsontsluitingsweg via de Noordzakweg met een half klaverblad aangesloten op de A58. Hierdoor blijft het bedrijventerrein 'Eindewege' goed bereikbaar. In figuur 6 en 7 zijn de infrastructurele ontwikkelingen opgenomen.





Figuur 6: Aansluiting Noordzakweg - A58

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Planvorm

Het bestemmingsplan heeft het doel het juridisch-planologisch kader te geven voor de verdubbeling van de Sloeweg. 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.

Het juridische gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit een geometrische plaatsbepaling van het plangebied en van de daarin aangewezen bestemmingen (hierna: kaart) met regels. Bij ieder plan hoort een toelichting, maar dit onderdeel heeft als zodanig geen rechtskracht. De kaart van 'Verdubbeling Sloeweg 2011' bestaat uit één kaartblad.

De regels 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 regels en de kaart is uitgegaan van de richtlijnen 'Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008)'.

6.2 Toelichting op de bestemmingen

1. INLEIDENDE REGELS

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels 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.

2. 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 Sloeweg en de aanleg van de op- en afritten ter plaatse van de A58 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 algemene bepalingen omgevingsrecht (Bor). Voor de overige andere bouwwerken is een specifieke maximale hoogte opgenomen.

Leiding – Hoogspanning (artikel 4)

Deze bestemming betreft een dubbelbestemming. Dit betekent dat de gronden welke zijn bestemd als Leiding – Hoogspanning, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd zijn voor de instandhouding en bescherming van hoogspanningsleidingen. Binnen deze bestemming mogen alleen bouwwerken geen gebouw zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

Waterstaat – Waterkering (artikel 5)

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.

3. ALGEMENE REGELS

Anti-dubbeltelregel (artikel 6)

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Algemene bouwregels (artikel 7)

In artikel 7 is geregeld dat het college van burgemeester en wethouders nadere eisen kan stellen aan plaatsing van gebouwen, de dakhelling van hellende dakvlakken en de plaatsing en vormgeving van bouwwerken geen gebouw zijnde.

Algemene gebruiksregels (artikel 8)

Binnen dit artikel is het verboden gebruik van de gronden geregeld. Hiervan kan afge- weken worden middels een omgevingsvergunning indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik dat niet door dringende re- denen wordt gerechtvaardigd.

Algemene afwijkingsregels (artikel 9)

In artikel 9 is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingsregels betreffen het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebou- wingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen én het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde bouwhoogte.

Algemene wijzigingsregels (artikel 10)

In artikel 10 zijn algemene wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders om het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebouwingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmings- grenzen én het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde bouwhoogte moge- lijk te maken.

4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Overgangsrecht (artikel 11)

Conform artikel 3.2.1 Besluit ruimtelijke ordening is artikel 12 toegevoegd betreffende 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 dat dit rechtskracht verkrijgt, 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 via een omgevingsvergunning worden afgeweken 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. In lid 3 is een hardheidsclausule opgenomen die een afwijking via een omgevingsvergunning mogelijk maakt indien het hanteren van de overgangsregels leidt tot onbillijkheid jegens personen.

Slotregel (artikel 12)

Het bestemmingsplan kan worden aangehaald onder de naam bestemmingsplan 'Verdubbeling Sloeweg 2011'.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Regelgeving grondexploitatie

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling van de deze afdeling is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan. De bouw van een weg valt niet onder een bouwplan, zoals opgenomen in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan zal een expliciet besluit worden genomen dat het niet noodzakelijk is om een exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Uit een summier exploitatieoverzicht blijkt dat het plan economisch uitvoerbaar is.

Beschikbaar budget

In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming is overeengekomen dat het Rijk ongeveer € 104 miljoen bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg, bestaande uit € 84 miljoen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in de periode 2010-2014 en een som ter hoogte van de door Vlaanderen te betalen werkelijke kosten van verwerving van het Nederlandse deel van de Hedwigepolder, geschat op circa € 20 miljoen. In het convenant staat expliciet vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg en voor de eventuele meerkosten. De ondertekening van dit convenant heeft op 30 januari 2006 plaatsgevonden.

In het MIZ 2010-2014 is een taakstellend budget voor de Sloeweg en de Tractaatweg gereserveerd van € 104 mln., bestaande uit € 3,7 mln. voorbereidingskosten, € 13 mln. vastgoedkosten en € 85,3 mln. bouwkosten. Inmiddels is € 0,9 mln. besteed, zodat nog beschikbaar is € 103 mln.

De kosten

De huidige globale budgetraming van de investeringskosten voor de Sloeweg komt uit op een bedrag van € 72,8 mln., ex. BTW. Dit bedrag is inclusief vastgoed- en engineeringkosten. In deze raming is een bedrag van € 11,3 mln. opgenomen voor onvoorzien en indexering (ca. 16 %.) De raming is gebaseerd op het vastgestelde plan.

Om dit te verifiëren is een extern bureau gevraagd een second opinion op te stellen voor de raming van dit plan. Volgens deze geverifieerde raming zal de aanneemsom voor de Sloeweg tussen de € 47,- en € 55,- mln., excl. BTW komen te liggen. De verwachtingswaarde van de raming is € 51,- mln. In de voorjaarsconferentie hebben GS besloten over de financiering van de N62, Sloeweg (en Tractaatweg). De Sloeweg en Tractaatweg krijgen ieder 50 % van het beschikbare budget voor de N62, dus € 52 miljoen.

Hieruit blijkt dat het plan economisch haalbaar is.

8 OVERLEG

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

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

- Ministerie van VROM/ministerie van Economische Zaken/Rijkswaterstaat, directie Zeeland;
- Provincie Zeeland;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- Gemeente Borsele;
- Tennet;
- Zeeland Seaports (ZSP);
- Delta N.V.;
- ZLTO;
- Kamer van Koophandel.

De vooroverlegrapportage is opgenomen in bijlage 1.

8.2 Informatieavond

Naast het overleg met de besturen van gemeenten, met Rijks- en provinciale diensten etc. is er op 7 april 2010 een informatieavond georganiseerd waarbij de gelegenheid geboden is tot het stellen van vragen omtrent het project en het bestemmingsplan.

8.3 Zienswijze

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 4 november 2010 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Eén zienswijze is ontvangen. Na ontvangst van de zienswijze heeft de indiener schriftelijk te kennen gegeven haar zienswijze in te trekken, waardoor er geen zienswijzen resteren.