



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE

M.E.R.-BEOORDELING INCL. VERKEER

Waterzande, Perkpolder

7 november 2024

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 7 november 2024
KENMERK 20210627.003/160199/

PROJECT vaststellingsprocedure Perkpolder 2h
PROJECTLEIDER ir. C.A. Louws

OPDRACHTGEVER Waterzande BV
PROJECTNUMMER 20210627.003

AUTEUR Mehria Tajqurishi
STATUS Definitief





DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en



telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.



INHOUD

1.	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Planvoornemen	7
1.3	Mer-beoordeling	9
1.4	Wat houdt een vormvrije mer-beoordeling in?	10
1.5	Leeswijzer	11
2.	PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT	11
2.1	Plaats van het project	11
2.2	Kenmerken van het project	14
2.3	Cumulatie	15
3.	KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN	15
3.1	Verkeer en parkeren	15
3.2	Bedrijven en milieuzonering	17
3.3	Wegverkeerslawaaai	18
3.4	Bodem	18
3.5	Water	18
3.6	Natuur	20
3.7	Luchtkwaliteit	20
3.8	Externe veiligheid	22
3.9	Trillingen	22
3.10	Cultuurhistorie en archeologie	23
3.11	Maatregelen	23
4.	CONCLUSIE	23
	Bijlage 1 Verkeer	24

1. INLEIDING

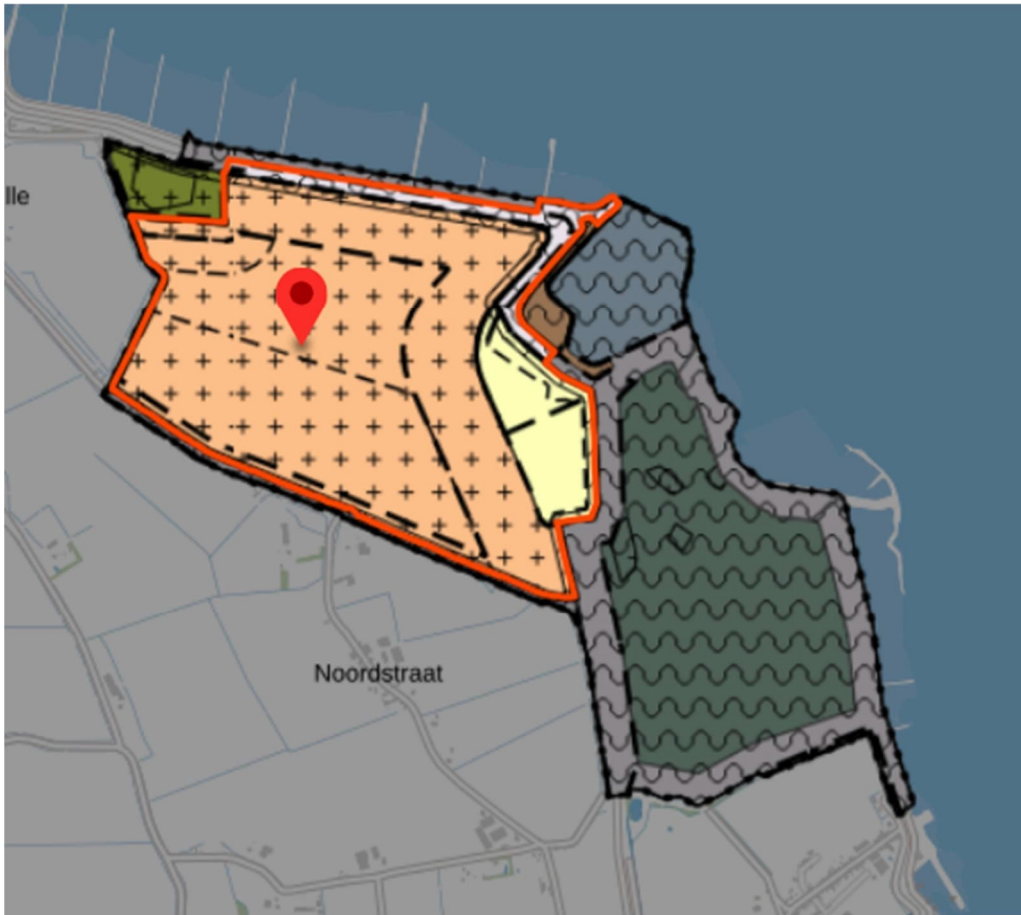
1.1 Aanleiding

Ten noorden van Kloosterzande (gemeente Hulst, Provincie Zeeland, Figuur 1.1) is Waterzande BV voornemens om het gebied van de voormalige veerhaven Perkpolder, het Veerplein en de daaraan grenzende Westelijke Perkpolder te transformeren en diverse functies te realiseren. Voor de gebiedsontwikkeling is in 2014 het bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening vastgesteld. De plannen voor de gebiedsontwikkeling zijn inmiddels gewijzigd. Voor een deel van het totale plangebied wordt nu een 2^e herziening van het geldende bestemmingsplan Perkpolder voorbereid, waarin enkele planwijzigingen worden opgenomen. Het gedeelte van het plangebied waarop deze 2^e herziening betrekking heeft is met rode contour weergegeven in Figuur 1.2.

Bij het ontwerpbestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening heeft een aanmeldnotitie mer-beoordeling van november 2023 ter inzage gelegen. Op grond hiervan is het besluit genomen, dat het doorlopen van een mer-procedure niet nodig is. Dat besluit is opgenomen in paragraaf 4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, is geoordeeld dat de aanmeldnotitie van november 2023 niet volledig was, met name op het gebied van verkeer. Om die reden is de aanmeldnotitie aangepast.



Figuur 1.1 Planlocatie globaal (bron: Bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening, vastgesteld op 25-09-2014)



Figuur 1.2 Plangebied Perkpolder, 2e herziening binnen rode contour (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.2 Planvoornemen

Het plangebied waarop de 2^e herziening betrekking heeft, is verdeeld in een aantal deelgebieden (zie Figuur 1.3). De beoogde situatie van het plangebied bestaat uit:

- Westelijke Perkpolder: realisatie groenblauw landschap, met 20 hectare natuur, water en bos, in combinatie met een duurzame agrarische ontwikkeling en extensief recreatief medegebruik;
- Stranndorp: 200 woningen;
- Veerplein: 250 woningen en maximaal 900 m² detailhandel en dienstverlening;
- Hotel met 250 eenheden dat deels in het Veerplein, deels in het Stranndorp is gelegen, inclusief landmark van maximaal 30 meter hoog;
- Kleinschalige sportvoorzieningen;
- Horecavestigingen met een oppervlakte van 2.950 m² (maximaal 8), die deels in het Veerplein en deels in het Stranndorp zijn gelegen.



Figuur 1.3 Deelgebieden binnen plangebied Waterzande (bron: LiPS, bestemmingsplan 2^e herziening)

Omdat het Masterplan van Waterzande op een aantal punten is aangepast, is aanpassing van de bestemmingsregeling uit het bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening nodig. De aanpassingen in het kader van het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening hebben (voor zover voor de mer-beoordeling relevant) betrekking op de volgende aspecten:

- Het niet realiseren van een (18-holes) golfbaan met clubhuis, driving range, heli-haven en 2 beheergebouwen met woning in de Westelijke Perkpolder;
- Ter vervanging van de golfbaan is een groenblauwe gebiedsontwikkeling voorzien, bestaande uit een toekomstgericht, grondgebonden agrarisch landschap met blijvende landbouw en extensief recreatief gebruik, in combinatie met natuurlandschaps- en waterontwikkeling;
- Het verplaatsen van de 200 in de Westelijke Perkpolder geprojecteerde woningen naar de locatie Stranddorp;
- Het verplaatsen van de horeca van de Westelijke Perkpolder naar de locatie Veerplein/Stranddorp;
- Het toevoegen van maximaal 900 m² detailhandel en dienstverlening (6 winkels ten behoeve van de bewoners van Waterzande);
- Het vergroten van het hotel met 110 eenheden tot totaal 250 eenheden, en het rechtstreeks mogelijk maken van een grotere bouwhoogte voor een deel van het hotel (landmark) over een grotere oppervlakte dan in het geldende bestemmingsplan;
- Toevoegen van 2.250 m² horecamogelijkheden, waarmee in het binnendijkse deel van het ontwikkelgebied maximaal 8 horecavestigingen met een gezamenlijke totale oppervlakte van 2.950 m² mogelijk worden gemaakt (in het Veerplein en het Stranddorp).

1.3 Mer-beoordeling

Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) is beoordeeld voor welke onderdelen van het plan een mer-plicht of (vormvrije) mer-beoordelingsplicht geldt.

Voor de totale gebiedsontwikkeling Perkpolder is in 2008 een eerste bestemmingsplan opgesteld. Hiervoor is destijds ook een mer-procedure doorlopen (MER Gebiedsontwikkeling Perkpolder, d.d. 29-10-2007). Hiermee is het besluit over de ontwikkeling op deze locatie in 2007/2008 al afgewogen en vastgelegd, de realisatie van verschillende onderdelen is op basis van het geldende bestemmingsplan ook al gestart. In 2014 is het bestemmingsplan Perkpolder integraal herzien voor het ontwikkelingsgebied van Waterzande (het vigerende bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening, zie Figuur 1.4 voor het plangebied), hierbij is een vormvrije mer-beoordeling in het plan opgenomen. In 2016 is een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet verleend door GS van de provincie Zeeland voor de gebiedsontwikkeling. Omdat deze vergunning voor de aanlegfase een beperkte geldigheidsduur heeft (tot en met 31 december 2024) en de aanleg van Waterzande langer duurt, is inmiddels is een nieuwe natuurvergunning (omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit) aangevraagd.



Figuur 1.4 Plangebied bestemmingsplan Perkpolder 1e herziening (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

In onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit mer is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan plan-mer-plichtig, project-mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit mer drempelwaarden opgenomen.

Aangezien het bestemmingsplan Perkpolder, 2e herziening geen kaderstellend plan is voor een later mer-beoordelingsplichtig besluit, is er in zoverre geen directe plan-mer-plicht. In het kader van het bestemmingsplan heeft een passende beoordeling plaatsgevonden. Op grond van artikel 7.2a, eerste lid, van de Wet milieubeheer geldt in beginsel een plan-mer-plicht voor plannen waarvoor bij de voorbereiding een passende beoordeling moet worden gemaakt. Echter, op grond van artikel 7.2a, tweede lid, van de Wet milieubeheer in samenhang gelezen met artikel 3, eerste lid, aanhef en onder a, van het Besluit mer is de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport niet van toepassing voor een plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden, zoals hier het geval is.

In onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit mer zijn vervolgens categorieën en drempelwaarden gegeven waarvoor mogelijke project-mer(boordelings)plicht geldt.

D11.2: Stedelijk ontwikkelingsproject

Op grond van het Besluit mer (Bijlage onderdeel D11.2) is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Met bestemmingsplan 'Perkpolder, 2e herziening' wordt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 2.250 m² bvo horeca en 900 m² bvo detailhandel en/of dienstverlening mogelijk gemaakt. Het aantal woningen neemt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan niet toe. Hiermee wordt ruim onder de drempelwaardes gebleven.

D9: Landinrichtingsproject

In het Besluit mer is opgenomen (Bijlage onderdeel D9) dat een landinrichtingsproject dan wel een wijziging of uitbreiding daarvan mer-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een functiewijziging met een oppervlakte van 125 hectare of meer van water, natuur, recreatie of landbouw of
- vestiging van een glastuinbouwgebied of bloembollenteeltgebied van 50 hectare of meer.

In de beoogde situatie wordt 20 hectare natuurgebied gerealiseerd, dit is nieuw ten opzicht van het vigerende plan. De beoogde ontwikkeling blijft onder de drempelwaarde van 125 hectare.

D10: jachthavens, vakantiedorpen en hotelcomplexen, permanente kampeer- en caravanterreinen

In het Besluit mer is opgenomen (Bijlage onderdeel D10) dat de aanleg wijziging of uitbreiding van jachthavens, hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, permanente kampeer- en caravanterrein m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 250.000 bezoekers of meer per jaar;
- en oppervlakte van 25 hectare of meer;
- 100 ligplaatsen of meer; of
- een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, neemt het aantal hoteleenheden toe met maximaal 110. De oppervlakte van het hotel (na wijziging) is kleiner dan 25 hectare. De beoogde uitbreiding van het hotel blijft onder de drempelwaarde.

Conclusie

Uit voorgaande blijkt dat in het kader van de 2e herziening van het bestemmingsplan Perkpolder geen sprake is van een directe project- of plan-mer-plicht. Met de beoogde wijzigingen worden geen drempelwaarden overschreden. Dat betekent dat een vormvrije mer-beoordeling volstaat. Dit document bevat deze mer-beoordeling.

1.4 Wat houdt een vormvrije mer-beoordeling in?

In een mer- beoordeling wordt getoetst of een mer-procedure moet worden doorlopen. De wettelijke regeling voor de mer-beoordeling gaat uit van het



principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen dat een volwaardige mer-procedure alleen noodzakelijk is als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een mer-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

1.5 Leeswijzer

Deze mer-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de mer-beoordeling.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied is gelegen ten noorden van Kloosterzande en wordt begrensd door de Kalverdijk in het zuiden, de Doordijk in het westen, camping Perkpolder in het noordwesten, de Zeedijk in het noorden en in het oosten. In Figuur 1.2 is de ligging van het plangebied weergegeven. In het zuiden, op circa 1,8 kilometer, van het plangebied bevindt zich het dorp Kloosterzande. Op circa 5,5 kilometer van het plangebied is het dorp Kuitaart gelegen.

Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

De referentiesituatie is de situatie die zal ontstaan als het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening niet wordt vastgesteld. In dat geval wordt het plangebied ontwikkeld conform het bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening, met uitzondering van de golfbaan. Deze zal, ook indien de 2^e herziening niet wordt vastgesteld, niet worden gerealiseerd. Inmiddels is vergunning verkregen voor de bouw van de eerste woningen en appartementen op het Veerplein en is begonnen met de bouw van 45 woningen en 76 appartementen. Daarnaast is omgevingsvergunning bouwen aangevraagd voor 25 appartementen en 41 hoteleenheden. Deze vergunning zal binnenkort worden verleend. De Westelijke Perkpolder is nog volledig agrarisch in gebruik, met uitzondering van het deel waar de ophoging voor het Stranddorp plaatsvindt. Op het punt van de havendam is het horecabedrijf Bar Goed aanwezig op basis van een tijdelijke vergunning. In en nabij het plangebied zijn geen andere autonome ontwikkelingen.

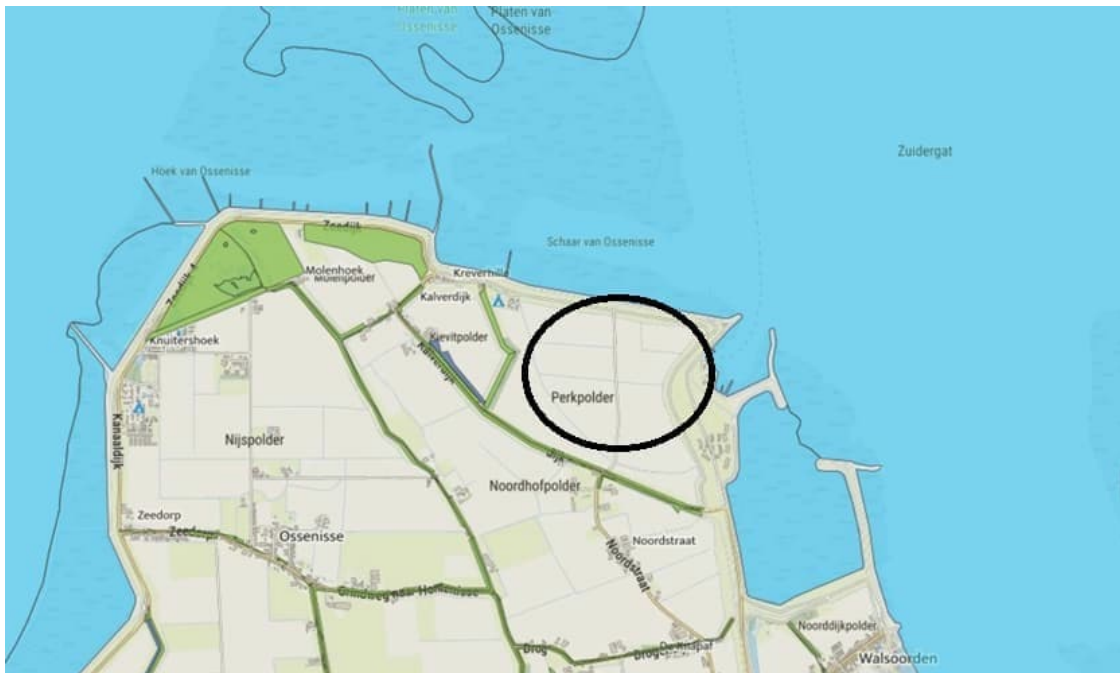
Ligging t.o.v. gevoelige functies

Het plangebied bevindt zich niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Wel grenst het plangebied direct aan het Natura 2000-gebied 'Westerschelde & Saefthinghe', zie Figuur 2.1. De voormalige Noorddijkpolder, ten oosten van Waterzande, is inmiddels omgezet in buitendijks natuurgebied. De bedoeling is dat dit gebied wordt opgenomen in het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe. Daarvoor is een ontwerpbesluit genomen. Definitieve aanwijzing heeft nog niet plaatsgevonden.



Figuur 2.1 Locatie gebiedsontwikkeling Waterzande (room omlijnd) ten opzichte van Natura 2000-gebied (bron: Aerial Calculator)

Het plangebied grenst ook aan het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ) (Figuur 2.2). Het plangebied valt buiten de waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, stiltegebieden en milieubeschermingsgebieden (Figuur 2.3)



Figuur 2.2 Ligging projectgebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van Natuurnetwerk Zeeland (blauw en groen) (bron: Provincie Zeeland)



Figuur 2.3 Ligging projectgebied (zwart omcirkeld) ten opzichte van waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, stiltegebieden en milieubeschermingsgebieden (bron: Provincie Zeeland)

2.2 Kenmerken van het project

Woongebied Veerplein en Stranddorp

De 200 woningen die voorheen in het golfdorp mogelijk waren, worden verplaatst naar het noordoosten van het plangebied aansluitend aan de dijk: het Stranddorp. Het Stranddorp sluit aan op het Veerplein. Op het Veerplein worden 250 woningen gerealiseerd, 80 hiervan zijn reeds in aanbouw. Daardoor ontstaat één samenhangend dorp met maximaal 450 woningen, die gebruikt mogen worden voor permanente bewoning en voor gebruik als tweede woning. Gebruik als recreatiewoning wordt nadrukkelijk uitgesloten. Binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden worden geen regels gesteld aan de bouwvorm: woningen mogen in het hele dorp, zowel het Veerplein als het Stranddorp, vrijstaand, aaneengeschaald of gestapeld gebouwd zijn. Goot- en bouwhoogte worden gelijk getrokken. Daaraan gekoppeld wordt een hoogtezoning opgenomen, waardoor direct langs de Zeedijk een lagere maximale bouwhoogte geldt dan in een zone wat verder van de Zeedijk.

Om een sociaal-maatschappelijk goed functionerend dorp te creëren wordt ruimte geboden aan detailhandel en dienstverlening, zonder te concurreren met het bestaande aanbod in de omgeving. Detailhandel en dienstverlening zijn gericht op Waterzande en complementair aan het bestaande aanbod in de omgeving.

Daarnaast wordt meer ruimte geboden aan horeca dan nu op basis van het geldende bestemmingsplan mogelijk is. De horeca die was geprojecteerd bij de golfbaan zal worden verplaatst naar het Veerplein en Stranddorp. De horeca is bedoeld voor de bewoners van Waterzande, maar ook voor bezoekers van buiten Waterzande. Daarbij speelt ook het leisure-effect van Waterzande een rol. Het Veerplein en het Stranddorp aan de Westerschelde met het strand en de jachthaven bieden een aantrekkelijk verblijfsmilieu voor dagjesmensen. Dat betekent dat aanvullend draagvlak ontstaat voor horeca, detailhandel en dienstverlening.

Verder zullen ten behoeve van de bewoners en de hotelgasten van het dorp ook ondergeschikte sportvoorzieningen mogelijk worden gemaakt. Kleinschalige (niet-gebouwde) sportvoorzieningen zoals een tennis- of padelbaan, een basketbalveld of een pannakooi vergroten de kwaliteit van de leefomgeving en de leefbaarheid.

De woningen op het Veerplein en in het Stranddorp kijken in zuidelijke en westelijke richting uit over de Westelijke Perkpolder, waarin agrarische activiteiten in een groenblauw landschap zijn toegestaan. De woningen zullen op minimaal 50 meter afstand van de landbouwpercelen worden gerealiseerd in verband met het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen.

Hotel

Het hotel wordt in verschillende gebouwen in de deelgebieden Stranddorp en Veerplein gerealiseerd, waarbij het aantal eenheden in het Stranddorp is gemaximeerd op 110. In totaal worden 250 eenheden gerealiseerd.

Horeca

Om voldoende levendigheid te creëren en een sociaal-maatschappelijk goed functionerend dorp is horeca een belangrijke functie. In het dorp (Veerplein en Stranddorp) worden in het nieuwe woongebied ten hoogste 8 horeca-eenheden toegestaan met een totaal oppervlak van ten hoogste 2.950 m² bvo, een toevoeging van 2.250 m² aanvullend op het geldend bestemmingsplan. Door het opnemen van een maximum aantal en een maximum oppervlakte (bedrijfsvloeroppervlakte: bvo) wordt flexibiliteit geboden om de eenheden te ontwikkelen op locaties en in omvang corresponderend met de realisatie van Waterzande en de behoefte uit de markt. Met een afwijkingsbevoegdheid wordt vergroting van de oppervlakte horeca en/of vergroting van het aantal horecavestigingen mogelijk gemaakt, mits middels een behoefteonderzoek blijkt dat daar marktruimte voor bestaat en er geen stikstofdepositie op stikstofgevoelige gebieden ontstaat. Conform het geldende bestemmingsplan worden twee horecabedrijven



uit maximaal categorie 2 van de Staat van horecabedrijven mogelijk gemaakt. De overige zes horecabedrijven worden tot maximaal categorie 1c toegelaten.

Het hotel maakt onderdeel uit van de toegestane 8 horecaeenheden, het bvo van het restaurant/ontbijtzaal telt mee met het totaal van 2.950 m². Wanneer een zelfstandig restaurant zich vestigt in het hotel, telt dit restaurant als een afzonderlijke horecaeenheid.

Westelijke polder

In de Westelijke Perkpolder wordt de realisatie van een groenblauw landschap mogelijk gemaakt, met een combinatie van functies op het gebied van toekomstgerichte agrarische activiteiten en extensieve dagrecreatie, in combinatie met natuurelandschapsontwikkeling. Er zal 20 ha natuur, water en bos worden gerealiseerd.

Ontsluiting

De hoofdontsluiting van Waterzande wordt aangesloten op de N689 richting Kloosterzande en Kuitaart. Daarnaast wordt de wijkontsluiting vanuit het Stranddorp aangesloten op de Zeedijk, als secundaire aansluiting van Waterzande op het omliggende wegennet. Het verkeer van en naar Waterzande zal grotendeels worden afgewikkeld via de N689. Voor een klein deel zal het verkeer via de kleinere polderwegen afwikkelen.

2.3 Cumulatie

De 2^e herziening van het plan Perkpolder is onderdeel van het hele plangebied van Waterzande, dat deels reeds in ontwikkeling is. In hoofdstuk 3 is aandacht besteed aan het mogelijk optreden van cumulatie voor de relevante milieuthema's vanwege de ontwikkelingen vanwege de 1^e en 2^e herziening.

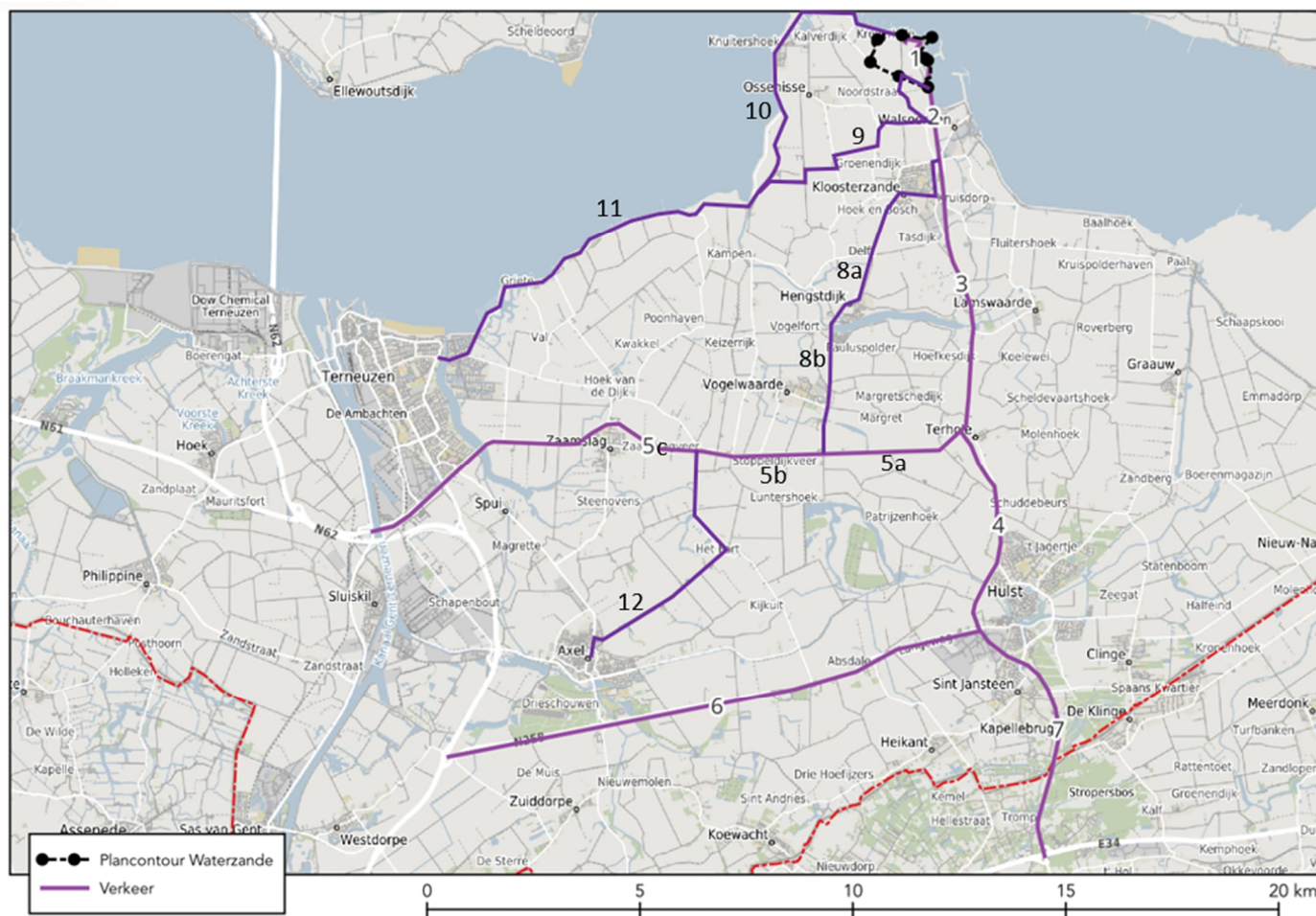
3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie.

3.1 Verkeer en parkeren

Beoordeling verkeer

De zienswijzen die naar voren zijn gebracht naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening, zijn aanleiding geweest om de afwikkeling van het verkeer dat het gevolg is van de ontwikkeling van het plangebied nader te onderzoeken. In deze verkeersanalyse is niet alleen gekeken naar de verkeersgeneratie die samenhangt met het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening, maar is tevens gekeken naar eventueel optredende effecten vanwege cumulatie met de verkeersgeneratie die samenhangt met de referentiesituatie (inclusief de autonome groei van het wegverkeer). Onderzocht is hoe het gegenereerde verkeer wordt verdeeld over de verschillende ontsluitingsroutes. Hierbij is onderscheid gemaakt in de verkeersgeneratie behorende bij de functies wonen, hotel en overige (horeca, jachthaven), rekening houdend met onder meer het regionaal verkeersmodel.



Figuur 3.4 Overzicht secties ontsluitingsroutes Waterzande

De verkeersanalyse heeft geresulteerd in een samenvattende tabel waarin per sectie en wegvak is weergegeven hoeveel verkeer wordt gegenereerd in de referentiesituatie (waarbij tevens rekening is gehouden met de autonome groei van het wegverkeer tot 2035), de toename vanwege het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening en het totaal. Vervolgens is aan de hand van de capaciteit van het betreffende wegdek bepaald of deze capaciteit voldoende is voor de afwikkeling van het verkeer.

Beoordeling parkeren

Ten behoeve van de aanvullende planologische ontwikkelruimte zal de parkeerbehoefte toenemen. De extra benodigde parkeerplaatsen worden binnen het plangebied gerealiseerd.

Conclusie

Uit de verkeersanalyse volgt dat de capaciteit van de wegvakken (ruim) voldoende is voor afwikkeling van het verkeer als alle plannen (referentiesituatie en 2^e herziening) worden gerealiseerd. Uitzonderingen zijn wegvak 1 binnen het plangebied en enkele wegvakken binnen de secties 9-12 waarbij de wegcapaciteit (in lichte mate) wordt overschreden.

Voor het wegvak binnen het plangebied zou bij behoud van de bestaande inrichting van deze weg, het verkeer net probleemloos vlot en veilig kunnen worden afgewikkeld. Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling zal deze weg worden heringericht waarbij de capaciteit zal worden vergroot.



Dat binnen de secties 9-12 wegvakken aanwezig zijn waarbij de wegcapaciteit (in lichte mate) wordt overschreden, heeft geen betekenis voor de verkeersveiligheid, aangezien de verkeersintensiteit op deze wegvakken dermate laag is dat dit niet zal leiden tot verkeersveiligheidsproblemen. Opgemerkt wordt dat de overschrijding van de wegcapaciteit ook al optreedt in de referentiesituatie.

In totaal zorgt de beoogde ontwikkeling voor een aanvullende parkeervraag van 218 parkeerplaatsen. Als onderdeel van het masterplan Waterzande wordt rekening gehouden met de inpassing van de benodigde parkeergelegenheid in het gebied. Zie in dit verband bijlage 7 bij het bestemmingsplan.

Wat betreft het aspect verkeer en parkeren kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten.

3.2 Bedrijven en milieuzonering

Beoordeling

In het kader van het bestemmingsplan 'Perkpolder, 1e herziening' is de ontwikkeling van Waterzande getoetst aan de richtlijn in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Daaruit volgde dat in de ontwikkeling van Waterzande wordt voldaan aan de richtafstanden die gelden voor de functies jachthaven, café, hotel, wellness, golfbaan en heli-haven ten opzichte van de woningen in de bestemmingen 'Gemengd-2' en 'Woongebied'. Vanwege de milieuzonering van de camping is door een aanduiding 'wonen uitgesloten' geborgd dat de afstand tussen de woningen en de bestemmingsgrens van de camping tenminste 50 meter bedraagt. Ook zijn met het oog op milieuzonering regels voor evenementen opgenomen.

Als gevolg van de aanpassingen van het Masterplan is een aantal richtafstanden nader beschouwd. Dit heeft ertoe geleid dat ter voorkoming van onaanvaardbare geluidhinder ter plaatse van de woningen, planregels zijn gesteld met betrekking tot de in acht te nemen afstanden. Samengevat:

- voor de woningen in het plangebied wordt voldaan aan de richtafstanden tot functies van derden;
- in artikel 4.2.1 sub h en in artikel 9.2.1 e is geregeld dat de afstand tussen een horecabedrijf uit categorie 1 uit Bijlage 1 Staat van Horeca-activiteiten en de dichtstbijzijnde woning ten minste 10 meter bedraagt, met uitzondering in gemengde gebieden. Dan bedraagt de afstand 0 meter;
- in artikel 4.2.1 sub i en in artikel 9.2.1 f is geregeld dat de afstand tussen een horecabedrijf uit categorie 2 uit Bijlage 1 Staat van Horeca-activiteiten en de dichtstbijzijnde woning ten minste 30 meter bedraagt, met uitzondering in gemengde gebieden. Dan bedraagt de afstand 10 meter;
- In de aangepaste bestemmingen 'Gemengd-2' en 'Woongebied' zijn de regels voor evenementen integraal overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Perkpolder, 1e herziening;
- In de bestemming 'Gemengd-2' zijn agrarische activiteiten mogelijk, in het kader van het beheer van de Westelijke Perkpolder. Van belang is dat met het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen voldoende afstand wordt aangehouden ten opzichte van de woningen in het Stranddorp en het Veerplein. Om die reden wordt een gebruiksregel opgenomen, waarmee het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen binnen een afstand van 50 meter tot de grens van de woonpercelen, niet is toegestaan.

Conclusie

Wat betreft het aspect bedrijven en milieuzonering kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening uitgesloten worden. Wel zijn planregels nodig om te waarborgen dat voldoende afstand in acht wordt genomen tussen woningen en activiteiten die geluid veroorzaken teneinde onaanvaardbare geluidhinder ter plaatse van de woningen te voorkomen.

3.3 Wegverkeerslawaaï

Beoordeling

Het wegverkeerslawaaï is beoordeeld in het kader van het bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening. Hierin is geconcludeerd dat de geluidsbelasting aan de gevels van de ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de N689 (noord en zuid) en de Kalverdijk minder bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde en voldoet daarmee aan de Wgh.

Met de 2^e herziening zal meer verkeer worden gegenereerd hetgeen is onderzocht in de verkeersanalyse. Een toename van verkeer wordt relevant als deze hoorbaar is, hiervoor wordt aangesloten bij het zogenaamde reconstructiecriterium: vanaf een toename met 1,50 dB is sprake van een significante, mogelijk hoorbare, toename van de geluidbelasting. Deze toename van de geluidbelasting treedt op bij een toename van de verkeersintensiteit vanaf circa 40 %.

Uit de verkeersanalyse (zie voorgaande paragraaf) blijkt dat de toename van het verkeer vanwege het planvoornemen op de wegvakken lager is dan 40%; de verkeerstoename op deze wegvakken heeft geen significante toename is van de geluidbelasting tot gevolg.

Conclusie

De toename van het wegverkeer leidt niet tot significante toename van de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten. Ook na realisatie van de 2^e herziening zal kunnen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

3.4 Bodem

Beoordeling

Ten behoeve van het bestemmingsplan 1^e Herziening is door de gemeente Hulst een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Doel van dit historisch onderzoek was om na te gaan of op de beoogde woningbouwlocaties verontreinigingen aanwezig zijn welke belemmerend kunnen zijn voor het nieuwe gebruik. Conclusie van het onderzoek is dat er geen verdachte locaties in het plangebied aanwezig zijn. Voor zover sprake is geweest van verdachte deellocaties zijn deze voldoende onderzocht/gesaneerd.

Sinds de uitvoer van bovengenoemde bodemonderzoek hebben zich in het plangebied geen activiteiten voorgedaan die geleid kunnen hebben tot nieuwe bodemverontreinigingen. Het Stranddorp wordt opgehoogd met bodemmateriaal van elders. De kwaliteit van deze aangevoerde grond is onderzocht en voldoet aan de benodigde bodemkwaliteit voor wonen.

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Conclusie

Wat betreft het aspect bodem kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening uitgesloten worden.

3.5 Water

Beoordeling

In het kader van bestemmingsplan 'Perkpolder, 1^e herziening' is de ontwikkeling van Waterzande getoetst aan de watertoetscriteria. De conclusie is dat de ontwikkeling van Waterzande in overeenstemming is met deze criteria en er zijn geen waterhuishoudkundige maatregelen noodzakelijk. Als gevolg van de aanpassingen in 2^e herziening is op twee onderdelen van de watertoets nader getoetst: veiligheid (waterkering) en (grond)wateroverlast (waterkwantiteit).



Ten noorden van het plangebied is een primaire waterkering gelegen en ten zuiden een regionale kering. Delen van het plangebied liggen dan ook binnen de kern- en beschermingszone van deze keringen. Binnen deze zones gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen om de stabiliteit van de keringen te waarborgen. In deze herziening worden de bestemming 'Waterstaatswerken' en de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' bestemmingsplan 'Perkpolder, 1e herziening' niet gewijzigd. Datzelfde geldt voor de regels voor de waterkering en de beschermingszones, zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan Perkpolder, 1e herziening.

Binnen de kernzone en de beschermingszone van de dijk is in het geldende bestemmingsplan expliciet geregeld dat (na afwijking van het bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning voor werken of werkzaamheden) slechts gebouwd mag worden en werken mogen worden uitgevoerd, nadat is aangetoond dat de waterkerende en waterbeheersende functie van de waterkering niet wordt aangetast. Een vergunning van de waterbeheerder is hierbij noodzakelijk. Daarmee is de veiligheid van de waterkering geborgd.

Het plangebied grenst aan de Westerschelde. De Westerschelde behoort tot de Kaderrichtlijn Water (KRW)-waterlichamen. De Europese KRW-richtlijn moet ervoor zorgen dat het oppervlakte- en grondwater vanaf 2015 van een goede kwaliteit is en dat ecologische doelen behaald worden.

In de 2^e herziening wordt de verplaatsing van de 200 woningen in de Westelijke Perkpolder richting de dijk mogelijk gemaakt, in het Stranddorp. Daarvoor is begonnen met het ophogen van het betreffende terrein naar maximaal 12 m boven NAP. Voor deze ophoging is een watervergunning verleend door het Waterschap Scheldestromen. Een aantal woningen wordt gebouwd binnen beschermingszone B van de waterkering. Daarvoor zal een watervergunning worden aangevraagd.

Binnen het plangebied zijn verschillende secundaire waterlichamen gelegen. Rondom deze watergangen liggen beschermingszones. Binnen deze zones gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen om onderhoud aan de watergangen mogelijk te houden. Enkele watergangen zijn inmiddels onder de ophoging van het Stranddorp gelegen. In het resterende deel van de Westelijke Perkpolder zal 20 ha natuur, bos en water worden ontwikkeld. Als gevolg daarvan zullen ook enkele watergangen verdwijnen. Voor het overige zullen de bestaande sloten in het resterende agrarische gebied van de Westelijke Perkpolder worden gehandhaafd. Daar zal ook geen bebouwing worden mogelijk gemaakt.

Met betrekking tot de waterkwantiteit zal de voor Waterzande benodigde waterberging in de Westelijke Perkpolder worden gerealiseerd. Het verhard oppervlak als gevolg van de realisatie van Waterzande bedraagt 125.193 m² bedraagt. Uitgaande van een normatieve bui van 0,075 millimeter, betekent deze verhardingsoppervlakte dat ($125.193 \text{ m}^2 \times 0,075 \text{ meter} =$) 9.389,5 m³ aan waterberging moet worden gerealiseerd. In samenspraak met het waterschap zullen in het kader van de aanvraag om een watervergunning nog de nodige maatregelen uitgewerkt te worden.

In het bestemmingsplan 2^e Herziening wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen (artikel 13A.3) waarmee is geborgd dat de benodigde waterberging wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

Conclusie

Wat betreft het aspect water kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van de ontwikkelingen die met de 2^e herziening mogelijk worden gemaakt, worden uitgesloten.

3.6 Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt vlak naast het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe. Ook is in samenhang met de ontwikkeling van Waterzande een deel natuur toegevoegd (Natuurontwikkeling Perkpolder).

Nederlandse Natura 2000-gebieden

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Perkpolder, 2e herziening' zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. In deze berekeningen is uitgegaan van het actuele eindbeeld van Waterzande, inclusief jachthaven en de ontwikkelingen die nu mogelijk worden gemaakt met het bestemmingsplan 'Perkpolder, 2e herziening'. Uit de berekening blijkt dat sprake is van een toename van stikstofdepositie op een aantal habitats in enkele Natura 2000-gebieden. In een passende beoordeling is onderzocht of deze extra depositiebijdrage nadelige gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden. De passende beoordeling is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit de passende beoordeling lijkt dat de geringe extra depositie geen gevolgen heeft door de habitats in de Natura 2000-gebieden: er zal geen sprake zijn van een meetbare aanwas van biomassa, verschuiving van concurrentieverhoudingen tussen plantensoorten en/of noodzaak het beheer te intensiveren om het effect van de extra depositie teniet te doen. Dit leidt tot de conclusie dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet zullen worden aangetast.

Vlaamse Natura 2000-gebieden

De depositiebijdrage op Vlaamse Natura 2000-gebieden is maximaal 0,09 mol (1,3 gram) N/ha/jaar. Op grond van de meest recente Vlaamse jurisprudentie is bij depositietoename op overbelaste Natura 2000-habitats is alle gevallen een passende beoordeling noodzakelijk. Deze passende beoordeling is door adviesbureau Sweco Belgium opgesteld (opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan). De conclusie van de passende beoordeling is dat de natuurlijke kenmerken van de Vlaamse Natura 2000-gebieden niet worden aangetast.

Soortbescherming

Ten behoeve van het planvoornemen is een ecologisch onderzoeks- en toetsingstraject doorlopen. In dit traject heeft een ecologisch onderzoek plaatsgevonden verspreid over het plangebied (Antea Group, 2021a). Dit traject heeft tot een ontheffingsaanvraag geleid voor de volgende soorten: de haas en de wezel. De ontheffing (zaaknummer 81315) is op 19 oktober 2021 verleend door de RUD. In de ontheffing zijn, naast algemene voorschriften, tevens specifieke voorschriften opgenomen voor de uitvoering van de werkzaamheden. Naast de beide genoemde soorten kunnen algemene broedvogels nesten maken in het plangebied. In een ecologisch werkprotocol is vastgelegd welke maatregelen nodig zijn en welke werkwijze gehanteerd wordt om schade aan deze (beschermde) natuurwaarden te voorkomen.

In verband met de wijzigingen vanwege het bestemmingsplan 'Perkpolder 2^e herziening' is door Antea onderzocht of de nieuwe ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden kunnen hebben (rapport van 8 oktober 2024). De conclusie is dat de planontwikkelingen geen significante gevolgen hebben voor Habitattypen, Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten (zowel broed- als niet-broedvogels) na het treffen van (bron)maatregelen.

Conclusie

Wat betreft het aspect natuur kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten.

3.7 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, zie onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Normen maatgevende stoffen

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Uit de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland blijkt dat in 2023 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof binnen het plangebied ruimschoots onder de grenswaarden lagen.

In het kader van het bestemmingsplan 'Perkpolder 1^e herziening' is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit deze berekening blijkt dat er geen significante toename is van de concentratie stikstofdioxide in de lucht in het jaar 2024 door de beoogde ontwikkeling. Het plan draagt niet in betekenende mate bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

De luchtkwaliteit wordt ook beïnvloed door het aantal verkeersbewegingen dat wordt gegenereerd vanwege het bestemmingsplan 'Perkpolder 2^e herziening'. Uit de verkeersanalyse blijkt dat de beoogde ontwikkelingen die met de herziening van het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, 920 verkeersbewegingen per etmaal (weekdaggemiddelde) extra genereren. Dit is een overschatting omdat hierbij geen rekening is gehouden met het wegvallen van de verkeersbewegingen vanwege de golfbaan die komen te vervallen. In de NIBM-tool (versie 23-04-2022) is worst-case 2024 als jaar van planrealisatie aangehouden. Er is daarnaast uitgegaan van 3% vrachtverkeer. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstofdioxide in de lucht van maximaal 0,73 µg/m³ en van fijnstof van 0,10 µg/m³ (tabel 3.2). Beide toenames zijn minder dan 1,2 µg/m³. Ook dit plan draagt niet in betekenende mate bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

Aangezien de 1^e en 2^e herziening niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen, de bijdrage van de 1^e herziening niet significant is en bij het inschatten van de gevolgen van de 2^e herziening is uitgegaan van een worst case scenario, zullen beide herzieningen tezamen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

Tabel 3.2 Resultaten NIBM-tool

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023**

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	920
Aandeel vrachtverkeer	3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,73
PM ₁₀ in µg/m ³	0,10
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Conclusie



Wat betreft het aspect luchtkwaliteit kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten.

3.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid wordt beoordeeld rondom risicobronnen waar opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's worden getoetst aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

In het kader van bestemmingsplan 'Perkpolder, 1e herziening' is een afweging gemaakt ten aanzien van het effect van de ontwikkeling van Waterzande op externe veiligheid. Een mogelijk veiligheidsrisico hangt samen met het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde. Door TNO is in het rapport 'Eenmalige afweging groepsrisico' vermeld dat het plaatsgebonden risico niet tot over de oever van de Westerschelde reikt. Het plaatsgebonden risico is daarmee geen knelpunt ten aanzien van de ontwikkeling.

Uit de risicoanalyse van TNO is gebleken dat het invloedsgebied van het groepsrisico zich uitstrekt over de oevers van de Westerschelde. In het kader van het bestemmingsplan 'Perkpolder, 1^e herziening' is onderzocht of dit plan leidt tot een relevante toename van het groepsrisico. Een toename van het groepsrisico is relevant als deze groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Een dergelijke toename zal pas plaatsvinden indien het aantal aanwezigen is dan 2.500 personen per vierkante kilometer. Bij uitvoering van het programma waarvoor het bestemmingsplan 'Perkpolder, 1e herziening' is vastgesteld, is er geen relevante toename van het groepsrisico.

Ook de activiteiten die mogelijk worden gemaakt met het bestemmingsplan 'Perkpolder, 2^e herziening' leiden niet tot een relevante toename van het groepsrisico. Weliswaar neemt het aantal personen toe vanwege de extra mogelijkheden rondom detailhandel, dienstverlening en horeca maar deze toename staat in verhouding tot het verdwijnen van de gebruikers rondom de golfbaan en -club. Gelet hierop zal de personendichtheid niet toenemen.

Met het planvoornemen worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd.

Conclusie

Wat betreft het aspect externe veiligheid kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten.

3.9 Trillingen

In de beoogde situatie worden een aantal trillinggevoelige functies (o.a. woningen) gerealiseerd. Er bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied geen trillingveroorzakende activiteiten of bronnen die een nadelige invloed zouden kunnen hebben. Voorbeelden van dergelijke activiteiten zijn zware industriële processen, intensief treinverkeer of werkzaamheden met zware heipalen, die significante trillingen kunnen veroorzaken. Dit is niet aan orde.

Het extra verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd zal geen significante trillinghinder veroorzaken omdat het in hoofdzaak licht verkeer betreft.

Daarnaast worden met de beoogde ontwikkeling geen functies gerealiseerd die trillinghinder veroorzaken voor de omgeving. Er wordt geen gebruik gemaakt van zware machines, industriële installaties of ander trillingveroorzakend materieel in de beoogde situatie.

Conclusie

Vanuit het aspect trillingen kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten.



3.10 Cultuurhistorie en archeologie

In de nieuwe situatie wordt de polder niet meer opgehoogd ten behoeve van de golfbaan. De huidige structuur met de Perkstraat van noord naar zuid en de daarop haaks liggende sloten blijft daarmee behouden.

In het geldende bestemmingsplan 'Perkpolder 1^e herziening' is rekening gehouden met de archeologische verwachtingswaarde door het opnemen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' voor de Westelijke Perkpolder. Aan deze dubbelbestemming zijn planregels gekoppeld ter bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Deze regels worden niet aangepast met het bestemmingsplan 'Perkpolder 2^e herziening' en blijven onverkort gelden. Gelet hierop hebben de wijzigingen vanwege het bestemmingsplan 'Perkpolder 2^e herziening' hebben geen gevolgen voor de aspecten cultuurhistorie en archeologie.

Conclusie

Wat betreft het aspect cultuurhistorie en archeologie kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten.

3.11 Maatregelen

Maatregelen zijn nodig in het kader van milieuzonering (zie paragraaf 3.2) en in het kader van bescherming van het Natura 2000-gebied. Deze maatregelen zijn geborgd door planvoorschriften.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aangepaste aanmeldnotitie ten behoeve van het bestemmingsplan 'Perkpolder, 2^e herziening' blijkt dat het plangebied niet gelegen is in een kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van de wijzigingen die het bestemmingsplan 'Perkpolder, 2^e herziening' mogelijk maakt leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een mer-procedure dan ook niet noodzakelijk. Hiermee blijven de conclusies uit de eerste mer-beoordeling uit november 2023 gelijk, ook nu de effecten van het extra verkeer vanwege de planwijzigingen zijn meegenomen.

Bijlage 1 Verkeer

VERKEERSGENERATIE

Uitgangspunten:

De verkeersgeneratie als gevolg van Waterzande wordt berekend op basis van de kencijfers uit CROW-publicatie 744. Daarbij wordt uitgegaan van een stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk', een ligging in 'rest bebouwde kom' en per kencijfer wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden.

Voor horecafuncties zijn geen verkeerskencijfers beschikbaar vanuit het CROW. Daarom wordt de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van de parkeerbehoefte. Op basis van expert judgement wordt een turnover van 2 per parkeerplaats aangehouden, wat leidt tot een verkeersgeneratie van 4 voertuigbewegingen per parkeerplaats. Aanvullend uitgangspunt hierbij is dat 60% van de bezoekers van de horeca uit Waterzande zelf komt; deze bezoekers genereren dan ook geen extern verkeer.

Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling wordt voorzien in de realisatie van detailhandel binnen het projectgebied. Als uitgangspunt wordt aangehouden dat de beoogde detailhandel volledig georiënteerd is op Waterzande en dus geen externe bezoekers van buiten Waterzande aantrekt. Daarom wordt aangehouden dat de bezoekers van de detailhandel geen verkeer genereren, waarmee de verkeersgeneratie wordt gelimiteerd tot het personeel en de bevoorrading. Conform CROW-publicatie 744 bedraagt de verkeersgeneratie van het personeel en bevoorrading 6% van de totale verkeersgeneratie van de detailhandel.

Voor het gebruik van de Westelijke Perkpolder wordt op basis van een deskundigenoordeel uitgegaan van een verkeersgeneratie van 50 mvt/etmaal.

Referentiesituatie: 1^e herziening zonder golfbaan

Voor de referentiesituatie is uitgegaan van de 1^e herziening zonder realisatie van de golfbaan. In deze referentiesituatie bedraagt de verkeersgeneratie 4.141 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag. Voor het omrekenen van weekdag naar werkdag wordt gebruik gemaakt van de CROW-omrekenfactoren per functie. Na toepassing van deze omrekenfactoren bedraagt de verkeersgeneratie van de referentiesituatie 4.487 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Wijzigingen als gevolg van de 2^e herziening

In tabel 1 is de toename in de verkeersgeneratie van Waterzande berekend op basis van de wijzigingen die met het bestemmingsplan Perkpolder, 2^e herziening mogelijk worden gemaakt.

Tabel 1 Verkeersgeneratie van de wijzigingen uit de 2^e herziening

Bijkomende functies					
	Aantal	Kencijfer	Weekdag	Omrekenfactor	Werkdag
Hotel (3 sterren)	110 kamers	3,2 per kamer	352	1	352
Restaurant	1.800 m ² bvo	15 pp per 100 m ² x 4 x 0,4	432	0,9	389
Café/bar/cafetaria	450 m ² bvo	7 pp per 100 m ² x 4 x 0,6	50	0,9	45
Detailhandel (wijkcentrum gemiddeld)	900 m ² bvo	67,1 per 100 m ² x 0,06	36	1,1	40

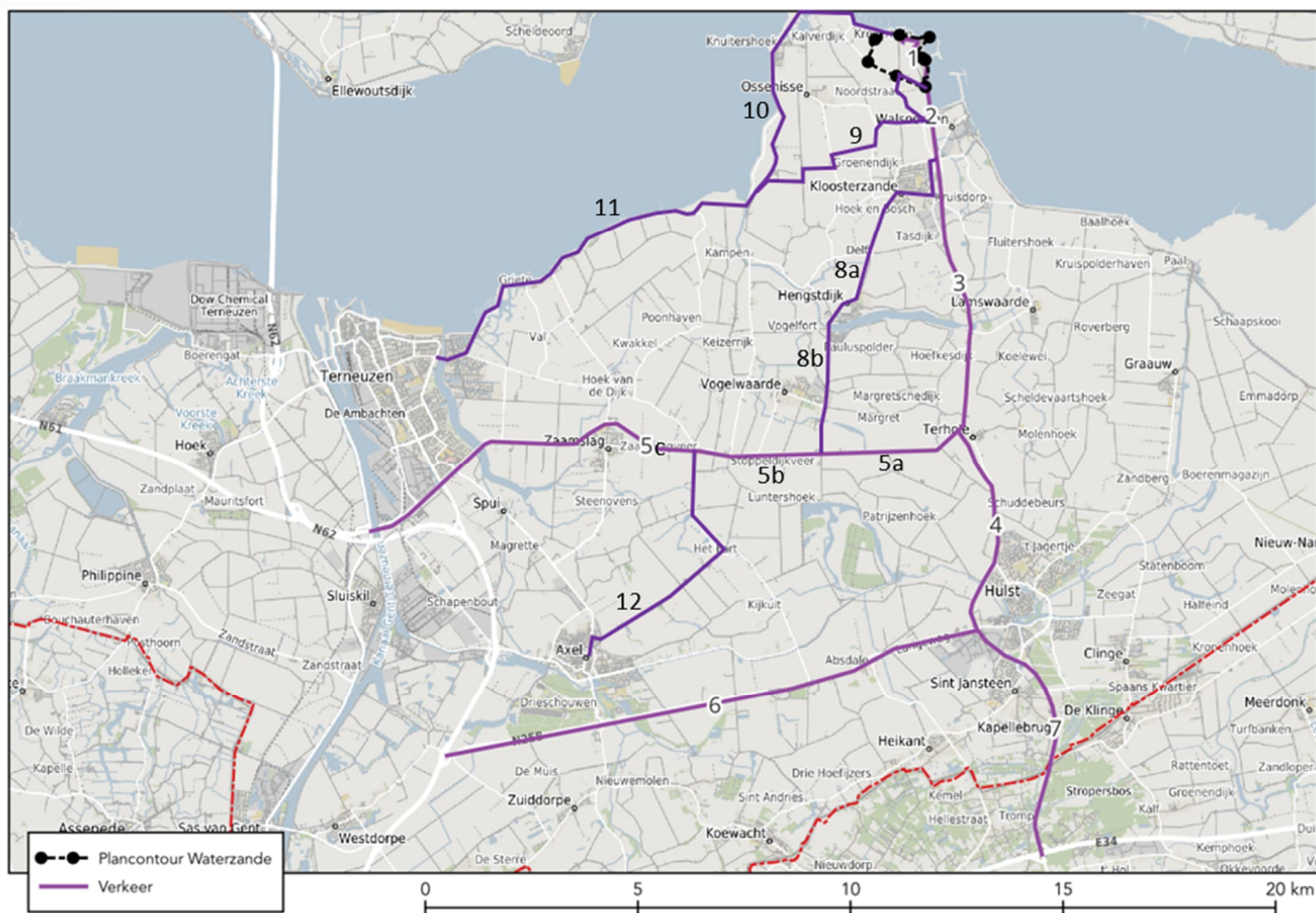
Gebruik Westelijke Perkpolder			50		50
Totaal 2^e herziening			920		876

VERKEERSTOEDELING

Op basis van expert judgement en navigatietools is de verdeling van het gegenereerde verkeer over het omliggende wegennet bepaald. In het MER uit 2007 en het bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening werd ervan uitgegaan dat het gegenereerde verkeer volledig over de provinciale weg in zuidelijke richting zou worden afgewikkeld. Op basis van vernieuwde inzichten wordt echter aangehouden dat een gedeelte van het verkeer vanuit Waterzande gebruik zal maken van alternatieve routes. Om deze reden wordt voor het bepalen van de invloed van de toevoeging van de 2^e herziening ook de verkeerstoedeling van de beoogde ontwikkeling tot en met de 1^e herziening bijgewerkt. De verkeerstoename als gevolg van Waterzande wordt toebedeeld aan de wegvakken in tabel 2 (zie ook figuur 1).

Tabel 2 Ontsluitingsroutes Waterzande

Nr. wegvak in figuur 1	Weg
1	Interne weg Waterzande
2	N689 tussen Waterzande en Kloosterzande
3	N689 tussen Kloosterzande en Terhole
4	N290 tussen Terhole en Hulst
5	N290/N61 tussen Terhole en N62 (Tractaatweg/Terneuzen)
6	N258 tussen Hulst en de N62 (Tractaatweg)
7	N290/N403 tussen N258 en E34
8	Hulsterweg-Cloosterstraat-Hengstdijksestraat-Vogelweg-Rapenburg
9	Kalverdijk-Noordstraat-Drogendijk-Zoutlandsedijk-Zoutlandstraat-Hooglandsedijk-Groenestraat-Langeweg-Zeestraat
10	Zeedijk-Kanaaldijk-Westdijk
11	Eendragtweg-Margarethaweg
12	Veer-Oude Zeedijk-Beoostenblijsestraat



Figuur 1 Overzicht ontsluitingsroutes Waterzande

Bij het bepalen van de verdeling van het gegenereerde verkeer over het omliggende wegennet is onderscheid gemaakt in de verkeersgeneratie behorende bij de functies wonen, hotel en overige (horeca, jachthaven). Het (dagelijkse) verkeer als gevolg van de woonfunctie richt zich met name op de kernen Kloosterzande, Hulst en Terneuzen. Het gaat daarbij om woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, verkeer voor boodschappen en voor ontspanning (sport, bioscoop, uit eten, etc.). Voor dit verkeer is per functie een verdeling aangehouden op basis van het aanbod aan voorzieningen per kern, waarbij rekening is gehouden met een weegfactor per activiteit. In tabel 3 is de verdeling van het verkeer voor de verschillende functies in verband met het wonen en de weegfactor aangegeven.

Tabel 3 Verdeling woonverkeer over bestemmingen en kernen in de omgeving

Functie	Kernen							Totaal	Weegfactor
	Kloosterzande	Hulst	Terneuzen	Axel	Hengstdijk	Antwerpen	Gent		
Afstand	4	15	20	22	8	45	50		
Boodschappen	70%	30%	0%					100%	25%
Overig winkelen		70%	15%			10%	5%	100%	10%
Basisschool	90%	10%	0%					100%	15%
Middelbare school		80%	20%					100%	5%
Sport	50%	15%	10%	25%				100%	15%
Zwemmen	20%	30%	30%		20%			100%	5%
Uitgaan		40%	25%			25%	10%	100%	10%
Werk		10%	20%			40%	30%	100%	15%
Totaal	39%	29%	11%	4%	1%	10%	6%	99%	100%

Vervolgens is voor het met de woonfunctie samenhangende verkeer bepaald welke routes worden gevolgd van en naar Waterzande, rekening houdend met het regionaal verkeersmodel. Daarbij is van belang dat voor verkeer naar het noordelijk deel van Terneuzen de route langs de zeedijk het kortste en het snelste is. Voor het verkeer met als bestemming het zuidelijk deel van Terneuzen is de route via de provinciale wegen (de N689 en de N290) de kortste en snelste route. Daarbij kiest een deel van de bestuurders overigens voor de route via Vogelwaarde en Hengstdijk.

De Rooseveltlaan in Terneuzen vormt globaal gezien de scheiding voor de keuze tussen het gebruik van route 5 of route 11. Het verkeer dat de route langs de Zeedijk volgt (11) zal gedeeltelijk route 10 en gedeeltelijk route 9 kiezen, mede afhankelijk van de locatie binnen Waterzande.

Het hotelverkeer komt vooral van buiten de regio. Op wegvak 5 gaat het om verkeer vanuit noordwestelijke richting (met name de Randstad). Wegvak 6 heeft betrekking op verkeer vanuit de richting Zelzate/Gent/Brugge. Wegvak 7 heeft betrekking op verkeer vanuit de regio's Antwerpen/Brussel, Duitsland en zuidoost Nederland.

Het verkeer voor de horeca en de jachthaven – voor zover deze functies verkeer van buiten Waterzande trekken – zal met name uit de omliggende regio komen, inclusief de stedelijke agglomeraties van Antwerpen en Gent. Wat betreft de routekeuze is daarbij aangesloten bij de verdeling zoals die voor de functie wonen is gehanteerd.

In tabel 4 is de gehanteerde verkeersverdeling inzichtelijk gemaakt.

Tabel 4 Procentuele verkeerstoedeling over het omliggende wegennet per functiegroep

Wegtracé		Aandeel totale verkeersgeneratie per tracé				
Sectie-nummer	Weg	Wonen	Hotel-eenheden	Horeca	Detail-handel	Jachthaven
1	intern	100%	100%	100%	100%	100%
2	N689 tussen Waterzande en Kloosterzande	93%	100%	77%	70%	100%
3	N689 tussen Kloosterzande en Terhole	48%	100%	60%	48%	70%
4	N290 tussen Terhole en Hulst	44%	95%	48%	31%	56%
5a	N290 tussen Terhole en Rapenburg	3%	5%	12%	16%	14%
5b	N290 tussen Rapenburg en Zaamslagveer	8%	5%	25%	33%	34%
5c	N290 tussen Zaamslagveer en N62	4%	5%	14%	19%	9%
6	N258 tussen Hulst en N62	6%	24%	8%	0%	0%



7	N290/N403 tussen N258 en E34	10%	71%	17%	0%	0%
8a	Hulsterweg-Cloosterstraat- Hengstdijksestraat	6%	0%	13%	17%	20%
8b	Vogelweg-Rapenburg	5%	0%	13%	17%	20%
9	Kalverdijk-Noordstraat-Drogendijk- Zoutlandsedijk-Zoutlandstraat- Hooglandsedijk-Groenestraat-Langeweg- Zeestraat	4%	0%	14%	18%	0%
10	Zeedijk-Kanaaldijk-Westdijk	4%	0%	9%	12%	0%
11	Eendragtweg-Margarethaweg	7%	0%	23%	31%	0%
12	Oude Zeedijk-Beoostenblijsestraat	4%	0%	10%	14%	25%

VERKEERSINTENSITEITEN

Voor de ontsluitende wegen zijn verkeersgegevens beschikbaar vanuit verschillende bronnen. Als basis zijn er vanuit het gemeentelijke verkeersmodel uit 2012 voor het prognosejaar 2030 verkeersintensiteiten beschikbaar voor een gemiddelde weekdag. Daarnaast zijn er voor een aantal wegvakken verkeersgegevens beschikbaar vanuit de database van de provincie Zeeland. Tenslotte zijn op een aantal wegvakken verkeerstellingen uitgevoerd. Voor het hanteren van de meest realistische verkeersintensiteiten zijn per wegvak de meest actuele verkeersgegevens gehanteerd. In tabel 5 is een overzicht opgesteld van de gehanteerde verkeersgegevens per wegvak.

Tabel 5 Overzicht gehanteerde verkeersgegevens

Sectie	Wegvak	Ligging	Bron
1	N689	Plangebied en Kalverdijk	Verkeersmodel Hulst prognose 2030
2	N689	Kalverdijk en Kloosterzande	Verkeerstellingen augustus/september 2024
3	N689	Ten hoogte van Kloosterzande	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
3	N689	Kloosterzande en Kuitaart	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
3	N689	Binnen Kuitaart	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2024
3	N689	Kuitaart en rotonde Hulsterweg	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2022
5a	N290	N689 en rotonde Rapenburg	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
5b	N290	Rotonde Rapenburg en Zaamslagveer	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
5c	N290	Zaamslagveer en rotonde Terneuzenstraat (Zaamslag)	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2022
4	N290	N689 en Oude Zoutdijk (Hulst)	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2022
4	N290	Oude Zoutdijk (Hulst) en kruising N258	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
7	N290	Kruising N258 en E34	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
6	N258	Kruising N290 en kruising N62	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
9	Kalverdijk	Noordstraat en plangebied	Verkeerstellingen augustus/september 2024
9	Noordstraat	Kalverdijk en Waterstraat	Verkeerstellingen augustus/september 2024
9	Drogendijk	Zoutlandsedijk en Waterstraat	Correctie verkeersmodel o.b.v. verkeerstellingen april/mei 2024
9	Zoutlandsedijk	Drogendijk en Zoutlandstraat	Correctie verkeersmodel o.b.v. verkeerstellingen april/mei 2024
9	Zoutlandstraat	Zoutlandsedijk en Hooglandsedijk	Verkeerstellingen augustus/september 2024
9	Zeestraat	Westdijk en Hooglandsedijk	Verkeerstellingen augustus/september 2024
10	Zeedijk	Tussen Molenweg en Knuitershoek	Verkeerstellingen augustus/september 2024
10	Westdijk	Zeedorp en Zeestraat	Correctie verkeersmodel o.b.v. verkeerstellingen april/mei 2024
11	Eendragtsweg	Zeestraat en Terneuzen	Verkeerstellingen augustus/september 2024
8a	Hulsterweg	Tussen Groenedijk en Cloosterstraat	Verkeersmodel Hulst prognose 2030

8a	Cloosterstraat	Tussen Hulsterweg en Hengstdijksestraat	Verkeersmodel Hulst prognose 2030
8a	Hengstdijksestraat	Cloosterstraat en Hengstdijk	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
8a	Hengstdijksestraat	Binnen Hengstdijk	Verkeersmodel Hulst prognose 2030
8b	Vogelweg	Binnen Hengstdijk	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
8b	Vogelweg	Tussen Hengstdijk en Vogelwaarde	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2022
8b	Rapenburg	Binnen Vogelwaarde	Verkeersmodel Hulst prognose 2030
8b	Rapenburg	Vogelwaarde en N290	Verkeerstellingen provincie Zeeland 2019
12	Oude Zeedijk	N290 en Beoostenblijsestraat	Verkeerstellingen augustus/september 2024
12	Beoostenblijsestraat	Oude Zeedijk en Axel	Verkeersmodel Hulst prognose 2030

Voor het doorrekenen van de verkeersgegevens naar het toekomstjaar 2035 is gebruik gemaakt van een standaard autonome groei van 1% per jaar. Vervolgens is op basis van resultaten van eigen onderzoek voor het omrekenen van weekdag naar werkdag een omrekenfactor van 1,07 toegepast. Vervolgens is per wegvak het aanvullende verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Waterzande conform het bestemmingsplan Perkpolder 1^e herziening toegevoegd voor het bepalen van de verkeersintensiteit in de referentiesituatie.

In tabel 4 zijn de verkeersintensiteiten voor een gemiddelde werkdag per wegvak weergegeven voor de referentiesituatie en de situatie na toevoeging van de 2^e herziening ten opzichte van de capaciteit van de betreffende wegvakken. Voor het bepalen van de capaciteit per wegvak zijn de volgende stappen doorlopen.

1. Voor de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn vanuit het 'CROW Handboek Wegontwerp 2013' richtlijnen beschikbaar voor de capaciteit van een weg aan de hand van de wegbreedte.
2. Voor de overige wegvakken wordt aangehouden dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten en wordt op basis van de verkeerskundige praktijk voor de verschillende typen wegen een bandbreedte aangehouden van de verkeersomvang die een dergelijke type weg vlot en veilig kan afwikkelen.
3. Voor de wegen waarvan de verkeersintensiteit in de beoogde situatie beneden de gehanteerde bandbreedte ligt, is geen nadere uitwerking van de capaciteit benodigd om te beoordelen of maatregelen benodigd zijn als gevolg van de beoogde ontwikkeling.
4. Voor de wegen waarvoor geldt dat de geprognosticeerde verkeersintensiteit binnen de eerder genoemde bandbreedte ligt, is de capaciteit van het betreffende wegvak nader bepaald. Om te bepalen waar binnen de bandbreedte de capaciteit van de weg ligt, is gekeken naar het gebruik, de inrichting en de functie van de weg. Hierbij wordt de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom getoetst aan de hand van de ontwerprichtlijnen uit het 'CROW ASVV 2021' en de inrichting buiten de bebouwde kom aan de hand van het 'CROW Handboek Wegontwerp 2013'.

In de onderstaande tabel zijn per wegvak de intensiteiten in de referentiesituatie en na toevoeging van de 2^e herziening weergegeven, samen met de gehanteerde capaciteit per wegvak (bandbreedte is weergegeven in cursief).

Tabel 6 Verkeersgeneratie verschillende scenario's per wegvak ten opzichte van de capaciteit van de betreffende wegvakken

Sectie	Wegvak	Ligging	Referentie 2035	Planbijdrage 2 ^e herziening	2035 incl. 2 ^e herziening	Capaciteit
1	N689	Binnen plangebied	5.411	+875	6.287	6.000 mvt/etm (5.000 à 6.000)
2	N689	Kalverdijk en Kloosterzande	4.627	+763	5.389	6.000 mvt/etm (5.000 à 6.000)

Sectie	Wegvak	Ligging	Referentie 2035	Planbijdrage 2 ^e herziening	2035 incl. 2 ^e herziening	Capaciteit
3	N689	Ten hoogte van Kloosterzande	6.409	+763	7.172	12.500 mvt/etm ¹ (6.000 à 20.000)
3	N689	Kloosterzande en Kuitaart	8.101	+666	8.768	12.500 mvt/etm (6.000 à 20.000)
3	N689	Binnen Kuitaart	9.007	+666	9.674	10.500 mvt/etm (6.000 à 15.000)
3	N689	Kuitaart en rotonde Hulsterweg	7.847	+666	8.513	9.250 mvt/etm (6.000 à 20.000)
5a	N290	N689 en rotonde Rapenburg	8.743	+83	8.826	9.250 mvt/etm (6.000 à 20.000)
5b	N290	Rotonde Rapenburg en Zaamslagveer	10.600	+154	10.754	12.500 mvt/etm (6.000 à 20.000)
5c	N290	Zaamslagveer en rotonde Terneuzenstraat (Zaamslag)	6.869	+91	6.960	12.500 mvt/etm (6.000 à 20.000)
4	N290	N689 en Oude Zoutdijk (Hulst)	11.894	+555	12.450	20.000 mvt/etm (6.000 à 20.000)
4	N290	Oude Zoutdijk (Hulst) en kruising N258	14.354	+555	14.909	20.000 mvt/etm (6.000 à 20.000)
7	N290	Kruising N258 en N690	11.483	+323	11.806	12.500 mvt/etm (6.000 à 20.000)
6	N258	Kruising N290 en kruising N62	12.805	+119	12.924	20.000 mvt/etm (6.000 à 20.000)
9	Kalverdijk	Noordstraat en plangebied	386	+68	454	300 à 350 mvt/etm
9	Noordstraat	Kalverdijk en Waterstraat	425	+68	493	350 à 400 mvt/etm
9	Drogendijk	Zoutlandsedijk en Waterstraat	373	+68	441	Incl. doorgroeistenen 3.000 à 4.000 mvt/etm
9	Zoutlandsedijk	Drogendijk en Zoutlandstraat	283	+68	351	500 à 575 mvt/etm

¹ Gebaseerd op de huidige inrichting van de rijbaan. In verband met het voornemen van de provincie om de N689 tussen Waterzande en Kloosterzande mogelijk af te waarden worden aanvullende afspraken gemaakt over de mogelijke herinrichting en de gevolgen op de capaciteit van de weg

Sectie	Wegvak	Ligging	Referentie 2035	Planbijdrage 2 ^e herziening	2035 incl. 2 ^e herziening	Capaciteit
						(rekening houdend met doorgroeistenen)
9	Zoutlandstraat	Zoutlandsedijk en Hooglandsedijk	286	+68	354	300 à 350 mvt/etm
9	Zeestraat	Westdijk en Hooglandsedijk	511	+68	579	800 à 1.000 mvt/etm (rekening houdend met doorgroeistenen)
10	Zeedijk	Tussen Molenweg en Knuitershoek	268	+45	313	500 à 575 mvt/etm
10	Westdijk	Zeedorp en Zeestraat	473	+45	518	350 à 400 mvt/etm
11	Eendragtweg	Zeestraat en Terneuzen	1.336	+113	1.449	1.150 à 1.400 mvt/etm (rekening houdend met doorgroeistenen)
8a	Hulsterweg	Tussen Groenedijk en Cloosterstraat	3.164	+71	3.235	6.000 à 15.000 mvt/etm
8a	Cloosterstraat	Tussen Hulsterweg en Hengstdijksestraat	1.769	+71	1.840	6.000 à 15.000 mvt/etm
8a	Hengstdijksestraat	Cloosterstraat en Hengstdijk	3.184	+71	3.255	6.000 à 20.000 mvt/etm
8a	Hengstdijksestraat	Binnen Hengstdijk	3.220	+71	3.291	6.000 à 15.000 mvt/etm
8b	Vogelweg	Binnen Hengstdijk	3.498	+71	3.569	6.000 à 15.000 mvt/etm
8b	Vogelweg	Tussen Hengstdijk en Vogelwaarde	3.906	+71	3.977	5.000 à 6.000 mvt/etm
8b	Rapenburg	Binnen Vogelwaarde	3.893	+71	3.964	6.000 à 15.000 mvt/etm
8b	Rapenburg	Vogelwaarde en N290	4.554	+71	4.625	6.000 à 20.000 mvt/etm

Sectie	Wegvak	Ligging	Referentie 2035	Planbijdrage 2 ^e herziening	2035 incl. 2 ^e herziening	Capaciteit
12	Oude Zeedijk	N290 en Beoostenblijse straat	693	+63	756	350 à 400 mvt/etm (rekening houdend met doorgroeistenen)
12	Beoostenblijse straat	Oude Zeedijk en Axel	1.149	+63	1.211	3.000 à 4.000 mvt/etm

WEGBEOORDELING

Uit het bovenstaande overzicht komt naar voren dat op een aantal van de ontsluitende wegen in de referentiesituatie of de situatie na volledige planontwikkeling sprake is van een overschrijding van de hoeveelheid verkeer die een dergelijke type weg volgens de kengetallen in beginsel vlot en veilig kan afwikkelen. Hieronder wordt de verkeerssituatie verder toegelicht voor de wegvakken die extra aandacht vereisen aan de hand van de bovenstaande tabel. Voor de overige wegvakken wordt geconcludeerd dat de toename als gevolg van de 2^e herziening niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Sectie 1 intern

In de bestaande situatie maakt de interne weg binnen het plangebied onderdeel uit van de N689. De N689 heeft een wisselend wegprofiel, waarbij het gedeelte binnen het plangebied is ingericht als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een rijbaanbreedte van circa 6 meter. Uit de voorgaande tabel blijkt dat de verkeersintensiteit binnen het plangebied in de referentiesituatie binnen de gehanteerde bandbreedte blijft, maar dat na toevoeging van het planvoornemen de verkeersintensiteit stijgt tot boven de gehanteerde grenswaarde (6.287 mvt/etmaal). Hieruit volgt dat indien de bestaande inrichting van deze weg behouden zou blijven, de N689 de beoogde verkeersomvang hoog is voor de capaciteit van de weg. Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling worden echter de interne wegen heringericht, waarbij rekening wordt gehouden met het waarborgen van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de beoogde situatie na toevoeging van de planbijdrage. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat geen aanvullende maatregelen voor het verhogen van de capaciteit van de weg benodigd zijn.

Sectie 3 N689 binnen Kuitaart

Uit de bovenstaande tabel komt naar voren dat de verkeersintensiteit binnen Kuitaart in de beoogde situatie onder de gehanteerde wegcapaciteit blijft. Binnen Kuitaart is de N689 ingericht als een gebiedsontsluitingsweg-type 2 binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Vooropgesteld dat de verkeersafwikkeling afhankelijk is van de inrichting van wegvakken en kruispunten, kan worden gesteld dat uit de verkeerskundige praktijk blijkt dat een gebiedsontsluitingsweg-type 2 binnen de bebouwde kom een verkeersintensiteit van 6.000 à 15.000 mvt/etmaal vlot en veilig kan verwerken. Met een rijbaanbreedte van circa 6 meter voldoet de N689 binnen Kuitaart aan de minimale rijbaanbreedte conform de ontwerprichtlijnen uit het 'CROW ASVV 2021'. Wel wordt het fietsverkeer afgewikkeld via een fietsstrook in plaats van een vrijliggend fietspad waarmee de inrichting van de weg afwijkt van het ideale rijbaanprofiel voor gebiedsontsluitingswegen conform het CROW. Daarnaast zijn er meerdere directe erfaansluitingen aanwezig op de weg, wat ook afwijkt van de ontwerprichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Wel zijn er voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de bestaande situatie al meerdere attentieverhogende en snelheidsverlagende maatregelen aanwezig op de rijbaan. Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de hoeveelheid verkeer die de N689 binnen Kuitaart vlot en veilig kan afwikkelen rond het gemiddelde van de bandbreedte ligt (circa 10.500 mvt/etm). In de referentiesituatie bedraagt de verkeersintensiteit circa 9.000 mvt/etmaal en na toevoeging van de beoogde ontwikkeling stijgt de verkeersintensiteit naar circa 9.700 mvt/etmaal. Hiermee blijft de verkeersintensiteit binnen Kuitaart onder de



gehanteerde wegcapaciteit, op basis waarvan wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling binnen Kuitaart.

Sectie 9/10/11 dijk- en polderroutes Waterzande – Terneuzen

De wegvakken tussen Waterzande en Terneuzen zijn ingericht als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. De wegcapaciteit van de verschillende wegen op deze secties is bepaald aan de hand van het 'CROW handboek wegontwerp 2013'. Een overschrijding van de wegcapaciteit betekent dat er een risico op bermschade ontstaat in verband met passerende voertuigen. Uit tabel 6 blijkt dat in verband met de smalle rijbaanbreedte in de referentiesituatie (waarbij rekening is gehouden met de autonome groei van het wegverkeer) de capaciteit van een aantal wegvakken wordt overschreden. De 2^e herziening zorgt daarbij voor een beperkte verkeerstoename van slechts 45 tot 113 mvt/etmaal. Binnen het verkeerskundig vakgebied wordt als standaard vuistregel aangehouden dat gedurende het maatgevende spitsuur 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. Hiermee zorgt de beoogde ontwikkeling gedurende het maatgevende uur voor een toename van maximaal 5 tot 11 mvt/uur, wat neerkomt op circa 1 voertuig per 5 tot 12 minuten. De intensiteit op de dijk- en polderroute is dermate laag dat de beperkte toename van de intensiteit niet zal leiden tot verkeersveiligheidsproblemen.

Sectie 12 Oude Zeedijk – Beoostenblijsestraat

Tussen Zaamslagveer en Axel zorgt de beoogde ontwikkeling voor een verkeerstoename van 63 mvt/etmaal ten opzichte van de referentiesituatie (dat is 6 mvt per uur gedurende het spitsuur). Dit verkeer wordt afgewikkeld over de Oude Zeedijk en de Beoostenblijsestraat. Beide wegen zijn ingericht als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Uit tabel 7 blijkt dat op basis van de rijbaanbreedte van circa 5,20 meter de Beoostenblijsestraat ruim voldoende capaciteit beschikbaar is om de verkeersintensiteit in de beoogde situatie probleemloos op te vangen. Op de Oude Zeedijk wordt echter in de referentiesituatie de capaciteit van de weg al overschreden. De bijdrage vanwege de 2^e herziening (6 mvt per uur gedurende het spitsuur) is niet significant.