
RECONSTRUCTIE N673 (ZANDDIJK/MOLENDIJK), YERSEKE GEMEENTE REIMERSWAAL

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

27 november 2023



DATUM
KENMERK

27 november 2023
20230338.001

PROJECT
PROJECTLEIDER

Reconstructie N673 (Zanddijk/Molendijk), Yerseke
ing. D.C.W. van Roij

OPDRACHTGEVER

Zanddijk B.V.

AUTEUR
STATUS

T. van den Berk
Concept



Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	6
2.1 Plaats van het project	6
2.2 Kenmerken van het project	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	20
3.1 Verkeer	20
3.2 Geluid	24
3.3 Bodem	28
3.4 Water	28
3.5 Natuur	29
3.6 Luchtkwaliteit	30
3.7 Externe veiligheid	33
3.8 Trillingen	33
3.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.10 Maatregelen	34
4. Conclusie	34

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Provincie Zeeland werkt aan duurzaam veilige provinciale wegen, zodat de steden, dorpen en de kust optimaal bereikbaar blijven. Goede verbindingen over de weg zijn erg belangrijk voor de bereikbaarheid van Zeeland. Naast de hoofdroutes (denk aan de snelweg A58, de Oosterscheldekering en de N62) gaat het daarbij ook over wegen als de N673, die vanaf de A58 wordt gevormd door de Zanddijk en de Molendijk.

De N673 is één van de oudere wegen op Zuid-Beveland. De weg bestaat al in de huidige vorm sinds de jaren '40 van de vorige eeuw en is sindsdien niet significant gewijzigd. Het noordelijk deel loopt over de zeedijk van de Oosterschelde. De grootste aanpassing was de aansluiting Yerseke die in 1975 werd opengesteld, tegelijkertijd met de Vlaketunnel.

Tegenwoordig is de N673 de belangrijkste ontsluitingsroute van en naar de kern Yerseke en de bedrijventerreinen Nishoek, Olzendepolder, de mosselbedrijven op de Korringaweg en bedrijventerrein Burenpolder. In het kader van het programma 'duurzaam veilig' is de N673 ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, zoals gecategoriseerd in het provinciale Mobiliteitsplan 2016.

De N673 is een gebiedsontsluitingswegen die niet hoort tot het hoofdwegennet. Deze wegen moeten – rekening houdend met budget en ruimte – in 2028 volledig zijn ingericht volgens de minimale variant van de Basiskennmerken Wegontwerp van CROW. Die minimale variant betekent onder meer 2x1 rijstroken met dubbele middenstreep, een vrijliggend fietspad voor (brom)fietsers en geen uitritten van percelen of woonerven langs de weg. Ook is landbouwverkeer onder voorwaarden toegestaan. Bushaltes beschikken over een aparte stook naast de rijbaan, zodat bussen niet op de weg hoeven te stoppen.

De laatste jaren neemt de verkeersdruk toe en er zijn al meerdere ongelukken gebeurd. De N673 is niet ingericht op deze verkeersdruk en kan ook al het zware vrachtverkeer niet goed verwerken. De weg is smal, heeft smalle bermen, krappe bochten en een steil talud. In verband met de verkeersveiligheid is de maximumsnelheid tijdelijk teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Structurele maatregelen zijn nodig voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.

Voor de gemeente Reimerswaal heeft de reconstructie en de nieuwe zuidelijke ontsluiting tot doel om de bedrijven op het Bedrijventerrein Olzendepolder voor nu en in de toekomst te faciliteren middels een verkeersveilige en efficiënte verkeersverbinding tussen het bedrijventerrein en de A58. Daarmee wordt tevens een verkeersveilige ontsluiting van de kern Yerseke gerealiseerd en daarbij een geoptimaliseerde fietsveiligheid.

Met onderhavig planvoornemen willen de Provincie Zeeland, de gemeente Reimerswaal, Waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat samen de verkeersveiligheid en doorstroming structureel verbeteren en oplossen.

Na jarenlang onderzoek, alternatieven uitwerken en overleg hebben Provinciale Staten in november 2020 een besluit genomen: er komt een nieuwe weg naar Yerseke en haar bedrijventerreinen via het bestaande tracé. De huidige Zanddijk en Molendijk worden aangepast en er wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd, zodat een totaaloplossing komt voor genoemde knelpunten.



Op 22 juli 2022 hebben Provinciale Staten vervolgens ingestemd met het Projectplan N673 (Zanddijk-Molendijk). Hierin stond een voorlopig wegontwerp, dat in de zomer van 2022 is besproken met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Er zijn suggesties gedaan om het ontwerp te verbeteren. Een aantal hiervan is verwerkt in het Definitief Ontwerp.

Op 23 november 2022 is tussen provincie Zeeland, Waterschap Scheldestromen en gemeente Reimerswaal een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten: hierin is opgenomen dat er een gezamenlijke ruimtelijke procedure wordt gevolgd.

Op 13 december 2022 heeft de gemeente Reimerswaal het benodigde krediet voor het voorbereiden en uitvoeren van het gemeentelijk deel ter beschikking gesteld. Provinciale Staten hebben het benodigd krediet voor het provinciale deel op 16 december 2022 ter beschikking gesteld.

Er is uiteindelijk gekozen voor een totaalaanpak met één bestemmingsplan voor het gehele werk. Alle onderdelen van het wegontwerp worden dan ongeveer gelijktijdig uitgevoerd.

1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als 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 omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag (in dit geval het college van burgemeester en wethouders) moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing 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. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-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 m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken die te vinden zijn in de bijlagen van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

De N673 is een niet-autosnelweg en provinciale weg in Nederland, gelegen in de provincie Zeeland. De weg vormt een korte noord-zuidroute op Zuid-Beveland, van de A58 tot Yerseke en is circa 3 kilometer lang.

De weg begint op de aansluiting Yerseke van de A58, ook de N289 kruisend; voert vervolgens noordwaarts naar Yerseke en kruist het spoor. Daarna eindigt de weg op het gemeentelijk wegennet van de vissersplaats Yerseke.

Het plangebied volgt het bestaande wegtracé van de N673 die wordt verbreed en waar een aantal maatregelen is voorzien.

Daarnaast omvat het plangebied het tracé van de nieuw aan te leggen verbindingsweg tussen Yerseke en haar bedrijventerreinen (bedrijventerrein Olzendepolder, mosselbedrijven op de Korringaweg en bedrijventerrein Burenpolder).



Ligging plangebied in omgeving (www.ruimtelijkeplannen.nl)

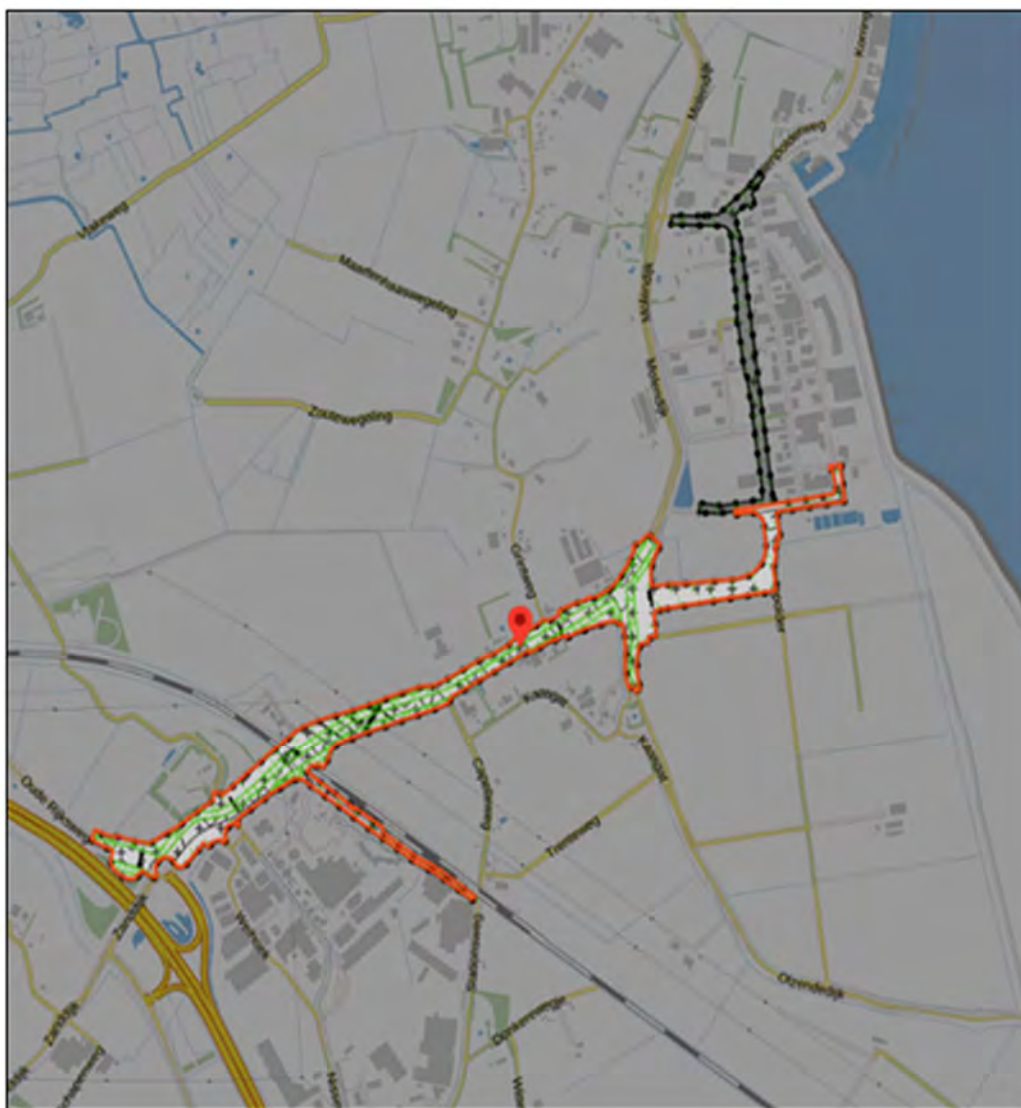
LIGGING PLANGEBIED TEN OPZICHTE VAN BESCHERMDE GEBIEDEN

Archeologie

Het plangebied kent conform het bestemmingsplan 'Buitengebied 2022' (vastgesteld 24-01-2023) de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2', respectievelijk 'Waarde-Archeologie 5'.

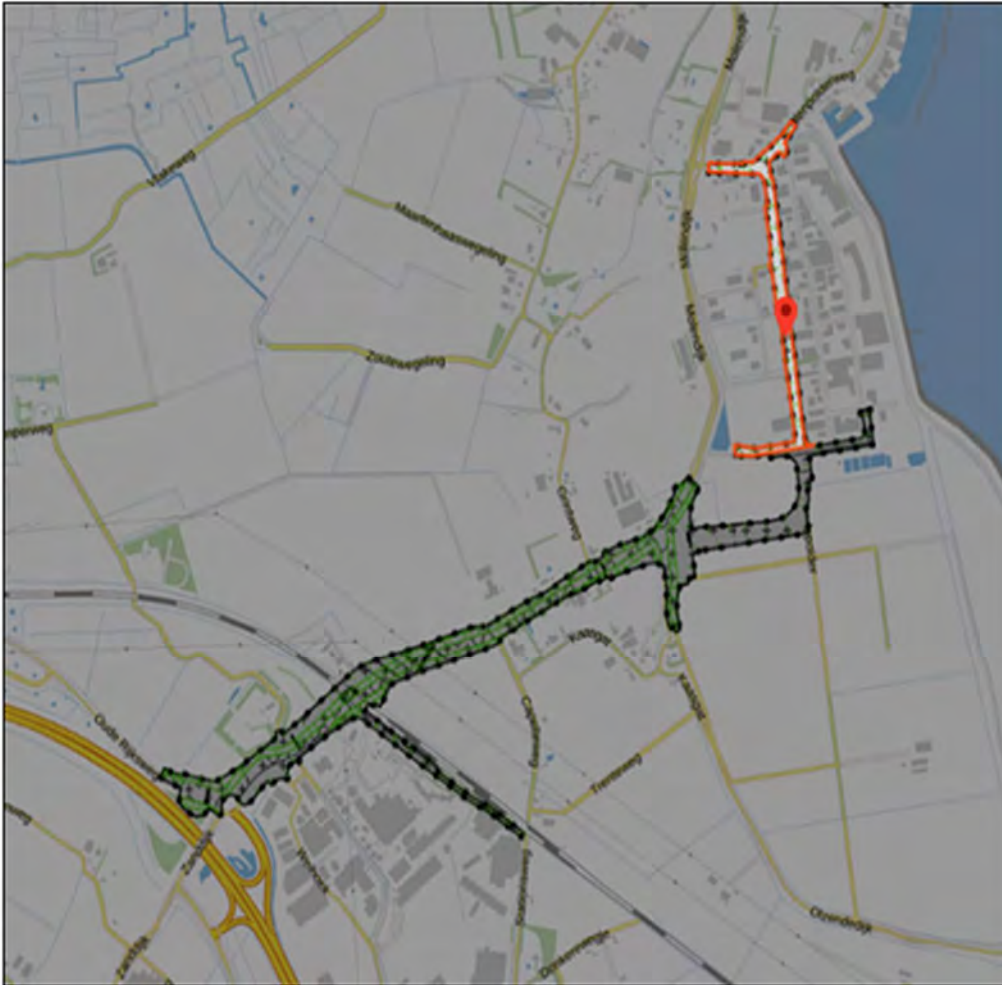
De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor het behoud van het ter plaatse aanwezige archeologisch waardevol gebied, voor zover deze betrekking heeft op de beleidscategorie 4, hoge verwachting.

Aan betreffende dubbelbestemming zijn de volgende bijbehorende vrijstellingsoppervlakte en -diepte verbonden: tot 250 m² en 0,40 m - NAP.



De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor het behoud van het ter plaatse aanwezige archeologisch waardevol gebied.

Aan betreffende dubbelbestemming zijn de volgende bijbehorende vrijstellingsoppervlakte en -diepte verbonden: tot 250 m² en 2,40 m - NAP.



Met de opname van voornoemde dubbelbestemmingen met bijbehorende regels, is de bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden geborgd. Daarnaast is concreet vervolgonderzoek voorgeschreven, bestaande uit een verkennend veldonderzoek in die zones waar daadwerkelijk nieuwe graafwerkzaamheden zullen plaats vinden en een archeologisch vervolgonderzoek ter plaatse van de te realiseren dijkdoorsneden, bestaande uit een opgraving ter plaatse van de twee te realiseren dijkdoorsneden in welk kader de dijkdoorsneden over de volledige breedte van de oorspronkelijke dijk moeten worden geplaatst. Dit betekent dus inclusief eventuele sloten aan de hiel van de dijk. Bovendien moeten de doorsneden tot minimaal 0,50 meter onder de zool van de dijk worden aangelegd. Tijdens de opgraving wordt zowel aan het verticale als het horizontale vlak aandacht geschonken en wordt een bemonsteringsprogramma uitgevoerd.

De uitvoeringseisen voor de Opgraving dienen te worden vastgelegd in een Programma van Eisen (PVE). Dit PVE dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de bevoegde overheid.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de archeologische waarden ter plaatse van het plangebied, mits voornoemde werkwijze wordt gevolgd.

Cultuurhistorie

De Zanddijk, de Olzendedijk en de Molendijk zijn op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart aangeduid als cultuurhistorisch waardevol en hebben de status 'relict'. De Molendijkseweg betreft een dijk met de status 'waterkerend'. Het plangebied is verder gelegen in een landschap van historische polders. Aan weerszijden van de spoorlijn zijn nog twee zogenoemde kazematten uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig.

De reconstructie volgt grotendeels het bestaande wegtracé. Door de huidige tracé keuze blijft de dijk zoals hij is intact. De Zanddijk wordt plaatselijk verbreed en in profiel niet of nauwelijks verschoven. Hierdoor zullen geen grote ontgravingen in het dijklichaam plaatsvinden.

Er wordt een viertal fietstunnels gerealiseerd. De aanleg van deze fietstunnels is nodig in het kader van de fietsverkeersveiligheid. Het profiel van de dijk blijft hetzelfde. En er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de relictstatus van de dijk.

Verder wordt een viaduct aangelegd ter plaatse van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang. De dijk is destijds afgegraven ten behoeve van de aanleg van het spoor. Met de aanleg van het viaduct wordt het profiel van de dijk ter plaatse als het ware 'hersteld'.

Er zullen geen zodanig cultuurhistorisch waardevolle objecten/complexen moeten wijken voor de reconstructie dat een nader onderzoek nodig zal zijn.

De kazematten blijven tot slot ongemoeid.

In de landschappelijke inrichting zal ook aandacht worden besteed aan de cultuurhistorische waarden, zodat deze waar mogelijk versterkt worden.

Conclusie

Gelet op het voorgaande heeft de beoogde ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor de cultuurhistorische waarden ter plaatse van en in de nabijheid van het plangebied.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is de Oosterschelde op minder dan 260 meter van het plangebied. Andere dichtbij gelegen Natura 2000 gebieden zijn Yerseke en Kapelse Moer (circa 1,2 km) en Westerschelde en Saeftinghe (circa 2,5 km).

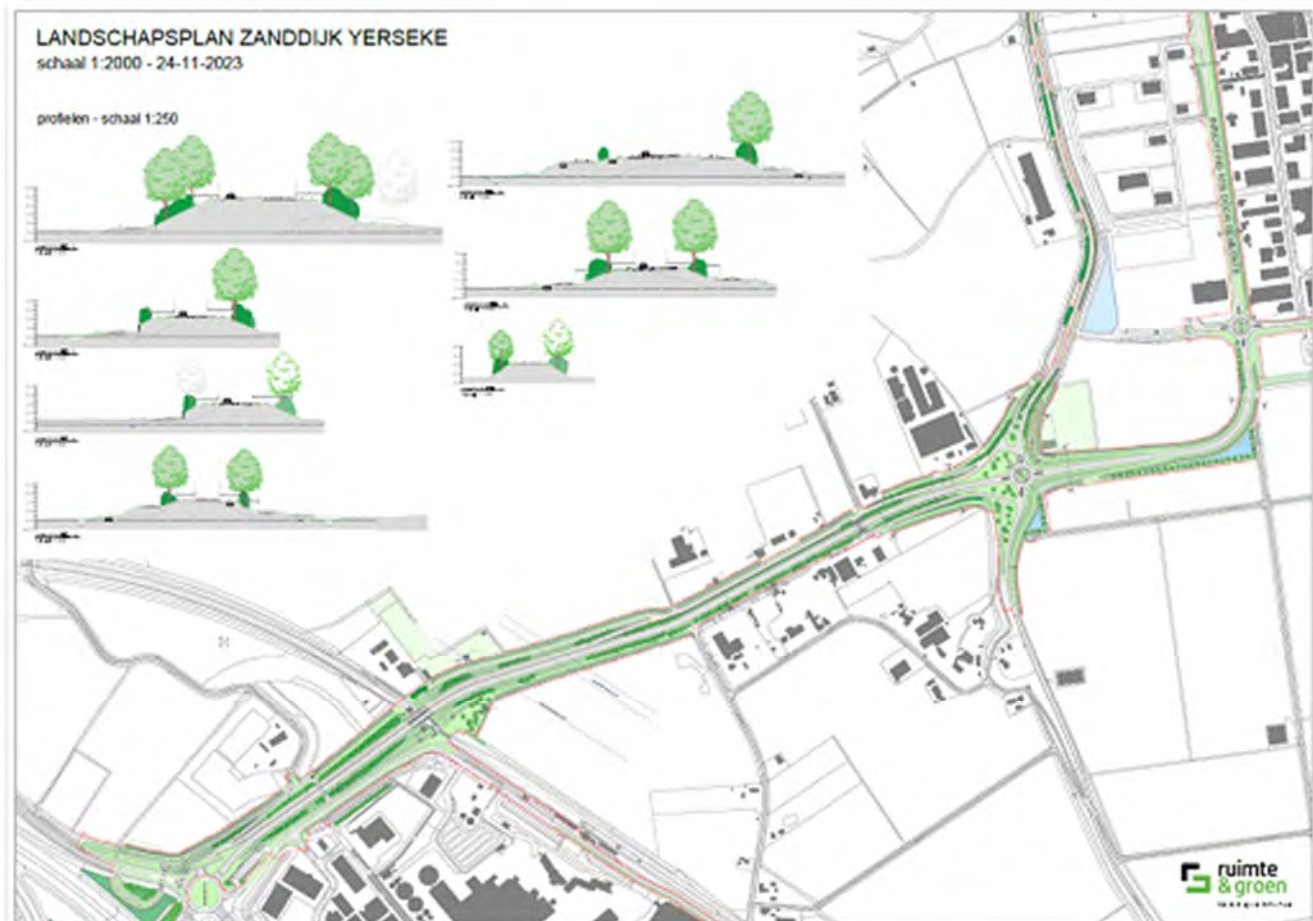
Omdat het plangebied ruimtelijk gescheiden is door agrarische percelen en dijken van de Natura 2000 gebieden Oosterschelde, Yerseke en Kapelse Moer en Westerschelde en Saeftinghe is er geen sprake van oppervlakteverlies of versnippering van deze gebieden. Er komen voorts geen aangewezen habitatrichtlijnsoorten of habitatrichtlijnsoorten van de aanwezige Natura 2000-gebieden voor binnen de invloedssfeer van de voorgenomen ingreep. Geschikt habitat ontbreekt. De ingreep bestaat uit de reconstructie van een bestaand intensief gebruikte provinciale weg en de aanleg van nieuwe aansluitingen in nu nog intensief gebruikte agrarische percelen (akkerbouw).



Uitsnede kaart Natura 2000-gebieden (Bron: Atlas Leefomgeving)

Het plangebied is wel gelegen binnen het Natuurnetwerk Zeeland (NNZ). De dijken maken onderdeel uit van het NNZ. Omdat de werkzaamheden tot gevolg hebben dat het NNZ wordt aangetast, is een compensatieplan NNZ opgesteld waarin de nodige compenserende maatregelen zijn voorgeschreven. De uitvoering van deze inrichting en de duurzame instandhouding daarvan zijn geborgd in de planregels.

Door een natuurinclusief ontwerp te maken van de reconstructie is er behoud van botanische waarden, alsmede fauna- en kruidenrijk grasland. Er gaat per saldo geen NNN verloren, de dijk blijft bestaan en wordt verbreed. Daarnaast worden de bredere taluds groen ingericht.



Verbeelding landschappelijke inpassing en compensatie NNZ

2.2 Kenmerken van het project

De herstructurering van de N673 (Zanddijk-Molendijk) als geheel heeft primair tot doel de weg verkeersveiliger te maken, waarmee ook de doorstroming wordt bevorderd. Het blijft een gebiedsontsluitingsweg ingevolge het provinciale Mobiliteitsplan 2016.

Kenmerken:

De gemeentelijke motieven voor de realisatie van de zuidelijke verbindingsweg (de zogenoemde zwarte tak) in Yerseke zijn grofweg te verdelen in drie verschillende onderdelen:

Zuidelijke ontsluiting bedrijventerrein Olzendepolder;

Verkeersveilige ontsluiting kern Yerseke;

Geoptimaliseerde fietsveiligheid.

In het onderstaande volgt per onderdeel een nadere toelichting.

Zuidelijk ontsluiting bedrijventerrein Olzendepolder

Vanaf 1990 is het ten zuiden van Yerseke gelegen bedrijventerrein Olzendepolder in ontwikkeling. Dit grootschalig gemengd bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijven uit de aard en schaal passend bij het verzorgingsgebied van Yerseke en omgeving. Veelal zijn bedrijven gerelateerd aan de schaal- en schelpdierensector. De bedrijfsactiviteiten zijn veelal gericht op import en export van producten. Deze activiteiten brengen de nodige transportbewegingen met zich mee. Om de bedrijven voor nu en in de toekomst te faciliteren is een verkeersveilige en efficiënte verkeersverbinding nodig tussen het bedrijventerrein en de

A58. Een dergelijke verkeersontsluiting wordt gevonden in het nieuwe vastgestelde wegtracé via de Olzendepolder (rotonde Wulk), Zanddijk (rotonde Zanddijk en het spoorviaduct) en Nishoek.

Verkeersveilige ontsluiting kern Yerseke

De kern Yerseke wordt via de noordzijde ontsloten via de Postweg (N670). Deze ontsluiting is gericht op de achterliggende dorpskernen Wemeldinge en Kapelle. Voor de ontsluiting richting A58 Bergen op Zoom of Vlissingen zijn de inwoners aangewezen op de ontsluiting via de Zanddijk-Molendijk (N673). Vanwege het toenemende aantal vrachtbewegingen van en naar het Bedrijventerrein Olzendepolder is de verkeersveiligheid in het geding. De nieuwe ontsluiting ziet op een verkeersveilige ontsluiting waarbij de primaire route via de Olzendepolder wordt ontsloten. Tevens blijft het voor automobilisten een mogelijkheid om Yerseke via het bestaande tracé over de Molendijk te verlaten.

Het bestaande tracé Molendijk wordt tussen de Olzendedijk en Molendijkseweg afgesloten voor vrachtverkeer en ingericht als erftoegangsweg. In de toekomst zal blijken of aanvullende verkeerskundige maatregelen nodig zijn om het secundaire karakter van de Molendijk te versterken.

Geoptimaliseerde fietsveiligheid

Naast het gemotoriseerde verkeer maken ook fietsers gebruik van de zuidelijke ontsluiting. In het tracé zijn verschillende optimalisaties doormiddel van ongelijkvloerse kruisingen opgenomen. Ter bevordering van de verkeersveiligheid wordt het fietsverkeer zoveel mogelijk gescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

Maatregelen

Het definitief ontwerp bevat een aantal maatregelen. De bestaande Zanddijk wordt verbreed, de rotonde Nishoek wordt aangepast, de Molendijk wordt ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km per uur en er wordt een nieuwe verbindingsweg van de Zanddijk naar bedrijventerrein Olzendepolder in Yerseke aangelegd. Ook wordt de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang vervangen door een viaduct en worden in totaal vier fietstunnels aangelegd. Dit doet de provincie samen met de gemeente Reimerswaal, waterschap Scheldestromen, Prorail en het Rijk.

Voor fietsers blijven de bestaande fietsroutes zoveel mogelijk in stand. Wel is op een aantal punten een belangrijke verbetering voor de fietsveiligheid ingepast.

Zo zijn bij rotonde Nishoek fietstunnels in het ontwerp opgenomen. Fietsers vanuit onder andere Kruiningen en Hansweert naar het station hoeven dan niet meer de weg te kruisen.

Voor fietsers uit de kern Yerseke naar het station is de gevaarlijke kruising ter hoogte van de Grintweg met de Zanddijk vervangen door een fietstunnel. De fietsers volgen daarna de route via de Capelleweg die verkeersluw wordt gemaakt.

Daar waar fietsverbindingen gelijkvloers zijn met de (nieuwe) wegen worden vrijliggende oversteken bij de kruisingen gemaakt. Op deze locaties is de snelheid van verkeer laag en hebben weggebruikers goed zicht op elkaar, wat de veiligheid ten goede komt.

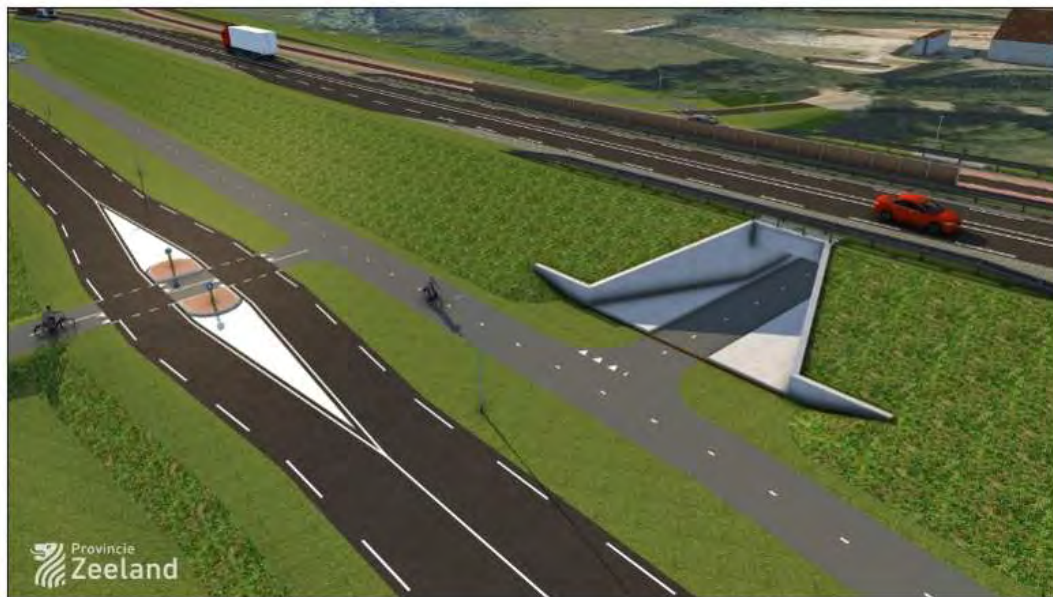
Voor (schoolgaande) fietsers tussen Yerseke en Krabbendijke wordt een nieuwe, veilige fietsverbinding aangelegd: via de Molendijk, een fietstunnel onderdoor de nieuwe ontsluitingsweg, richting Olzendepolder en het verderop gelegen fietspad langs de Olzendedijk.



Rotonde Nishoek: de carpoolplaats blijft behouden en wordt uitgebreid. De nieuwe, noordelijke parallelweg sluit ook aan op de rotonde. (bron: www.zeeland.nl)



Fietstunnel Nishoek: er komen twee fietstunnels bij de rotonde Nishoek: onderdoor de Oude Rijksweg (N289) en ter hoogte van de Kamperweg. Hiermee komen de huidige, gelijkvloerse fietsoversteken te vervallen. (bron: www.zeeland.nl)



Fietstunnel Kamperweg: fietstunnel ter hoogte van de Kamperweg richting station Kruiningen-Yerseke en Nisseweg op bedrijventerrein Nishoek. De bestaande aansluiting van de Kamperweg op de Zanddijk wordt vervangen door een aansluiting op de aan te leggen parallelweg. (bron: www.zeeland.nl)



Nieuwe verbindingsweg Weihoek met Stationsweg: de Stationsweg wordt verbonden met de Weihoek en via de Weihoek met de rotonde Nishoek. De fietsroute Yerseke-Station gaat via de Capelleweg naar de Stationsweg. De Stationsweg-Weihoek krijgt een fietspad vanaf de rotonde Nishoek naar de Capelleweg. (bron: www.zeeland.nl)



Spoorwegviaduct: de gelijkvloerse spoorwegovergang wordt een viaduct over de spoorlijn. Dit betekent dat het verkeer op de Zanddijk en de nieuwe noordelijke parallelweg niet meer hoeft te wachten voor de spoorwegovergang. (bron: www.zeeland.nl)



Fietstunnel Grintweg: de oversteek voor fietsers ter hoogte van de Grintweg komt te vervallen en wordt vervangen door een fietstunnel. De aansluiting van de Grintweg op de Zanddijk wordt vervangen door een nieuwe aansluiting op de aan te leggen parallelweg langs de Zanddijk. (bron: www.zeeland.nl)



Rotonde Olzendedijk/Zanddijk/Molendijk: de rotonde bij de kruising van de Zanddijk met de Molendijk en de Olzendedijk. Het vrachtverkeer gaat rechtdoor door de Olzendepolder. Automobilisten kunnen ook linksaf slaan naar Yerseke of rechtsaf naar Oostdijk/Krabbendijke. (bron: www.zeeland.nl)



Fietstunnel rotonde Olzendedijk: aan de oostzijde van de rotonde Olzendedijk/Zanddijk/Molendijk komt een fietstunnel, die het fietspad Molendijk met Olzendepolder. Hierdoor kunnen (schoolgaande) fietsers nu nog veiliger fietsen vanuit Yerseke naar Oostdijk/Krabbendijke. (bron: www.zeeland.nl)



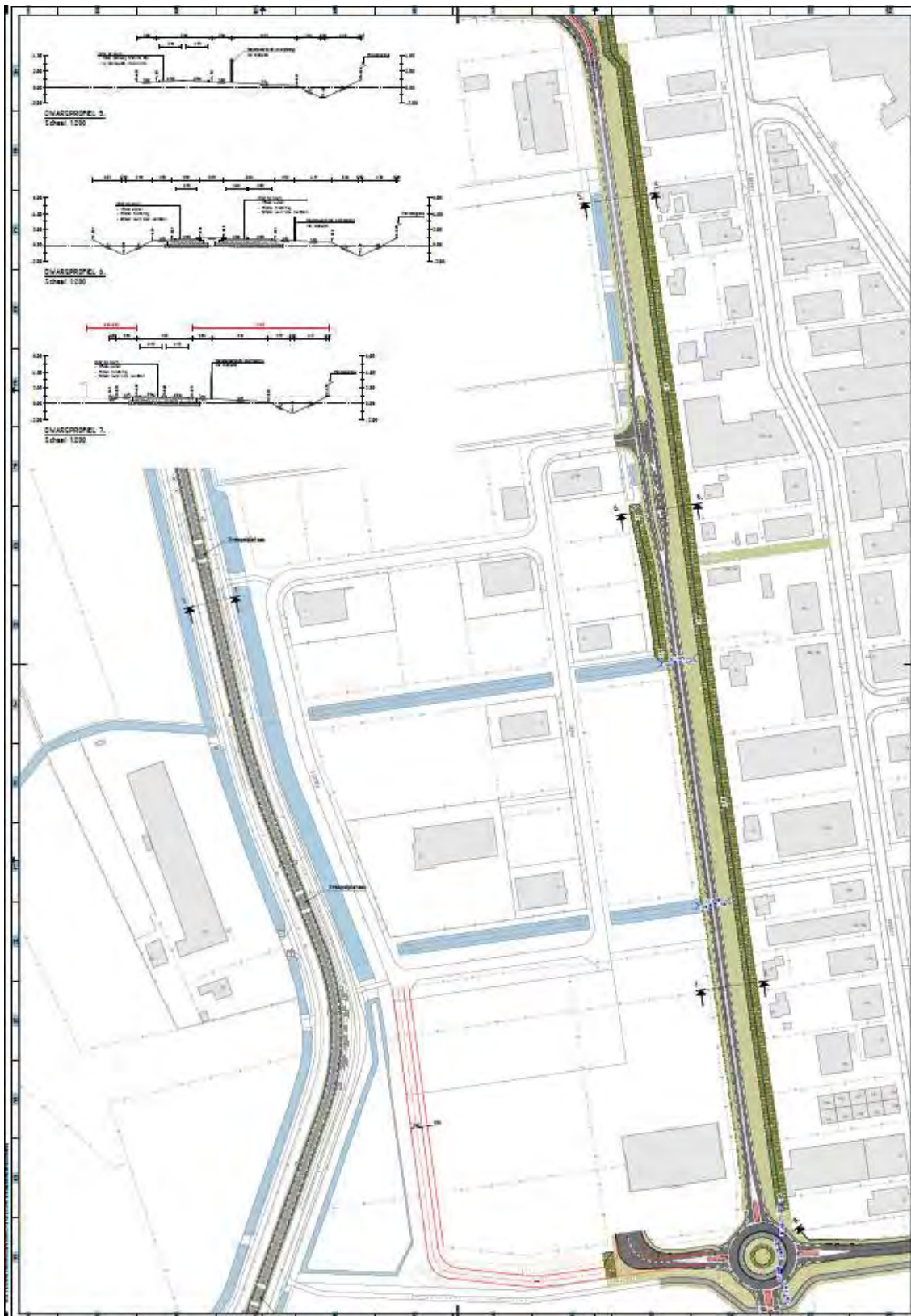
Nieuwe verbindingsweg Yerseke en haar bedrijventerreinen: door de verbindingsweg ontstaat een veiligere en snellere route naar bedrijventerrein Olzendepolder. Ook voor mosselbedrijven op de Koringaweg of bedrijventerrein Burenpolder is dit straks de meest logische route. (bron: www.zeeland.nl)



Rotonde Wulk: op de rotonde worden Olzendepolder, Wulk / Kreeft, de nieuwe verbindingsweg naar Zanddijk en een bedrijfstoegang aangesloten. De fietsoversteek bij de rotonde Wulk kan gebruikt worden door mensen die op bedrijventerrein Olzendepolder moeten zijn. (bron: www.zeeland.nl)

In navolging van een in de gemeenteraadsvergadering van december 2022 aangenomen motie om een ontsluitingsmogelijkheid via rotonde Wulk – Sepia - Ostrea nader te onderzoeken, waarmee de volgende kruising met uitvoegstrook voor links afslaand verkeer kan worden teruggebracht naar een eenvoudige kruisingsoplossing, is onderstaand ontwerp tot stand gekomen.

Betreffende ontsluiting maakt onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan.



Contour ontsluitingsweg via rotonde Wulk



Kruispunt Molendijkseweg - Olzendepolder: voorrangskruispunt binnen de bebouwde kom. De doorgaande rijrichting op het kruispunt wordt Olzendepolder – Molendijkseweg, richting Molendijk. Het verkeer in de richting Olzendepolder-Molendijkseweg krijgt voorrang op verkeer van en naar de Korringaweg. (bron: www.zeeland.nl)

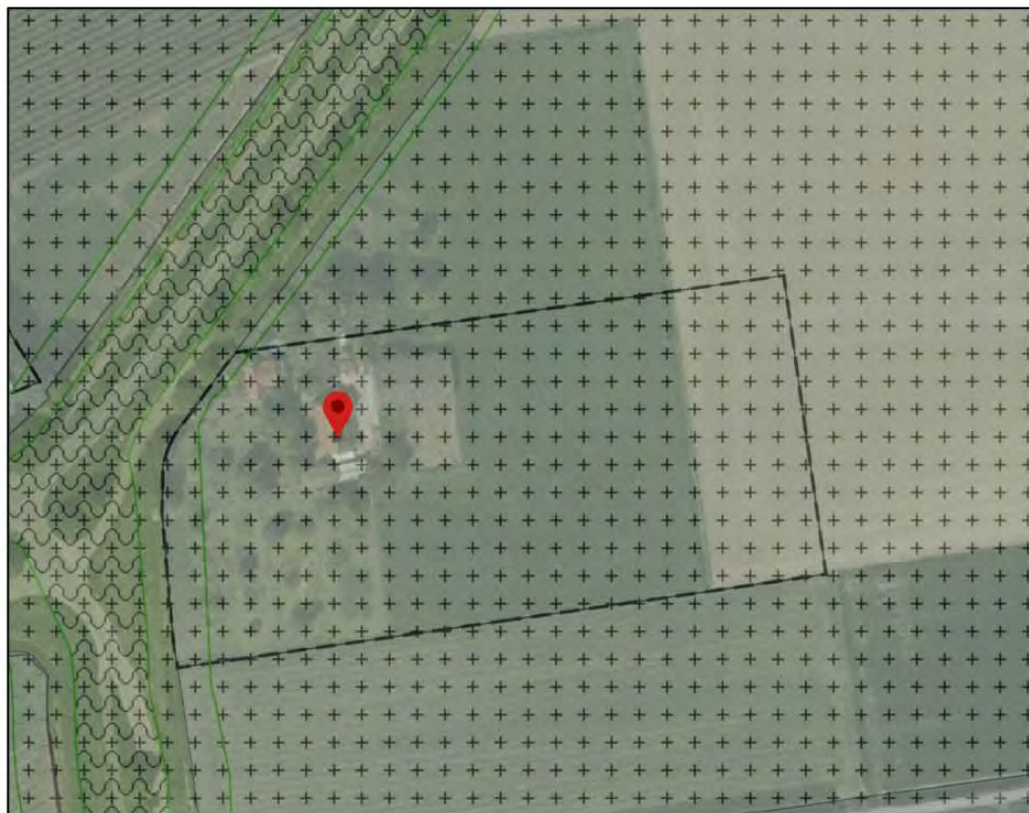


Kruising Molendijkseweg/Molendijk: de vorm van het kruispunt wordt aangepast, zodat Molendijk richting Yerseke - Molendijkseweg de doorgaande rijrichting wordt. Vanuit de parallelweg wordt een verplichte rijrichting voor vrachtauto's richting de Molendijkseweg ingesteld. (bron: www.zeeland.nl)

Ruimtebeslag Olzendepolder

Aan de rand van de verbindingsweg (zwarte tak) zijn enkele bedrijfswoningen aanwezig. Tijdens de uitgifte van deze percelen is reeds rekening gehouden met de realisatie van een ontsluitingsweg. Echter een deel van de gronden, benodigd voor de realisatie van de ontsluitingsweg, zijn in gebruik gegeven aan deze perceeleigenaren. In afstemming met de perceeleigenaren wordt er gezocht naar een oplossing waarbij voldoende ruimte beschikbaar is voor de rijbaan, bijbehorende bermen en oppervlakte watersysteem.

Ter plaatse van het tracé van de nieuwe verbindingsweg vanuit de N673 naar bedrijventerreinen Olzendepolder en Olzendepolder IV was voorheen sprake van landbouwgronden en een agrarisch bedrijf dat ten behoeve van de aanleg van de weg door de Provincie is aangekocht.



Aangekochte agrarische bedrijfslocatie (Molendijk 56 Yerseke)

Voor de realisering van het gehele plan is het noodzakelijk om een aantal woonpercelen en een agrarisch bedrijf (geheel of gedeeltelijk) te verwerven. Tot slot zal er (weg begeleidende) beplanting moeten wijken.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op expert judgement/diverse onderzoeksrapporten/de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer

De provinciale weg op de Zanddijk en Molendijk (N673) naar Yerseke betreft een zogenoemde 'overige weg'. Deze weg kent in de huidige vorm ernstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onderhoud. De knelpunten zijn van dien aard, dat de Zanddijk/Molendijk door Gedeputeerde Staten in 2017 in de top 3 is geplaatst van Zeeuwse wegen die met voorrang moeten worden opgeknapt, om veiligheid, bereikbaarheid en onderhoudssituatie structureel te verbeteren.

In 2019 is door de provincie Zeeland een onderzoek naar de voorgaande aspecten uitgevoerd ('Eindrapportage verdiepende studie Zanddijk-Molendijk' d.d. 14 mei 2019).

In deze rapportage zijn verschillende varianten onderzocht en is de voorkeursvariant bepaald. Dit is onder andere gedaan op basis van verschillende verkeerstudies uitgevoerd door ter zake deskundige bureaus.

Uiteindelijk is gekozen voor tracé variant Roze-Zwart.

Deze variant gaat uit van de situatie waarbij de huidige weg op de Zanddijk en de Molendijk wordt aangepast naar een duurzamer en veiliger profiel. De bestaande Zanddijk wordt gereconstrueerd naar 2x1 rijstroken met een 80 km/uur regime. De nieuwe parallelweg aan de aansluitende Molendijk bij rotonde Olzendedijk krijgt een 60 km/uur regime. Daarnaast bevat deze variant een zogenoemde 'zwarte tak' richting het bedrijventerrein die is aangesloten met een rotonde op de Molendijk/Zanddijk. Het tracé van de Zanddijk ter plaatse van de spoorwegovergang is noordwaarts opgeschoven. In het ontwerp komt de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang te vervallen.



Belangrijkste elementen uit het ontwerp van variant Roze-Zwart (bron: Tracéstudie N673 Zeeland)



De huidige Zanddijk heeft een intensiteit van ruim 8.000 mvt/etmaal op het drukste deel van dit wegvak. Als gevolg van de voorgenomen ruimtelijke en autonome ontwikkelingen zal dit aantal tot 2030 stijgen tot circa 11.100 mvt/etmaal.

In variant Roze-zwart wordt een parallelstructuur aangelegd via het bedrijventerrein.

Variant Roze-zwart leidt tot een afname van het aantal motorvoertuigen per etmaal op het zuidelijke gedeelte van de Molendijk. Dit is te verklaren doordat een deel van het verkeer van en naar de oostkant van Yerseke gebruik maakt van de parallelstructuur via het bedrijventerrein in plaats van de Molendijk. De toename van het aantal motorvoertuigen op de Zanddijk is het gevolg van de herinrichting van de Zanddijk en de ongelijkvloerse kruising van de Zanddijk met de spoorweg door middel van een viaduct.

De intensiteiten op de (Oude) Rijksweg N289 blijven nagenoeg gelijk. Het verkeer op de Postweg en Vlakeweg neemt af. Het verkeer op deze wegen verschuift naar de A58 en Zanddijk/Molendijk. De intensiteiten op aansluitingen in Kruiningen blijven ook nagenoeg gelijk.

Verkeersverschuivingen

Door de wijzigingen in variant Roze-zwart ontstaan de volgende verkeersverschuivingen:

1. Het bedrijventerrein wordt via de rotonde Wulk aangesloten via de roze-zwarte tak op de Molendijk/Zanddijk. De aanleg van deze tak veroorzaakt een omslag van het verkeer dat eerst via het noorden over de Olzendepolder reed en in de toekomstige situatie via de nieuwe tak richting de Molendijk/Zanddijk rijdt.
2. De ongelijkvloerse kruising van de Zanddijk met de spoorweg en de aanleg van de nieuwe parallelweg naast de Zanddijk veroorzaken verschillende verkeersverschuivingen:
 - a. Een deel van het huidige verkeer op de Postweg (6) ten westen van Yerseke verschuift naar de A58 en Zanddijk/Molendijk (2).
 - b. Een deel van het huidige verkeer op de Vlakeweg (33) ten westen van Yerseke verschuift naar de Zanddijk/Molendijk (2).
 - c. Een deel van het huidige verkeer op de Goversweg / Oude Dijk (13 en 30) verschuift naar de Hoofdstraat, Stationsweg (Kruiningen), N289 en Zanddijk/Molendijk (2).



Verkeersverschuivingen als gevolg van variant Roze-zwart (verschuiving in intensiteiten bedrijventerrein afgerond op 100-tallen).

De verkeersafwikkeling is voorts op kruispuntniveau onderzocht. Voor variant Roze-zwart geldt dit voor de kruispunten: N289 - Zanddijk, Zanddijk - Olzendendijk, Molendijk - Molendijkseweg en Olzendepolder - Molendijkseweg.

Uit een in 2022 uitgevoerd aanvullend onderzoek blijkt dat de huidige vormgeving van rotonde N289 - Zanddijk (Nishoek) het verkeer in de referentie 2030 goed kan blijven verwerken.

Ook voor de andere kruispunten geldt dat de verliestijd onder de maximale toegestane grens blijft.

Verkeersveiligheid

De reconstructie zorgt voor een verschuiving van verkeer. Voor het aspect verkeersveiligheid is het van belang dat ondanks deze verschuivingen de functie en vormgeving van wegen is afgestemd op het (nieuwe) gebruik.

Het richtinggevend aantal verkeersbewegingen dat gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 km/u) kunnen verwerken, mits deze passend zijn ingericht, is maximaal 20.000 mvt/etm. Voor erftoegangswegen (60 km/u) is dit aantal 6.000 mvt/etm. En binnen de bebouwde kom geldt voor erftoegangswegen (30 km/u) een grenswaarde van 4.000 mvt/etm.

In de huidige situatie is de Zanddijk/Molendijk gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u. De Zanddijk is qua inrichting in de huidige situatie echter niet afgestemd op de functie en het gebruik en daarmee



een knelpunt. Daarnaast kenmerkt de Olzendedijk zich door relatief veel sluipverkeer, ondanks dat de intensiteiten passen bij de huidige functie en vormgeving.

In variant Roze-zwart wordt het wegprofiel op de huidige Zanddijk uitgevoerd volgens de CROW-richtlijnen. Daarmee is het knelpunt Zanddijk opgelost omdat de vormgeving wordt afgestemd op een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/u met ook de bijbehorende intensiteiten.

Verder is op een aantal punten een belangrijke verbetering voor de fietsveiligheid ingepast.

Zo zijn bij rotonde Nishoek fietstunnels in het ontwerp opgenomen. Fietzers vanuit onder andere Kruiningen en Hansweert naar het station hoeven dan niet meer de weg te kruisen.

Voor fietsers uit de kern Yerseke naar het station is de gevaarlijke kruising ter hoogte van de Grintweg met de Zanddijk vervangen door een fietstunnel. De fietsers volgen daarna de route via de Capelleweg die verkeersluw wordt gemaakt.

Daar waar fietsverbindingen gelijkvloers zijn met de (nieuwe) wegen worden vrijliggende oversteken bij de kruisingen gemaakt. Op deze locaties is de snelheid van verkeer laag en hebben weggebruikers goed zicht op elkaar, wat de veiligheid ten goede komt.

Voor (schoolgaande) fietsers tussen Yerseke en Krabbendijke wordt een nieuwe, veilige fietsverbinding aangelegd: via de Molendijk, een fietstunnel onderdoor de nieuwe ontsluitingsweg, richting Olzendepolder en het verderop gelegen fietspad langs de Olzendedijk.

Verkeersmodel 2022

Voorgaande conclusies zijn gebaseerd op een modelvalidatie uit 2019. Inmiddels is dat model vervangen door het verkeersmodel Zuid Beveland (2022). Dit model leidt evenwel niet tot wezenlijk andere conclusies, zodat aan voornoemde uitgangspunten gestand kan worden gedaan.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

Ten behoeve van de door te voeren wijzigingen (aanleg nieuwe rotondes, verleggen Zanddijk, aanleg parallelwegen, aanleg nieuwe wegen, etc.) aan de N673 te Yerseke is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als Bijlage 9 aan deze toelichting gehecht.

Reconstructie

Uit het onderzoek blijkt dat er, behoudens voor de N673-Zanddijk, voor geen van de betrokken wegen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. In dit bestemmingsplan worden de akoestische gevolgen voor bestaande woningen aan de te reconstrueren weg beschouwd.

Resultaten

Als gevolg van de veranderingen ter plaatse van de N673 Zanddijk wordt in de toekomstige situatie (2037) ter plaatse van een twaalfstal woningen een toename in de geluidbelasting van 2 dB of meer berekend ten opzichte van de referentiesituatie (2025). Hierdoor is voor deze woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voor de overige woningen bedraagt de toename <2 dB, dan wel wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Ook worden er binnen het plangebied drie nieuwe wegen gerealiseerd. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de drie nieuw aan te leggen wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden wordt. Het onderzoeken van maatregelen en het aanvragen van hogere grenswaarden is derhalve niet aan de orde voor realisatie van deze wegen.

Maatregelenonderzoek

Als maatregel is onderzocht om het asfalttype SMA NL8G+ op de N673-Zanddijk tussen de rotonde bij de Rijksweg A58 en de rotonde bij de Olzendedijk toe te passen. Uit het onderzoek blijkt dat na het treffen van deze maatregel de geluidbelasting bij zeven van de twaalf woningen minimaal gereduceerd is tot het niveau van de uitgangssituatie dan wel tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

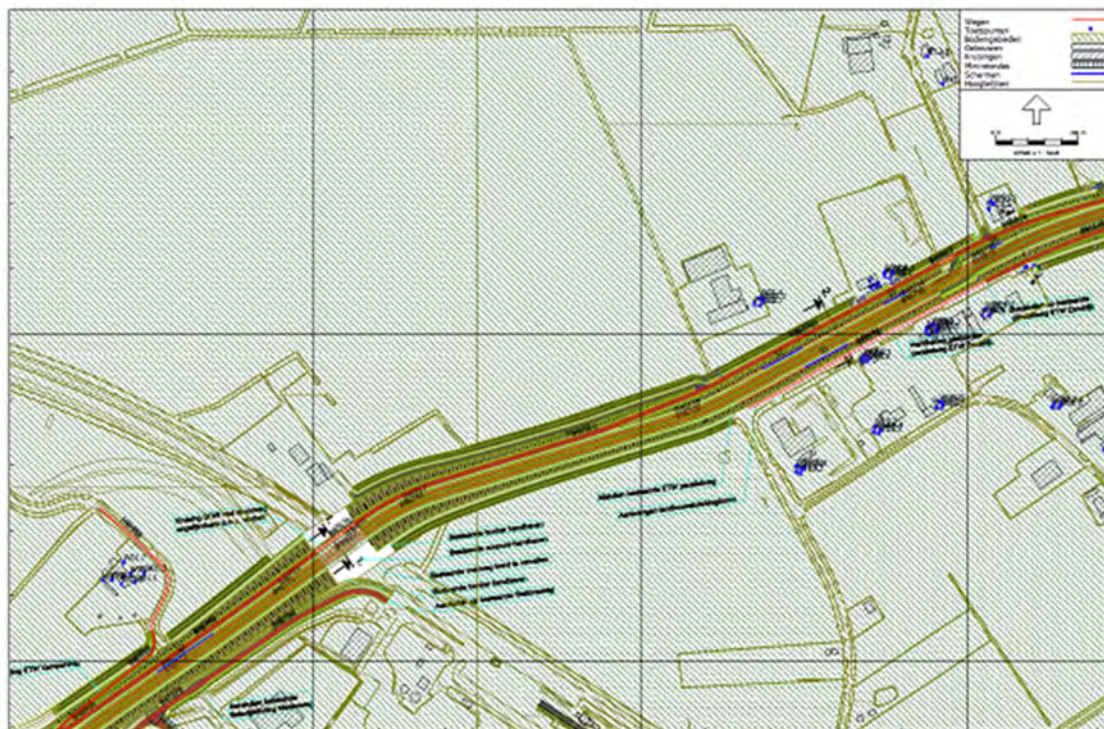
Aanvullend hierop is onderzocht welke overdrachtsmaatregelen in de vorm van het plaatsen van geluidschermen minimaal benodigd zijn om de geluidbelasting ook bij deze woningen te reduceren tot het niveau van de uitgangssituatie dan wel tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

In beginsel volgt hieruit dat de navolgende geluidschermen benodigd zijn:

1. geluidscherm ter hoogte van woning Kamperweg 2, lengte 84 meter, hoogte 1,7 meter;
2. geluidscherm ter hoogte van woning Zanddijk 17, lengte 55 meter, hoogte 1,5 meter;
3. geluidscherm ter hoogte van woning Zanddijk 13, lengte 31 meter, hoogte 1,5 meter;
4. geluidscherm ter hoogte van woning Grintweg 86, lengte 15 meter, hoogte 1,5 meter;
5. geluidscherm ter hoogte van woning Kaasgat 2, lengte 60 meter, hoogte 1,5 meter.

Geen hogere waarden

Aangezien ter plaatse van de N673-Zanddijk (tussen de rotonde bij Rijksweg A58 en rotonde bij de Olzendedijk) als geluidreducerende maatregel SMA NL8G+ in combinatie met diverse geluidschermen wordt toegepast, is de geluidbelasting in de toekomstige situatie bij geen van de woningen, waar sprake is van reconstructie, hoger dan de referentiesituatie dan wel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In dit geval is het aanvragen van hogere grenswaarden in onderhavige situatie dus niet aan de orde.



Locaties geluidschermen

Borging

Het daadwerkelijk toepassen van voornoemde geluidreducerende voorzieningen is nader geborgd in de vorm van een voorwaardelijke verplichting in de planregels (3.4.1).

CUMULATIEVE GELUIDSBEOORDELING

Voor deze procedure is een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat laat zien of voor het aspect geluid sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hierbij zijn de cumulatieve geluidsbelasting van de aanwezige geluidsbronnen vastgesteld en beoordeeld. De rapportage van dit cumulatieonderzoek is als Bijlage 7 aan deze toelichting gehecht.

Het gaat om geluid van wegverkeer (rood), spoor (blauw) en industrielawaai (paars). De locaties waar dit geluid optreedt zijn weergegeven in het onderstaande figuur.



Figuur Ligging cumulatieve geluidsbronnen

De wijziging van de N673 Zanddijk Molendijk tussen de A58 en Yerseke omvat extra ruimtebeslag buiten de grenzen van de vigerende bestemmingsplannen. Daarom wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. Onderdeel van deze ruimtelijke procedure is een akoestisch onderzoek, waaruit blijkt dat met de ontwikkeling sprake is van een goede ruimtelijke ordening ten aanzien van geluid.

Na de wijziging blijkt dat de cumulatieve geluidsbelasting met ten hoogste 1 dB toeneemt. Dit betreft een voor het menselijk oor niet waarneembare wijziging. Hierdoor kunnen we concluderen dat met de wijziging sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor het aspect geluid.

3.3 Bodem

Ter plaatse van het tracé is een historisch vooronderzoek uitgevoerd met als doelstelling inzicht te verkrijgen in de verwachte kwaliteit van de bodem. Hiermee is een inschatting gemaakt van de aard, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen. Om dit te bereiken is relevante informatie over de onderzoekslocatie en eventueel de beïnvloeding vanuit de directe omgeving verzameld, geanalyseerd en geïnterpreteerd.

De te verzamelen informatie is afhankelijk van de aanleiding en het doel van het vooronderzoek en heeft betrekking op locatiegegevens, bodemopbouw, geohydrologie, te verwachten bodemkwaliteit en potentieel bodembedreigende activiteiten op de onderzoekslocatie. In de NEN 5725 zijn zeven aanleidingen (A t/m G) tot vooronderzoek naar landbodems geformuleerd. Voor onderliggend onderzoek is de volgende aanleiding van toepassing:

A) Opstellen hypothese over de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek.

Hierna volgt een uiteenzetting van de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek.

1. De dimensionering van de onderzoekslocatie is voldoende in beeld;
2. Op de locatie is geen sprake van een bekend geval van ernstige bodemverontreiniging;
3. Er is (plaatselijk) sprake een verwachting op bodemverontreiniging op basis van voorgaande onderzoek en verdachte bedrijfsactiviteiten;
4. Op basis van de bodemkwaliteitskaart is de verwachte kwaliteit grotendeels achtergrondwaarden en worden ten hoogste lichte verontreiniging in de grond verwacht;
5. De bodem op de locatie is gedeeltelijk verdacht voor aanwezigheid van asbest.
6. Voor het onderzoek is geen sprake van een bodemopbouw die naar verwachting van invloed kan zijn op het onderzoek.

Aanbevolen wordt om bij aankoop van percelen onderzoek uit te voeren. Daarnaast zijn diverse aandachtspunten om onderzoek binnen het projectgebied uit te voeren te weten: ter plaatse van de gedempte sloten (circa 14 stuks), (voormalige) boomgaarden (circa 14 stuks) en asbestverdachte percelen (circa 13 stuks) en verdachte bedrijfsactiviteiten (circa 10 stuks). Tenslotte dienen sloten gedempt te worden (circa 3 stuks). Ook hier is (waarschijnlijk) onderzoek nodig.

Vóór de uitvoering van de werkzaamheden moet er ter plaatse een bodemonderzoek zijn uitgevoerd op de werklocatie. Mochten er tijdens een verkennend bodemonderzoek blijken dat op basis van een bodemverontreiniging aanvullende werkzaamheden benodigd zijn (evt. saneren) dan dienen deze voor de aanleg van de weg te worden uitgevoerd.

Conclusie

Het plan heeft geen negatieve effecten op de bodem.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van waterschap Scheldestromen, dat verantwoordelijk is voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. Het Waterschap is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het Definitief Ontwerp van de reconstructie. Zo zijn er onder meer afspraken gemaakt over het behoud van de waterkerende functie van de Zanddijk.

Het planvoornemen leidt tot de versterking van de waterkering en een verbetering van de afwatering (bredere sloten en meer oppervlakte aan bermen).

Het zoete afstromende water zal beter worden vastgehouden, zodat zowel de grondwaterkwaliteit, als de oppervlaktewaterkwaliteit zullen verbeteren. Waar mogelijk worden taluds flauw aangelegd, zodat het risico op verdrinkingsgevaar verkleind wordt.

Ter bescherming en borging van de waterstaatkundige voorzieningen en de waterhuishoudkundige voorzieningen zijn de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' en de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone - dijk' overgenomen uit bestemmingsplan Buitengebied 2022.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is de Oosterschelde op minder dan 260 meter van het plangebied. Andere dichtbij gelegen Natura 2000 gebieden zijn Yerseke en Kapelse Moer (circa 1,2 km) en Westerschelde en Saeftinghe (circa 2,5 km).

Berekenen projecteffect

Op basis van de AERIUS-berekening van de aanlegfase wordt geconcludeerd dat in Natura 2000-gebieden nergens sprake is van een toename van meer dan 0,00 mol N/ha/jr stikstofdepositie als gevolg van het planvoornemen.

Voor de gebruiksfase zonder interne saldering wordt geconcludeerd dat in de Nederlandse Natura 2000-gebieden Yerseke en Kapelse Moer, Oosterschelde, Westerschelde & Saeftinghe, Brabantse Wal, Krammer-Volkerak, Grevelingen, Vogelkreek en in vijf Belgische Natura 2000-gebieden sprake is van meer dan 0,00 mol N/ha/jr stikstofdepositie als gevolg van het planvoornemen.

Het planvoornemen heeft ten opzichte van de referentiesituatie, dus met interne saldering, echter geen toename van stikstofdepositie in de gebruiksfase (prognose voor 2040) tot gevolg.

Aangezien zowel tijdens de aanleg- als gebruiksfase (na interne saldering) geen sprake is van meer dan 0,00 mol N/ha/jr stikstofdepositie, is er geen sprake van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van binnen- of buitenlandse Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie van het planvoornemen. Een nadere ecologische analyse is daarom niet noodzakelijk.

Soortenbescherming

Ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat de beoogde ontwikkeling mogelijk negatieve gevolgen heeft op Wnb beschermde soorten.

- Aanvullend onderzoek is nodig naar functies en gebiedsgebruik door vleermuizen. Gebouwen en bomen zijn in potentie zeer geschikt voor vleermuizen. Hiervoor moeten (per deelgebied) in het voorjaar 3 bezoeken worden gebracht om zomerverblijf en/of kraamverblijffuncties vast te stellen of juist uit te sluiten bij de verschillende geschikte gebouwen en bomen. En in het najaar twee bezoeken om paarverblijven vast te stellen of juist uit te sluiten. Bij de najaarsbezoeken wordt eveneens gelet op middernacht zwermen om winterverblijf vast te stellen of uit te sluiten. Bij dit onderzoek wordt aangesloten bij het vleermuisprotocol 2021.
- Om vast te stellen of er sprake is van bewoning door jaarrond beschermde vogels is nader onderzoek nodig naar functies voor huismus, gierzwaluw en jaarrond beschermde roofvogels. Hierbij moet worden aangesloten bij de vigerende kennisdocumenten van de verschillende soorten (huismus, gierzwaluw, kerkuil, steenuil, ransuil, buizerd en

sperwer). Van deze laatste genoemde soorten is huismus in ieder geval aanwezig binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden.

- Voor kleine marterachtigen (alsmede haas en konijn) wordt uitgegaan dat ze in het plangebied voorkomen en zal er op voorhand een ontheffing worden aangevraagd in kader van de Wet natuurbescherming.

Indien uit het jaarrond onderzoek blijkt dat of er rust- en verblijfplaatsen zijn van beschermde soorten zal voor deze soorten een ontheffing in kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd moeten worden bij de Provincie Zeeland.

Het nader ecologisch onderzoek is opgestart in augustus 2023. In de memo die als Bijlage 6 aan deze toelichting is gehecht zijn de voorgenomen onderzoeksinspanning, de eerste bevindingen (najaar 2023), inclusief een doorkijk naar mogelijkheden voor de (mogelijk) benodigde mitigerende en compenserende maatregelen en de wettelijke basis voor een ontheffing uiteengezet.

Op voorhand kan geconcludeerd worden dat op basis van de vastgestelde soorten en mogelijk aanwezige soorten een ontheffing in kader van de Wet natuurbescherming kan worden afgegeven. Door het nemen van mitigerende maatregelen tijdens uitvoering en door het nemen van compenserende maatregelen blijven soorten behouden binnen het plangebied en is er geen sprake van negatieve effecten op de gunstige staat van instandhouding.

De reconstructie van de bestaande toegangsweg (Zanddijk) is het best beschikbare alternatief om een veilige doorstroming van en naar Yerseke te realiseren vanaf de A58. Daarnaast voorziet de reconstructie van veilige toegangsweg ook in het wettelijk belang (openbare veiligheid en volksgezondheid) dat ten grondslag moet leggen voor een ontheffing in kader van de Wet natuurbescherming.

Het benodigde nader ecologisch onderzoek wordt uitgevoerd en de resultaten daarvan zullen ruim voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan aan de provincie Zeeland ter beoordeling en goedkeuring worden voorgelegd.

Vanuit het aspect ecologie worden geen negatieve effecten verwacht, mits de benodigde maatregelen worden genomen.

3.6 Luchtkwaliteit

De aanpassing van de bestaande weg en aanleg van een nieuwe verbindingsweg leiden niet tot een toename in verkeer, maar tot een omleiding van het verkeer. Er heeft een verkeersanalyse uitgevoerd voor de beoogde ontwikkeling. In dit onderzoek is onderzocht wat de verschuivingen van het verkeer zijn. Op de huidige Zanddijk en Molendijk zal er sprake zijn van een grote afname. Deze bedragen tussen de 300 en 10.000 mvt/etmaal. Voor de woningen aan deze wegen geldt dat de luchtkwaliteit zal verbeteren door de afname. De nieuwe zuidelijke ontsluiting heeft tot doel om het bedrijventerrein Olzendepolder te faciliteren. Langs deze nieuwe ontsluitingsweg zijn er voornamelijk agrarische gronden gelegen. Er liggen geen woningen of gevoelige bestemmingen aan de nieuwe weg.

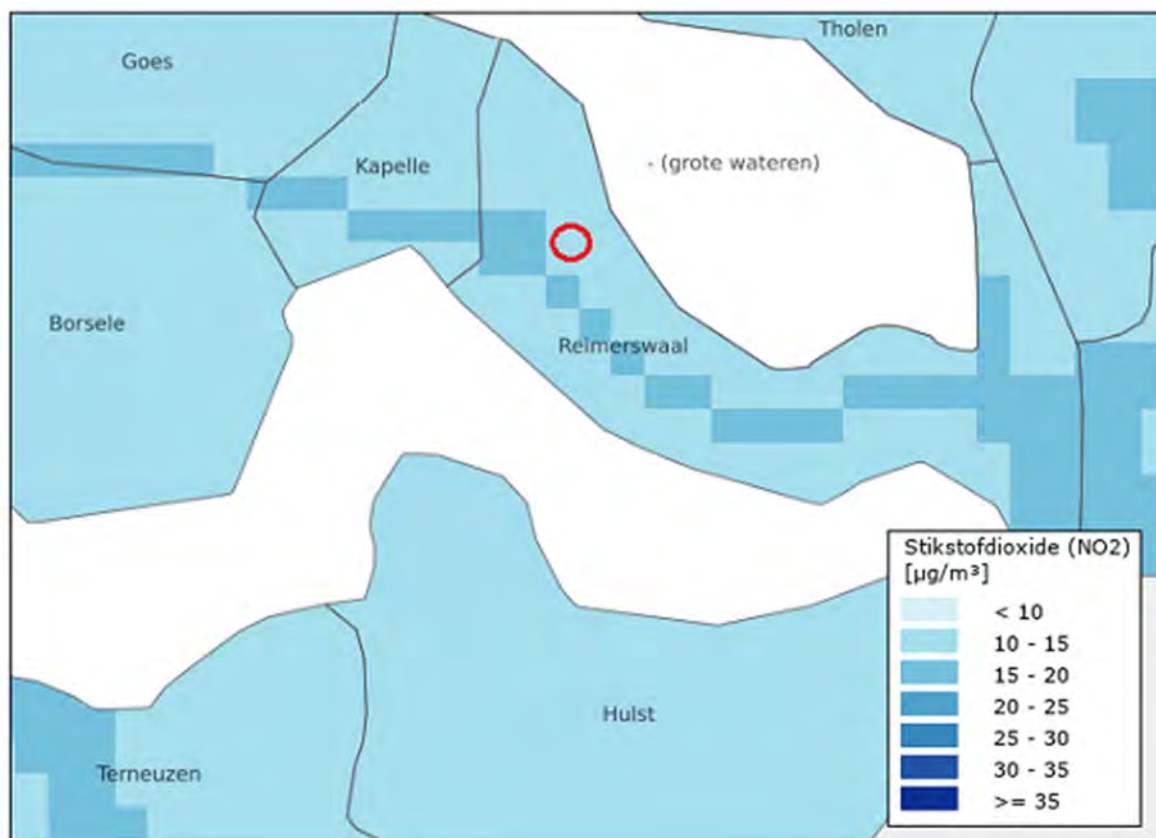
Besluit gevoelige bestemmingen

Met de ontwikkeling vindt er een reconstructie plaats van de N673 en wordt er nieuwe zuidelijke ontsluiting mogelijk gemaakt. Dit betreft een provinciale weg. Gevoelige bestemmingen dienen op minimaal 50 meter van de weg te liggen. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Binnen 50 meter van de nieuwe ontsluiting zijn geen gevoelige bestemmingen gelegen. Er wordt voldaan aan het besluit gevoelige bestemmingen.

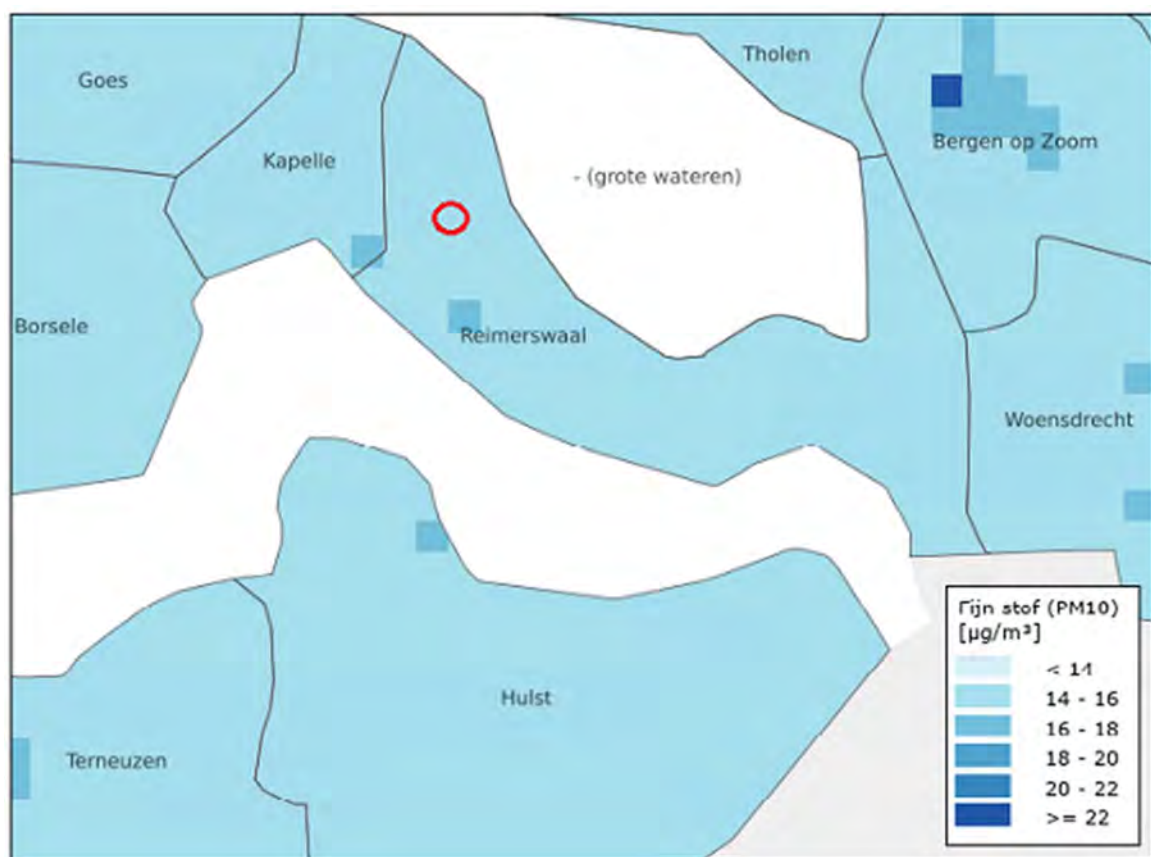
Huidige concentraties

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland is de luchtkwaliteit in de directe omgeving van het plangebied goed.

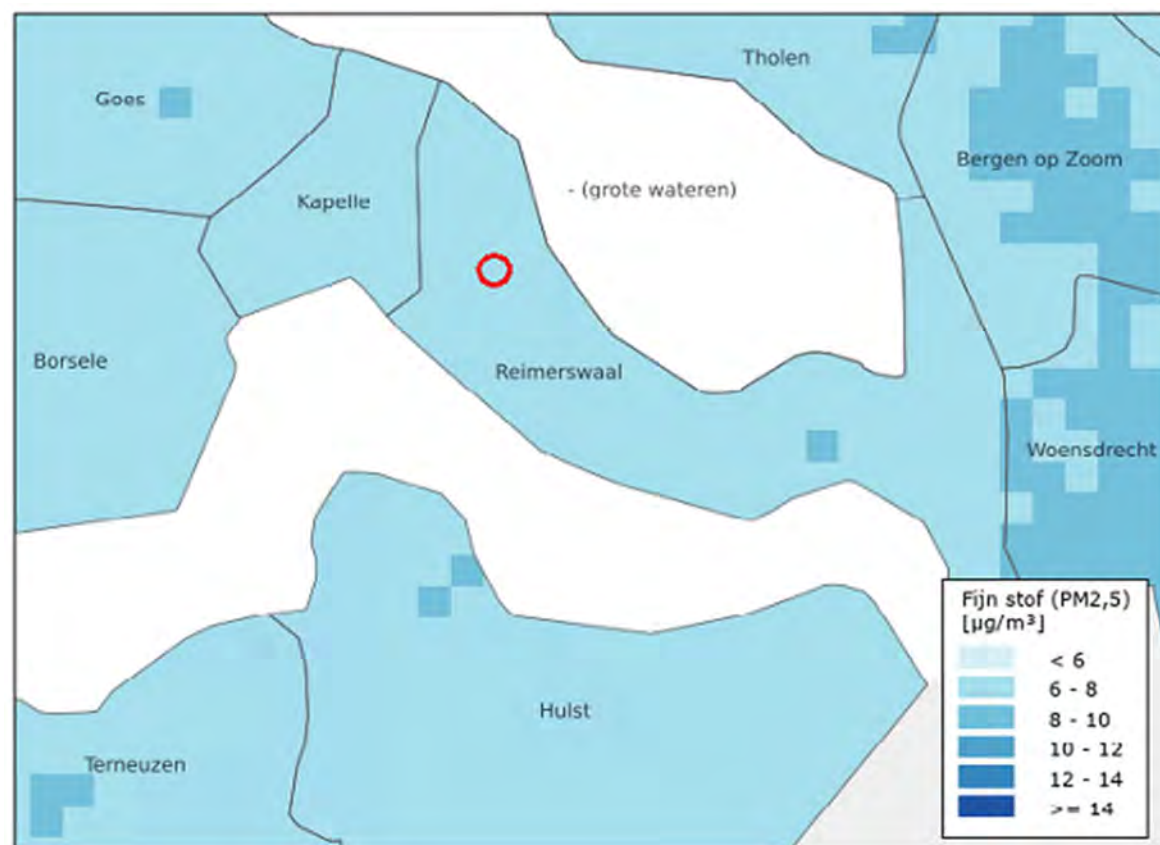
De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2022; 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , 15,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en 7,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Zie ook onderstaande figuren.



Concentraties Stikstofdioxide (NO_2)



Concentraties Fijn stof (PM10)



Concentraties Fijn stof (PM2,5)

Conclusie

Gelet op voorgaande kwalitatieve onderbouwing zal het planvoornemen voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit geen negatieve effecten hebben op de omgeving.

3.7 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Een weg wordt conform het Bevi niet gezien als een (beperkt) kwetsbaar object waardoor een toetsing aan risicovolle bronnen in de omgeving achterwege kan blijven.

Over de Zanddijk en de Molendijk is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen. Wanneer er over de weg geen vervoer van gevaarlijke transporten plaatsvindt is ook geen onderzoek naar externe veiligheid nodig.

De omleidingsroute Vlaketunnel (Ze43) is wel onderdeel van het Basisnet maar er is slechts sprake van een kleine overlap met het definitief ontwerp (ter plaatse van de rotonde Oude Rijksweg). Met de beoogde ontwikkeling zal het aantal transporten van gevaarlijke stoffen niet toenemen en zullen de transporten niet dichterbij (beperkt) kwetsbare objecten komen te liggen. Een onderzoek externe veiligheid kan dan ook achterwege blijven.



Uitsnede kaart Basisnet (Bron: Atlas Leefomgeving)

Gelet op het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van onderhavig planvoornemen.

Conclusie

Vanuit het aspect externe veiligheid worden negatieve effecten uitgesloten.

3.8 Trillingen

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

Trillingen ontstaan doordat een bron trillingen genereert en deze trillingen worden overgedragen naar de ondergrond.



De trillingen verspreiden zich via de ondergrond, en worden daarbij gedempt, om vervolgens via de fundering te worden overgedragen op een bouwwerk. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillingshinder beschreven worden in het volgende model:

Bron -----> Overdracht -----> Ontvanger

Bij wegverkeer worden trillingen die zich verspreiden bepaald door het dynamisch karakteristieken van het verkeer en de eigenschappen van de wegverharding. Hierbij zijn vooral de volgende aspecten van belang:

- het type voertuig en de asbelading;
- de rijsnelheid;
- het type en aard van de wegconstructie.

De voelbaarheid van trillingen wordt niet bepaald door de verkeersintensiteit.

Van belang is dat de aan te leggen wegdekverharding glad en ononderbroken zal zijn en dat daar waar sprake zal zijn van een maximum rijsnelheid van 60-80 km/uur zogenoemd stil asfalt zal worden toegepast, terwijl de woningen daar op voldoende afstand van de weg zullen liggen. Er zal verder geen sprake zijn van dilatatievoegen (zoals bijvoorbeeld bij een viaduct of een brug) die bij het aanstoten daarvan voor een trillingsaanleiding zorgen. Tot slot is sprake van een stijve ondergrond (zand of klei).

De combinatie van voornoemde factoren maken dat er vanuit kan worden gegaan dat er geen sprake zal zijn van waarneembare trillingen ter hoogte van de omliggende woonbebouwing door het passerende verkeer.

Daarnaast is van belang dat schade aan gebouwen optreedt bij veel hogere trillingsniveaus dan de niveaus die in de woning kunnen worden waargenomen en aanleiding kunnen geven tot trillingshinder.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is niet aannemelijk dat ten opzichte van de huidige situatie - ondanks de omstandigheid dat na de wegaanpassing afstand van de weg tot de woningen kleiner is dan 50 meter - trillingen de fysische leefomgeving zullen beïnvloeden. Vanuit het aspect trillingen worden negatieve effecten uitgesloten.

3.9 Maatregelen

- Geluid reducerende maatregelen in de vorm van geluidschermen en stil asfalt;
- Nader ecologisch onderzoek;
- Landschappelijke inrichting en compensatie NNZ.

4. CONCLUSIE

Uit deze notitie blijkt dat de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen leidt, mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.