

1. Inleiding

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan '3^e fase Recreatieverdeelweg' voorgelegd aan de wettelijk vereiste overleginstanties. Daarnaast zijn enkele andere organisaties en verenigingen voor een vooroverlegreactie benaderd. Verder is iedereen in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan.

Deze notitie beschrijft de resultaten van de vooroverleg- en inspraakprocedure van dit voorontwerpbestemmingsplan. De binnengekomen reacties zijn na een complete beoordeling, samengevat, beantwoord en van een conclusie voorzien. In de conclusie is opgenomen of en zo ja op welke wijze het bestemmingsplan is aangepast. Tenslotte is een opsomming toegevoegd van de ambtshalve aanpassingen die zijn verwerkt.

2. Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente Schouwen-Duiveland de onderstaande vooroverleginstanties bestemmingsplan in de gelegenheid gesteld om in de periode van 6 april 2017 tot en met 18 mei 2017 op het voorontwerpbestemmingsplan '3^e fase Recreatieverdeelweg' te reageren:

1. Provincie Zeeland;
2. Waterschap Scheldestromen;
3. Veiligheidsregio Zeeland;
4. Delta N.V.;
5. Vereniging de Zeeuwse Molen;
6. Dorpsraad Scharendijke;
7. Ondernemersvereniging Scharendijke;
8. Ondernemersvereniging Renesse;
9. Ondernemersvereniging Schouwen-Duiveland;
10. Recron Schouwen-Duiveland;
11. Rijkswaterstaat Zee en Delta
12. Zeeuwse Milieu Federatie;
13. Agrarisch Schouwen-Duiveland;

Van de geboden gelegenheid om te reageren hebben de onder 1, 2, 3, 5 en 11 genoemde instanties gebruik gemaakt.

Hierna wordt op de ontvangen vooroverlegreacties ingegaan.

O-1 Provincie Zeeland

Ingekomen 18 mei 2017

Samenvatting reactie

De Provincie geeft aan geen opmerkingen op het bestemmingsplan te hebben.

Conclusie

De reactie van de Provincie Zeeland leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan

O-2 Waterschap Scheldestromen

Ingekomen 15 mei 2017

Samenvatting reactie

1. Het waterschap voert gesprekken met (recreatie)ondernemers in het gebied naar aanleiding van de nieuwe infrastructuur én de daarmee samenhangende wijziging van het oppervlaktewatersysteem. Deze gesprekken zijn van invloed op het ruimtebeslag en het voorgelegde plan. Verzocht wordt voor het vervolg van het planproces af te stemmen met het Waterschap.
2. De ontvangen brief is tevens het 'wateradvies'.

Beantwoording

1. Uit nadere informatie van het waterschap blijkt dat in de reactie bedoeld wordt op de situatie bij camping De Witte Molen. Ten behoeve van de plaatsing van het geluidscherm is het noodzakelijk dat de watergang langs de Weelweg en Elkerzeeseweg, ter plaatse van de camping, wordt gedempt. Ter compensatie is het nodig om de watergang die aan de achterzijde van de camping

loopt te verdiepen naar NAP -2,60m, met een bodembreedte van 0,5 meter en taluds van 1:2. De provincie heeft hierover nader overleg gevoerd met het waterschap. Aanpassingen aan het bestemmingsplan zijn niet nodig. De geldende bestemming ter plaatse van het agrarische perceel staat toe dat er voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding worden gerealiseerd.

2. Kennis wordt genomen van dit onderdeel van de reactie.

Conclusie

De reactie van het Waterschap Scheldestromen leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

O-3 Veiligheidsregio Zeeland

Ingekomen 25 april 2017

Samenvatting reactie

De Veiligheidsregio Zeeland geeft aan dat ze geen advies gaan uitbrengen op het bestemmingsplan 3^e fase Recreatieverdeelweg. In de toelichting van het bestemmingsplan staat correct beschreven dat het plangebied zich niet bevindt binnen een invloedsgebied van een risicobron en de ontwikkeling ook niet zorgt voor een beperking van risicobronnen in de nabije omgeving. Omdat deze ontwikkeling de aanleg van een weg betreft, is er bovendien geen sprake van een toename van de personendichtheid en dus ook geen toename van het groepsrisico. Het bestemmingsplan maakt immers geen verblijfruimten voor personen of andere kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk.

Conclusie

De reactie van het Veiligheidsregio Zeeland leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

O-5 Vereniging de Zeeuwse Molen

Ingekomen 13 mei 2017

Samenvatting reactie

Ter hoogte van camping de Witte Molen worden geluidswerende maatregelen voorzien. Deze zijn ook al opgenomen in het vigerende plan. De Vereniging heeft toch moeite met het opnieuw opnemen van deze mogelijkheid. De windvang van de molen wordt al gehinderd door de bebouwing op de camping en gevreesd wordt dat deze bij een massieve geluidswal alleen maar zal toenemen. Zeker als er ook nog beplanting op of bij mogelijk is. Geadviseerd wordt om een onderzoek te laten doen naar de effecten van geluidswerende maatregelen door een deskundige, voordat het bestemmingsplan in procedure gaat.

Beantwoording

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van het te vergunnen geluidscherm op de windvang van molen De Lelie. Dit onderzoek wordt als bijlage toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan. In de toelichting wordt hier eveneens nadere aandacht aan besteed. In het onderzoek is een beschouwing gegeven van het lokale windklimaat, gevolgd door een nadere analyse. Het heersende windklimaat bij de molen is vastgesteld conform de NPR 6097. Met de bijbehorende door het KNMI ontwikkelde software wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de omliggende bebouwing en begroeiing tot 6 km afstand van de molen. Door middel van aanvullende berekeningen is vastgesteld hoe vaak de wind uit de richting van de schermlocatie komt en, zonder enige lokale verstoring, binnen het windsnelheidsbereik van de molen valt. Het blijkt dat deze situatie zich 1,7% van de tijd voordoet. Gedurende deze tijd, 145 uren per jaar, kan er een verslechtering van de draaimogelijkheden optreden. De overige tijd (98,3%) komt de wind uit een andere richting of komt de windsnelheid niet overeen met het draaibereik van de molen. De invloed van het geluidscherm bedraagt maximaal 1,7%. De werkelijke invloed is echter veel kleiner dan 1,7% aangezien de aanwezige stacaravans en begroeiing bij de camping eveneens de maximale hoogte overschrijden, de hoogte van het geluidscherm aanzienlijk lager is dan de hoogte van het wienkruis en de optredende turbulentie van de wind op deze afstand afzwakt. Tevens wordt de aanwezige boom op de rotonde in verband met de aanleg van de weg gerooid. De daadwerkelijk te verwachten invloed is derhalve een fractie van het vermelde maximum, ruim minder dan 1,7%. Hoeveel dit precies is kan alleen met een meer gedetailleerd windtunnelonderzoek worden vastgesteld. Gelet op de uitkomst van het indicatieve onderzoek wordt dit niet nodig geacht. Qua windafvoer van de molen wordt verwacht dat het geluidscherm geen noemenswaardige invloed heeft.

Conclusie

De reactie van Vereniging de Zeeuwse Molen leidt tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de toelichting worden de resultaten van het windhinderonderzoek toegevoegd in paragraaf 4.2.3. De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding voor aanpassing van de juridische regeling.

O-11 Rijkswaterstaat

Ingekomen 10 mei 2017

Samenvatting reactie

1. In het verkeersonderzoek in bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt gerekend met jaargemiddelde intensiteiten en niet met seizoen intensiteiten. Rijkswaterstaat vraagt zich af waarom hiervoor is gekozen, omdat de laatste vorm een representatiever beeld kan geven.
2. Ten aanzien van de realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg verwacht Rijkswaterstaat geen problemen ten opzichte van de verkeersafwikkeling van en naar de N57. Rijkswaterstaat geeft aan dat er op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) wel een vergunning nodig zal zijn voor de aansluiting richting de op- en afritten van de N57. Rijkswaterstaat vraagt om in een zo vroeg mogelijk stadium hierover met hen in overleg te treden.

Beantwoording

1. De gebruikte verkeersintensiteiten betreffen etmaalgemiddelde verkeersintensiteiten op een jaargemiddelde werkdag. Deze verkeersgegevens zijn vervolgens via de milieumodule van het "Verkeersmodel Verkeersstromenkaart Zeeland 2015" verrijkt om ze geschikt te maken als input voor de onderzoeken, zoals de geluidsberekeningen. De milieumodule bevat factoren, afgeleid uit verkeerstellingen, voor het omrekenen van etmaalgemiddelde werkdagintensiteiten voor de voertuigcategorieën licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer en de perioden dag (7:00-19.00u), avond (19.00-23.00u) en nacht (23.00-07.00u). De jaargemiddelden zijn dus inclusief de seizoensinvloeden. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012, Bijlage III, Hoofdstuk 2, Standaardrekenmethode 2 voor verkeerslawaaï. Voor die berekeningen zijn de verkeersgegevens uit het verkeersmodel omgerekend naar uurgemiddelden voor dag, avond en nacht en lichte, middelzware en zware voertuigen. Volgens de begrippenlijst bij Standaardrekenmethode 2, artikel 2.1 staat voor de in de berekening aan te houden verkeersintensiteit aangegeven: "het aantal motorvoertuigen van een categorie motorvoertuigen als bedoeld in het tweede lid, dat jaarlijks per uur, gemiddeld over een etmaalperiode, passeert". Voldaan wordt aan de vereisten die gelden op dit punt waarmee nadrukkelijk rekening is gehouden met seizoensinvloeden.
2. De provincie Zeeland zal in overleg treden met Rijkswaterstaat t.b.v. het verkrijgen van de benodigde vergunning.

Conclusie

De reactie van Rijkswaterstaat Zee en Delta leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

3. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan '3^e fase Recreatieverdeelweg' heeft van 10 april 2017 tot en met 22 mei 2017 voor iedereen ter inzage gelegen met de mogelijkheid een inspraakreactie te geven. Tijdens deze periode zijn er 14 inspraakreacties ontvangen. Hierna wordt op deze ontvangen reacties ingegaan.

I-1 Inspreker Elkerzeeseweg 44, Scharendijke

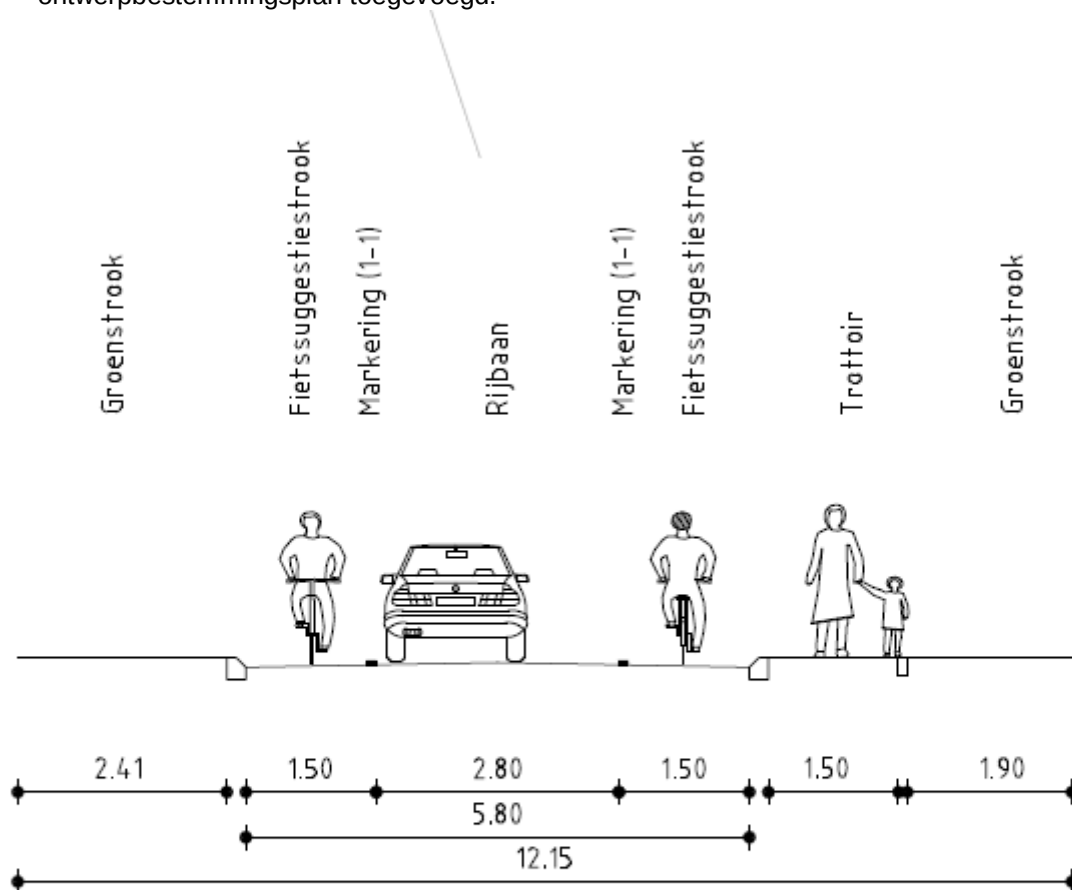
Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

1. Inspreker vindt de basis van het plan prima: verkeer rond de dorpskern in plaats van er doorheen, maar wil nu de puntjes op de i. Vanaf de rotonde (einde rondweg) naar de Boutlaan zal het veel drukker worden. Dit blijkt uit eerdere onderzoeken, te vinden op het internet. Dit leidt tot overlast voor de bewoners en gevaarlijke situaties voor fietsers, bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Inspreker adviseert voor de veiligheid een fietspad aan te leggen, maar een andere dan de huidige (die nu wordt aangegeven met strepen op de weg).
2. Makelaars geven aan dat de waarde van de woning aan de Elkerzeeseweg 44 zal verminderen door de toename van verkeer. Inspreker vraagt zich af wie dit gaat vergoeden.
3. Om het verkeer vanaf de rotonde aan de Weelweg naar de Boutlaan te ontlasten, adviseert inspreker om aan het einde van de Weelweg voor de rotonde links een toegang te maken van de oprit/dam. Hierdoor kan het recreatieverkeer van en naar de camping 'De Vliedberg' op een eenvoudige wijze vooraf afbuigen.

Beantwoording

1. Voordat een bestemmingsplan is opgesteld voor het realiseren van de 3^e fase Recreatieverdeelweg is eerst, in overleg met de dorpsraad Scharendijke, ondernemersvereniging en het Waterschap Scheldestromen een pakket aan flankerende maatregelen opgesteld, teneinde uiteindelijk ook het gewenste effect in Scharendijke te kunnen bereiken. Deze flankerende maatregelen zijn door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld op 6 oktober 2015. Ten aanzien van het tracé rotonde Elkerzeeseweg – aansluiting Boutlaan wordt voorzien in een fietssuggestiestrook met een breedte van 1,5 meter aan beide zijden van de weg. Deze worden uitgevoerd in de kleur rood. De positie van de fietser wordt daarmee benadrukt. Daarnaast is aan de oostzijde van de Elkerzeeseweg op dit weggedeelte een trottoir met een breedte van 1,5 meter voorzien. Op onderstaande afbeelding is een dwarsprofiel opgenomen. De uitgewerkte tekening behorende bij het rapport flankerende maatregelen wordt aan bijlage 3 bij het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd.



Profiel A-A Elkerzeeseweg zuidelijk deel

Werkzaamheden:

- frezen asfalt t.b.v. fietssuggestiestrook
- rode fietssuggestiestroken + belijning
- trottoir aan oostzijde
- uitritten voorzien van inritblokken

Figuur 1: profiel zuidelijk deel Elkerzeeseweg

2. Indien de inspreker van mening is dat er schade wordt geleden die redelijkerwijs niet voor zijn rekening kan blijven dan heeft hij de mogelijkheid om, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk in werking is getreden, een verzoek om tegemoetkoming in schade (planschade als bedoeld in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening) te vragen bij het college van burgemeester en wethouders.
3. Inspreker denkt mee aan een oplossing om de doorstroming te verbeteren en doet een suggestie waardoor het verkeer van en naar camping De Vliedberg niet meer langs de Elkerzeeseweg hoeft en daarmee campinggasten niet meer langs zijn woning komen. De voorgestelde suggestie resulteert in een op- en afrit op korte afstand van de rotonde en komt daarmee uit aan de

achterzijde van de camping. Een extra op- en afrit op ca. 60 meter vanaf de rotonde is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst omdat daar in de toekomst meer verkeer met een hogere snelheid (60km/uur) rijdt dan ter hoogte van de huidige toegang aan de Elkerzeeseweg (30km/uur). Ter verduidelijking worden aan het ontwerpbestemmingsplan als bijlage de verkeersintensiteiten in de huidige situatie, de autonome situatie (de situatie in 2030 zonder aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg) en de situatie na planrealisatie toegevoegd. Los van het vorenstaande vragen wij ons af of een wijziging van de ingang/uitgang van de camping realistisch is. Immers de centrale voorzieningen (receptie e.d.) van de camping zijn gelegen aan de zijde van de Elkerzeeseweg. In ieder geval vraagt dit investeringen in aanpassing van de inrichting van het kampeerterrein die, al zou het mogelijk zijn om de ingang/uitgang van deze camping te kunnen verplaatsen, niet voor rekening van de overheid komen. Immers, voor de gemeente kan de ingang van de camping op de huidige locatie, in een 30km-zone, blijven.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Wel wordt de uitgewerkte tekening 'Verkeersmaatregelen Scharendijke' toegevoegd bij bijlage 3. Ook worden de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en de prognoses voor de autonome situatie en na planrealisatie als bijlage toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

I-2 Inspreker Elkerzeeseweg 9, Scharendijke

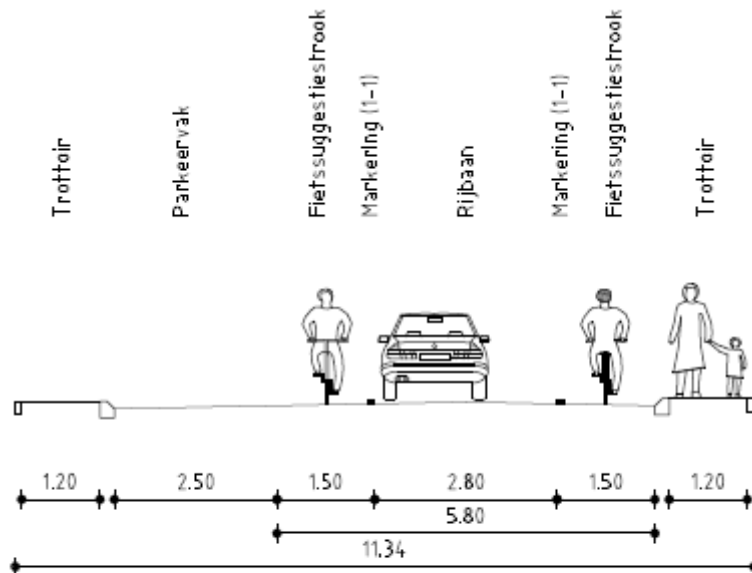
Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

De genoemde 5 plateaus als verkeersremmer zouden problemen kunnen geven, zoals trillingen in de grond. Dit heeft gevolgen voor de omgeving, in de vorm van geluidsoverlast en verzakkingen van woningen. De onderliggende grond bestaat namelijk uit zachte veengrond. Inspreker denkt daarom aan de huidige verkeersremmers, of er kan misschien gekozen worden voor een verkeerssituatie waarbij er ruimte is voor fietsers en voetgangers en waar auto's worden gedoogd.

Beantwoording

De voorgestelde maatregelen zoals beschreven in het rapport 'flankerende maatregelen Recreatieverdeelweg 3^e fase te Scharendijke' zijn opgesteld in overleg met onder andere de dorpsraad en vervolgens op 6 oktober 2015 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. De voorgestelde verkeersplateau's betreffen niet de reguliere verkeersplateau's met veelal een hoogte van 12 cm, maar deze worden maximaal 8 cm hoger dan de bovenkant van de rijbaan. Juist ook omdat er in de zomer mogelijk nog steeds een busroute loopt en er ook vakantieverkeer (campers, auto's met caravan of boot) rijdt. Afremmen is wel noodzakelijk echter hinderlijk zijn de plateaus daardoor niet. Daarnaast is het zo dat aan fietsers meer ruimte wordt geboden zoals inspreker ook vraagt. De fietsstroken, welke worden uitgevoerd in de kleur rood, hebben een breedte van 1,5 meter en hebben daardoor een belangrijker verkeersaandeel dan in de huidige situatie. Hieronder is het nieuwe profiel van het noordelijk deel van de Elkerzeeseweg weergegeven. De tekening 'Verkeersmaatregelen Scharendijke' waarop de profielen zijn opgenomen wordt toegevoegd aan bijlage 3 bij het ontwerpbestemmingsplan.



Profiel C-C Elkerzeeseweg noordelijk deel

Werkzaamheden:

- frezes asfalt t.b.v. fietssuggestiestrook
- rode fietssuggestiestroken + belijning
- kruisingen aanpassen naar plateau's

Figuur 2: profiel noordelijk deel Elkerzeeseweg

In het kader van rioolwerkzaamheden is in opdracht van de gemeente in 2006 bodemonderzoek uitgevoerd in de Elkerzeeseweg. Uit dat bodemonderzoek (cunetonderzoek, Elkerzeeseweg/ Dijkstraat, SMA Zeeland BV, projectnummer 2369531) blijkt dat de grond ter hoogte van de woning Elkerzeeseweg 9 en het voorziene plateau op de kruising met de Dijkstraat tot 2,5 m –mv bestaat uit zand en hier en daar klei. Op het DINOloket (Data en Informatie over de Nederlandse Ondergrond) is een boorprofiel achter woning Elkerzeeseweg 16 aangegeven. Daar is tussen 3m en 3,15m onder het maaiveld een veenlaag aangetroffen. Uit het archeologisch onderzoek dat voor de Recreatieverdeelweg 3^e fase is uitgevoerd is gebleken dat over vrijwel het gehele tracé een veenlaag aanwezig is. Deze varieert van diepte en dikte. Naar de kust toe ligt de veenlaag dieper en is die dunner. Het is daarom niet uitgesloten dat ter plaatse van Elkerzeeseweg 9 ook een veenlaag voorkomt. Plateau's met een hoogte van 8 cm geven in het algemeen bij een lage snelheid van het verkeer zoals op de Elkerzeeseweg geen sterke trillingen. Gelet op de forse verlaging van de verkeersintensiteiten, de afstand van ca. 60 meter tot het dichtstbij gelegen plateau, de wijze van uitvoering van het plateau (vloeiend) en het feit dat de Elkerzeeseweg niet in grote mate door zwaar verkeer bereden wordt zal naar verwachting van structurele trillingshinder geen sprake zijn.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Wel wordt de uitgewerkte tekening 'Verkeersmaatregelen Scharendijke' toegevoegd bij bijlage 3. Ook worden de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en de prognoses voor de autonome situatie en na planrealisatie als bijlage toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

I-3 Inspreker Elkerzeeseweg 9, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

1. Een autoluwe Elkerzeeseweg is fijn, maar inspreker ziet in de maatregelen met de plateaus een groot probleem, met het oog op trillingen die deze mogelijk gaan veroorzaken. Uit het eigen uitgevoerde sonderingsonderzoek is namelijk gebleken dat er pas na 23 meter een harde laag zit, en daarboven enkel een veen- en kleilaag. In de woning aan de Elkerzeeseweg 9 zitten al scheuren, en inspreker vreest voor nog meer scheuren en verzakkingen van de woning door trillingen als gevolg van de nieuwe verkeersremmende maatregelen.

2. Met de nieuwe indeling van de weg, vraagt inspreker zich af of fietsers veilig de doortocht kunnen maken. Er zal nog steeds bestemmingsverkeer zijn, zoals bijvoorbeeld voor de voetbal, tennis, pinautomaat, horeca en bus. Om de veiligheid van fietsers en voetgangers te waarborgen, is het beter hen een beschermd stuk fietspad/wandelpad toe te kennen.
3. Inspreker vraagt om een zebrapad of andere maatregel voor een veilige oversteek bij de Boutlaan naar de plus-supermarkt. De oversteek voor ouderen en ouders met jonge kinderen is nu niet veilig.

Beantwoording

1. De voorgestelde maatregelen zijn opgesteld in overleg met onder andere de dorpsraad en vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 6 oktober 2015. In het kader van rioolwerkzaamheden is in opdracht van de gemeente in 2006 bodemonderzoek uitgevoerd in de Elkerzeeseweg. Uit dat bodemonderzoek (cunetonderzoek, Elkerzeeseweg/ Dijkstraat, SMA Zeeland BV, projectnummer 2369531) blijkt dat de grond ter hoogte van de woning Elkerzeeseweg 9 en het voorziene plateau op de kruising met de Dijkstraat tot 2,5 m –mv bestaat uit zand en hier en daar klei. Op het DINOloket (Data en Informatie over de Nederlandse Ondergrond) is een boorprofiel achter woning Elkerzeeseweg 16 aangegeven. Daar is tussen 3m en 3,15m onder het maaiveld een veenlaag aangetroffen. Uit het archeologisch onderzoek dat voor de Recreatieverdeelweg 3^e fase is uitgevoerd is gebleken dat over vrijwel het gehele tracé een veenlaag aanwezig is. Deze varieert van diepte en dikte. Naar de kust toe ligt de veenlaag dieper en is die dunner. Het is daarom niet uitgesloten dat ter plaatse van Elkerzeeseweg 9 ook een veenlaag voorkomt. Plateau's met een hoogte van 8 cm geven in het algemeen bij een lage snelheid van het verkeer zoals op de Elkerzeeseweg geen sterke trillingen. Gelet op de forse verlaging van de verkeersintensiteiten, de afstand van ca. 60 meter tot het dichtstbij gelegen plateau, de wijze van uitvoering van het plateau (vloeiend) en het feit dat de Elkerzeeseweg niet in grote mate door zwaar verkeer bereden wordt zal naar verwachting van structurele trillingshinder geen sprake zijn.
2. In de huidige situatie zijn er ca. 4600 verkeersbewegingen ter hoogte van het perceel van de inspreker. In de toekomstige situatie zijn de verkeersbewegingen ter hoogte van dit perceel geprognoseerd op ca. 1100 verkeersbewegingen per etmaal. De Elkerzeeseweg wordt ingericht als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur. Om de veiligheid van fietsers en voetgangers te waarborgen is voorzien in fietssuggestiestroken aan beide zijden van de weg met een breedte van 1,5 meter, uitgevoerd in de kleur rood. De rijbaan heeft slechts een breedte van 2,8 meter. Tevens is er op dit weggedeelte op beide zijden sprake van een trottoir met een breedte van 1,2 meter. Met de voorgestelde maatregelen is de verkeersveiligheid van alle weggebruikers gewaarborgd.
3. De vraag betreffende een veilige oversteek op de Boutlaan valt in principe buiten de scope van dit project. Overigens is de wens van betrokkene reeds gerealiseerd. Er ligt inmiddels een voetgangersoversteekplaats tegenover de supermarkt.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-4 Inspreker Carlstraat 2, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

1. Inspreker verzoekt de rondweg zo snel mogelijk aan te leggen en de genoemde plateaus in de Elkerzeeseweg te veranderen in 'sluisjes'. Drempels zorgen voor schokgolven, en dit wordt niet gewaardeerd door omwonenden. Bij 'sluisjes' wordt het verkeer zodanig vertraagd dat het verkeer vanzelf de rondweg zal nemen.
2. Inspreker verzoekt om controle en handhaving van de snelheid van weggebruikers in het dorp. Graag regelmatige controle of plaatsing van flitspalen.

Beantwoording

1. De flankerende maatregelen zijn opgesteld in overleg met onder andere de dorpsraad Scharendijke en op 6 oktober 2015 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. De voorgestelde verkeersplateau's betreffen niet de reguliere verkeersplateau's met veelal een hoogte van 12 cm, maar deze worden maximaal 8 cm hoger dan de bovenkant van de rijbaan. Juist ook omdat er in de zomer mogelijk nog steeds een busroute loopt en er ook vakantieverkeer

(campers, auto's met caravan of boot) rijdt. Afremmen is wel noodzakelijk echter hinderlijk zijn de plateaus daardoor niet. De weg wordt ingericht als erftoegangsweg, de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur. De route door Scharendijke wordt zodanig langer dat doorgaand verkeer vanzelf de nieuwe weg zal gebruiken. De maatregelen worden ook direct na aanleg van de weg uitgevoerd zodat het op dat moment ook fysiek onmogelijk is om de bestaande route te nemen. Het nadeel van 'sluisjes' is de hogere geluidbelasting die dat met zich mee brengt vanwege afremmend en optrekkend verkeer. Tevens hebben sluisjes een negatiever effect op de luchtkwaliteit. De reactie geeft geen aanleiding om de voorgestelde plateaus, die onderdeel uitmaken van het totale maatregelenpakket en waarover zorgvuldig is nagedacht en afstemming heeft plaatsgevonden met onder andere de dorpsraad Scharendijke, de ondernemersvereniging en het Waterschap Scheldestromen, te vervangen door sluisjes. Controle en handhaving van het maximum snelheidsregime is geen bevoegdheid van de gemeente. Na de herinrichting zal de gemeente hiervoor aandacht vragen bij de politie.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-5 Inspreker Klaverstraat 59, Scharendijke

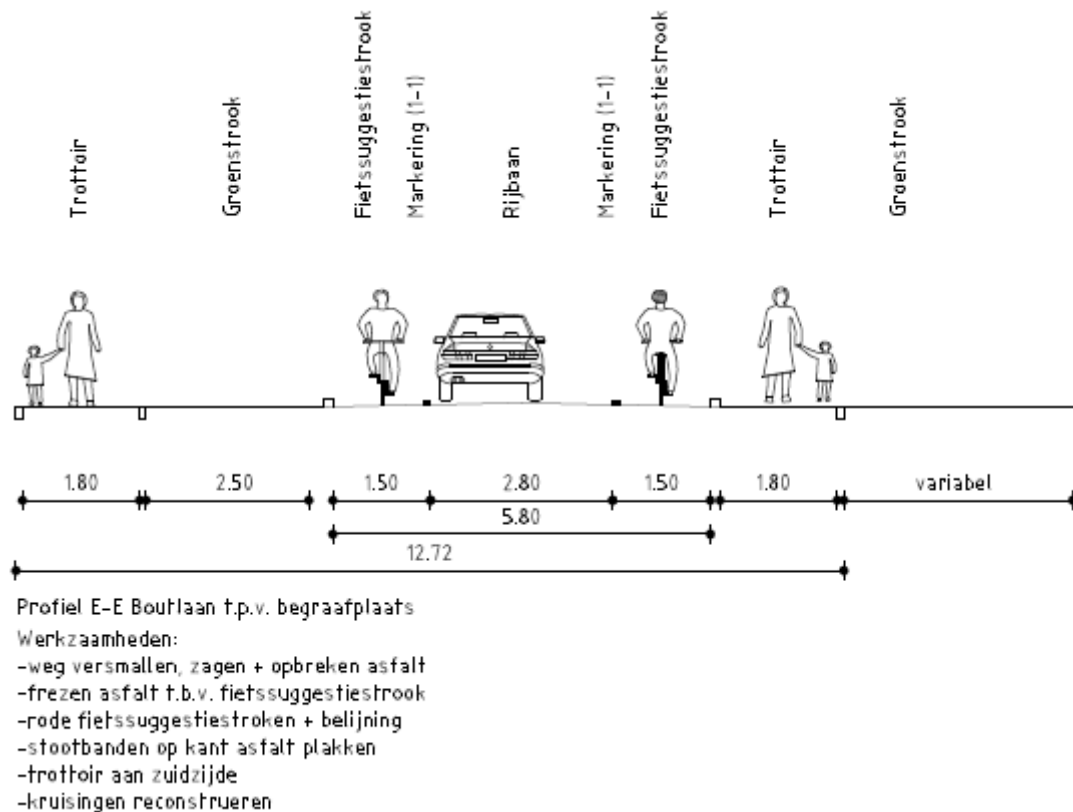
Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

Inspreker kan op grote lijnen instemmen met het voorgestelde tracé, echter de verkeersdruk op de Boutlaan en Elkerzeeseweg, met name in de zomer, vereist meer dan alleen flankerende maatregelen zoals nu voorgesteld. Inspreker stelt voor om zowel de Boutlaan als de Elkerzeeseweg in te richten zoals de Rampweg, dus primair gebruik als fietspad en secundair voor autoverkeer. Op dit moment is de verkeersdruk en lawaai onhoudbaar.

Beantwoording

De flankerende maatregelen zijn opgesteld in overleg met de dorpsraad Scharendijke, de ondernemersvereniging en het Waterschap Scheldestromen en op 6 oktober 2015 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Door het realiseren van brede fietssuggestiestroken (1,5 meter aan beide zijden van de weg) wordt de positie van de fietser op het noordelijk deel van de Elkerzeeseweg benadrukt. De rijloper heeft een beperkte breedte (2,8 meter), om te kunnen passeren moet uitgeweken worden naar de fietssuggestiestroken. (Profiel is opgenomen bij de beantwoording onder I-2, figuur 2) De verkeersintensiteiten zullen, met name op het noordelijk deel van de Elkerzeeseweg fors afnemen. In de huidige situatie zijn er ca. 4600 verkeersbewegingen op de Elkerzeeseweg, ten noorden van de Boutlaan. In de toekomstige situatie zijn de verkeersbewegingen op dit gedeelte van de Elkerzeeseweg, geprognosticeerd tussen 800 en 1100 verkeersbewegingen per etmaal. Door de forse afname van verkeer zal ook de geluidsbelasting op de woningen langs het noordelijk deel van de Elkerzeeseweg afnemen. Ten aanzien van het tracé rotonde Elkerzeeseweg – aansluiting Boutlaan wordt ook voorzien in een fietssuggestiestrook met een breedte van 1,5 meter aan beide zijden van de weg. Deze worden uitgevoerd in de kleur rood. De positie van de fietser wordt daarmee benadrukt. Daarnaast is aan de oostzijde van de Elkerzeeseweg op dit weggedeelte een trottoir met een breedte van 1,5 meter voorzien. Bij de beantwoording onder I-1 is een dwarsprofiel opgenomen (figuur 1). Op de Boutlaan worden eveneens maatregelen genomen. Het wegprofiel van de Boutlaan komt er, vanaf de Elkerzeeseweg tot voorbij de kruising met de Akkerbloemstraat uit te zien zoals aangegeven in figuur 3. Ook hier wordt een smalle rijloper aangelegd en brede fietssuggestiestroken. Aan de zuidzijde wordt een trottoir toegevoegd. Volgens de prognoses is er sprake van een lichte afname van verkeer na realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg (huidige situatie 2600 mvt/etmaal, situatie na planrealisatie 2500mvt/etmaal). Door deze afname verslechtert de geluidssituatie op de Boutlaan niet.



Figuur 3: profiel Boutlaan vanaf Elkerzeeseweg tot voorbij kruising Akkerbloemstraat

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Wel wordt de uitgewerkte tekening 'Verkeersmaatregelen Scharendijke' toegevoegd bij bijlage 3. Ook worden de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en de prognoses voor de autonome situatie en na planrealisatie als bijlage toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

I-6 Inspreker Kapelleweg 29, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

De rondweg is een prima ontwikkeling, echter de Kapelleweg is nu al een 'snelweg' waar veel te hard wordt gereden. Sinds de drempels in Elkerzee zijn geplaatst, rijdt heel veel verkeer over de Kapelleweg. Inspreker verzoekt daarom ook drempels aan te leggen op de Kapelleweg.

Beantwoording

Op de Kapelleweg zijn reeds snelheidsremmende maatregelen genomen in de zin van een tweetal sluisjes. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op 1500 motorvoertuigen per etmaal ligt. In de autonome situatie, een situatie waarin de 3^e fase Recreatieverdeelweg niet aangelegd zou worden is er een toename van 100 motorvoertuigen per etmaal in het jaar 2030, dus in totaal 1600 motorvoertuigen per etmaal. De situatie met 3^e fase Recreatieverdeelweg geeft eveneens een verkeersintensiteit van 1600 motorvoertuigen per etmaal. Op de verkeersbelasting in Looperskapelle heeft de 3^e fase Recreatieverdeelweg dus geen effect.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-7 Inspreker De Lelie 7, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

1. Bermen geschikt maken voor ruiters. Inspreker geeft aan dat ruiters en paarden steeds asociaal worden behandeld langs de weg. Het is van cruciaal belang dat ze een goede plek krijgen langs de weg (berm). Niet alleen voor de veiligheid, maar ook om overlast te voorkomen.
2. Inspreker verzoekt om een fietspad naast de Kloosterweg.
3. Het gedeelte van de rotonde van Scharendijke naar de Boutlaan is al jaren levensgevaarlijk. Inspreker verzoekt om de aanleg van een voetpad.
4. Voor de veiligheid van de bewoners van De Lelie verzoekt inspreker om snelheidsbeperkende maatregelen, door het gedeelte tussen de molen de Lelie en Elkerzee als 'bebouwde kom' aan te wijzen en hier een voet/fietspad aan te leggen. Het moet niet zo zijn dat de bewoners van de Lelie enkel met de auto van het bedrijventerrein af kunnen.

Beantwoording

1. Bij de aanleg van de nieuwe weg zal de provincie zorgdragen voor het goed afvlakken van de bermen, zodat deze geschikt zijn voor het gebruik door ruiters. Deze vraag heeft geen relatie met de mogelijkheden die in het bestemmingsplan worden geboden voor het aanleggen van de weg met bijbehorende voorzieningen.
2. De maximumsnelheid op de Kloosterweg wordt verlaagd van 80km/u naar 60km/u. Gelet op de functie van de weg is er geen aanleiding voor het aanleggen van een vrijliggend fietspad. Uitsluitend daar waar het gaat om de zogenaamde 'recreatieslagen' naar de kust wordt door het waterschap voorzien in een vrijliggend fietspad. Daarvan is hier geen sprake.
3. Langs de oostzijde van het wegvak rotonde Elkerzeeseweg – Boutlaan is een trottoir voorzien met een breedte van 1,2 meter. Onder inspraakreactie I-1 is het profiel opgenomen.
4. Op het wegvak tussen Molen De Lelie en Elkerzee wordt de snelheid verlaagd van 80km/u naar 60km/u. Op dat wegvak is geenszins sprake van aaneengesloten bebouwing, voor het aanmerken als bebouwde kom of het aanleggen van een vrijliggend fiets- of voetpad is geen aanleiding. De uitrit van het bedrijventerrein is niet aan dit wegvak gelegen, maar aan de Kloosterweg. Ook daar wordt de snelheid verlaagd zoals aangegeven onder 2. De ontsluiting van het bedrijventerrein wijzigt niet.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-8 Inspreker Kapelleweg 32, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

Handhaven van de maximumsnelheid van verkeer in Looperskapelle en er omheen. De maximum toegestane snelheid is nu 30 km/u, maar er wordt gewoon 60 km/ u gereden. Wanneer door het plan het verkeer toe zal nemen, verzoekt inspreker dan ook echt te handhaven op de snelheid. Inspreker stelt ook een maximumsnelheid van 60 km/u buiten Looperskapelle voor, in plaats van de huidige 80 km/u.

Beantwoording

Controle en handhaving van het maximum snelheidsregime is geen bevoegdheid van de gemeente. Betrokkene kan, eventueel via de dorpsraad, aan de wegbeheerder, in dit geval het Waterschap Scheldestromen, verzoeken om de bekende 'smiley' te plaatsen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op 1500 motorvoertuigen per etmaal ligt. In de autonome situatie, een situatie waarin de 3^e fase recreatieverdeelweg niet aangelegd zou worden is er een toename van 100 motorvoertuigen per etmaal in het jaar 2030, dus in totaal 1600 motorvoertuigen per etmaal. De situatie met 3^e fase recreatieverdeelweg geeft eveneens een verkeersintensiteit van 1600 motorvoertuigen per etmaal. Op de verkeersbelasting in Looperskapelle heeft de 3^e fase Recreatieverdeelweg dus geen effect. Door het waterschap wordt de maximumsnelheid op de Kloosterweg inderdaad verlaagd van 80km/uur naar 60km/uur.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-9 Inspreker Klaverstraat 11, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

Inspreker vraagt om voor de Carlstraat richting de Platteweg enkel éénrichtingsverkeer toe te staan, om het verkeersaanbod voor de basisschool rustiger te maken.

Beantwoording

De Carlstraat en de Platteweg maken geen onderdeel uit van de hoofdstructuur die in het kader van de flankerende maatregelen is bekeken. Het treffen van maatregelen op deze weg hoort niet tot de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Wij zijn overigens van mening dat een dergelijke maatregel niet effectief zal zijn en zijn daarom, los van dit bestemmingsplan, ook niet voornemens om deze maatregel te realiseren. Het instellen van éénrichtingsverkeer leidt tot snelheidsverhoging en wordt veelal niet nageleefd.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-10 Inspreker Elkerzeeseweg 33, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

1. Inspreker verzoekt om snelheidsbeperkende maatregelen op de Elkerzeeseweg, die geen herrie veroorzaken.
2. Zorgdragen dat automobilisten de rondweg ook daadwerkelijk nemen.
3. Zorgdragen dat er nu eindelijk snel gebouwd gaat worden, want inspreker wenst geen 'A16-hinder' meer. Toen inspreker haar woning in 2002 kocht was de rondweg al toegezegd. Dit duurt te lang.
4. Geluidshinder is niet meer aanvaardbaar. Nu ervaart inspreker zware overlast omdat iedereen die naar de Brouwersdam gaat zowel 's ochtends als 's avonds langs komt met grote auto's en caravans.
5. Inspreker verzoekt om fietspaden op de Elkerzeeseweg. Er wordt nu vanwege gevaarlijke situaties op het voetpad gefietst en voetgangers worden aangereden.

Beantwoording

1. De voorgestelde verkeersplateau's betreffen niet de reguliere verkeersplateau's met veelal een hoogte van 12 cm, maar deze worden maximaal 8 cm hoger dan de bovenkant van de rijbaan. Juist ook omdat er in de zomer mogelijk nog steeds een busroute loopt en er ook vakantieverkeer (campers, auto's met caravan of boot) rijdt. Afremmen is wel noodzakelijk echter hinderlijk zijn de plateaus daardoor niet.
2. Door direct na opening de flankerende maatregelen aan de Kuijerdamseweg en Elkerzeeseweg (noordelijk deel) uit te voeren worden automobilisten 'verplicht' de nieuwe weg te gebruiken. Er zal immers tijdelijk sprake zijn van een afsluiting. Daardoor ervaren gebruikers het gemak van de 3^e fase Recreatieverdeelweg en worden ze gestimuleerd deze route te nemen. De route via de 3^e fase Recreatieverdeelweg zal ook effectief sneller zijn dan de bestaande route via Kuijerdamseweg en Elkerzeeseweg. Daar wordt de snelheid verlaagd en worden maatregelen getroffen die een doorgang dwars door het dorp ontmoedigen. Via communicatie, bebording en het laten aanpassen van de hoofdroute in navigatiesystemen wordt het gebruik van de nieuwe weg gestimuleerd.
3. Met de start van het bestemmingsplantraject is een volgende stap gezet richting realisatie. Alles is erop gericht om snel met de aanleg van de nieuwe weg te starten. Budgetten zijn daarvoor vrijgemaakt. De daadwerkelijke start is wel afhankelijk van het in werking treden van het bestemmingsplan en daarmee ook van bezwaren van belanghebbenden en grondverwerving. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat het bestemmingsplan medio 2018 in werking kan treden en afspraken over grondverwerving dan ook zijn gemaakt.
4. Het aantal verkeersbewegingen langs de Elkerzeeseweg neemt fors af. In de huidige situatie zijn er 4400 verkeersbewegingen per etmaal op het wegvak ter hoogte van de woning van inspreker. In de nieuwe situatie zijn er slechts 600 geprognosticeerd.
5. Om de veiligheid van fietsers en voetgangers te waarborgen is voorzien in fietssuggestiestroken aan beide zijden van de weg met een breedte van 1,5 meter, uitgevoerd in de kleur rood. De rijbaan heeft slechts een breedte van 2,8 meter. Tevens is er op dit weggedeelte op beide zijden

sprake van een trottoir met een breedte van 1,2 meter. Het nieuwe dwarsprofiel voor het noordelijk deel van de Elkerzeeseweg is weergegeven in figuur 2. Met de voorgestelde maatregelen is de verkeersveiligheid van alle weggebruikers gewaarborgd.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Wel wordt de uitgewerkte tekening 'Verkeersmaatregelen Scharendijke' toegevoegd bij bijlage 3. Ook worden de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en de prognoses voor de autonome situatie en na planrealisatie als bijlage toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

I-11 Inspreker Kuijerdamseweg 66, Scharendijke

Ingekomen 20 april 2017

Samenvatting reactie

1. Inspreker verzoekt om van de Kuijerdamseweg vanaf de t-splitsing tot en met de dijk (Rampweg) een 30-km/u zone te maken met een voet- en fietspad. Zo worden auto's, vrachtwagens, tractors en campers ontmoedigd om deze weg te nemen, en andersom worden recreanten zoals fietsers en wandelaars gemotiveerd om voor deze weg te kiezen.
2. Inspreker stelt voor de kruising Elkerzeeseweg – Kuijerdamseweg (langs de dijk) van 's ochtends 6 uur tot 's middags 12 uur te sluiten, en alleen bestemmingsverkeer toe te staan naar de Rampweg en het strand. En dan andersom van 's middags 12 uur tot 's avonds 20 uur de kruising te sluiten en alleen bestemmingsverkeer van de Rampweg en strand toe te staan.
3. Inspreker verzoekt om kaartmateriaal op detailniveau voor de oplossingen voor het huidige (oude) traject en de verkeersontmoedigende maatregelen zoals de zig zag plateau's, in te zien bij een volgende (inspraak)bijeenkomst.

Beantwoording

1. De Kuijerdamseweg ligt gedeeltelijk buiten de bebouwde kom. Ter plaatse is daardoor geen 30km/u regime mogelijk. Daar waar de Kuijerdamseweg overgaat naar de bebouwde kom wordt een 30km/u-regime ingevoerd en worden maatregelen getroffen om auto's, vrachtwagens, tractoren en ander gemotoriseerd verkeer te stimuleren via de 3^e fase Recreatieverdeelweg te rijden. Door het realiseren van brede fietssuggestiestroken en een smalle rijbaan wordt de positie van de fietser benadrukt. Voor wandelaars is er een vrijliggend voetpad.
2. Door het realiseren van de 3^e fase Recreatieverdeelweg zal de verkeersintensiteit op de genoemde kruising fors afnemen. De voorgestelde maatregel is daardoor niet nodig. Door verschillende bloktijden wordt het wegbeeld onoverzichtelijk en dit is bovendien ook niet te handhaven.
3. Een meer gedetailleerde tekening van de te nemen maatregelen is beschikbaar en wordt toegevoegd aan bijlage 3 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarop zijn principedetails en dwarsdoorsneden opgenomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Wel wordt de uitgewerkte tekening 'Verkeersmaatregelen Scharendijke' toegevoegd bij bijlage 3.

I-12 InPRÓAd namens inspreker Weelweg 18, Scharendijke

Ingekomen 15 mei 2017

Samenvatting reactie

1. Inspreker beaamt dat de verkeersveiligheid in de kern Scharendijke door de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg zeker zal verbeteren. Maar hij vraagt zich af, als eigenaar van camping 'De Witte Molen', hoe het na de aanleg zit met de verkeersveiligheid op de Weelweg van en naar de rotonde, op de rotonde zelf en op de Elkerzeeseweg van en naar de rotonde. Na de realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg zullen er meer auto's, auto's met caravan en ander doorgaand (zwaar-) verkeer langs zijn camping (over de Recreatieverdeelweg en de Elkerzeeseweg) komen.
2. De bereikbaarheid van Schouwen-Duiveland voor de toerist zal verbeteren door de aanleg van de weg, maar de verblijven van de gasten op de camping 'De Witte Molen' zullen verslechteren door de directe ligging aan de Recreatieverdeelweg. Er staan straks caravans en chalets op slechts 10 meter afstand van de nieuwe weg.

3. Inspreker beaamt dat het woonklimaat in de kern Scharendijke zeker zal verbeteren door de aanleg van de weg. Echter, dit geldt zeker niet voor het woonklimaat op camping 'De Witte Molen', waarop ook de woning van inspreker aanwezig is. Inspreker refereert naar het gemeentelijk milieubeleid welke erop is gericht nieuwe wegen op een grotere afstand van bestaande woningen aan te leggen.
4. Inspreker refereert aan het gemeentelijk beleid hogere waarden wegverkeerslawaaï, waarin de gemeente een stand-still beginsel hanteert om het leefklimaat van de recreant op een mini-camping te waarborgen. Inspreker is van mening dat voor zijn woonhuis en de stacaravans en chalets op de camping 'De Witte Molen', de situatie wel degelijk verslechtert. Het leefklimaat van de inspreker en de recreanten op de camping wordt door het plan niet gewaarborgd.
5. In paragraaf 5.5 van het voorontwerpbestemmingsplan staat beschreven dat door toepassing van een geluidsscherm de geluidsbelasting op de camping aanvaardbaar en binnen de normen is. Echter, de geplande geluidsschermen lopen vanaf de rotonde tot aan de inrit van de woning aan de Weelweg en de inrit van de camping aan de Elkerzeeseweg en niet verder. De woning van inspreker en de stacaravans en chalets aan de Elkerzeeseweg worden niet volledig afgeschermd door de geluidsschermen. Voor de woning van de inspreker ontbreekt een berekening van geluidsbelasting.
6. Het bevreemdt inspreker dat in het akoestisch onderzoek voor de bestaande Weelweg gegevens van het aantal mv/etmaal en geluidsbelastingen ontbreken. Zo kan er geen vergelijking worden gemaakt tussen de huidige situatie en de nieuwe situatie zonder maatregelen en de nieuwe situatie mét maatregelen. Voor de Elkerzeeseweg is dit wel gedaan, en is de vergelijking wel te maken.
7. Inspreker vraagt zich af of een nieuw aan te leggen Recreatieverdeelweg op een afstand van minimaal 25 meter vanaf een bestaande woning of camping aangelegd moet worden. Andersom geldt immers de regel dat nieuwe woningen of caravans/chalets bij nieuw te realiseren campings of bij uitbreiding van een camping op minimaal 25 meter van de weg worden geplaatst.
8. Nu komen er volgens inspreker gemiddeld 50 tot 60 auto's per dag over de Weelweg langs de camping gereden. Na realisatie van de Recreatieverdeelweg zijn dat er zo'n 4500 per dag. Ook langs de Elkerzeeseweg wordt het dan veel drukker met duizenden auto's per dag, omdat al het verkeer wordt doorverwezen langs de Elkerzeeseweg richting Delingsdijk.
9. In paragraaf 5.5.2. van het voorontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er geluidsarm asfalt wordt toegepast op een deel van de nieuwe Recreatieverdeelweg, over een afstand van ten minste 120 meter, tot 30 meter voor de rotonde Elkerzeeseweg. Nabij de rotonde, waar de verhuurchalets op een afstand van maar 10 meter staan, komt er dus geen geluidsarm asfalt. Ook niet in de Elkerzeeseweg (vanaf de rotonde richting de Delingsdijk), waar de verkeersdrukte ook erg toeneemt. Inspreker vraagt zich af of er in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met de geluidsproductie en optrekkende- en afremmende motorvoertuigen ter plaatse van de overgangen van geluidsarm naar gewoon asfalt.
10. In bijlage 6, paragraaf 2.2 van het akoestisch onderzoek staat beschreven dat er op grond van de wet een aftrek kan worden toegepast op de berekende geluidsbelasting, vóór toetsing aan de grenswaarden. Er wordt verwezen naar de aftrek voor lichte motorvoertuigen. Inspreker vraagt zich af hoe het zit met de aftrek voor zware motorvoertuigen op de Recreatieverdeelweg, zoals vrachtwagens, tractoren met aanhangers etc.
11. Gelet op de hiervoor aangegeven bezwaren trekt inspreker het gehele akoestische onderzoek in twijfel, en vraagt om een nieuw onderzoek als second-opinion.
12. De Recreatieverdeelweg wordt aangesloten op een mini-rotonde. Deze naam geeft al aan dat het een kleine rotonde wordt, vanwege de beperkt aanwezige ruimte. Een ruimte die bij de aanleg van de nieuwe weg met geluidsscherm visueel nog beperkter wordt. Inspreker vraagt zich daarom af wat dat doet met de verkeersveiligheid en de overzichtelijkheid, en maakt zich daar zorgen over. Hij vraagt zich ook af of hierdoor de plannen wel uitvoerbaar zijn en financieel haalbaar.
13. Inspreker ziet zich genoodzaakt om na aanleg van de Recreatieverdeelweg de bedrijfsvoering van de camping de Witte Molen te moeten veranderen van verhuuraccommodatie naar standplaatsenverhuur. Het karakter van de camping zal door de weg enorm veranderen, het is dan geen kleine rustige camping meer. Inspreker wil zijn gasten geen vakantie aanbieden met geluidsoverlast, stankoverlast, gezondheidsoverlast en milieuoverlast. Een standplaatsverhuurder kiest er namelijk uiteindelijk zelf voor op een camping te gaan staan naast een Recreatieverdeelweg met 4500 verkeersbewegingen per dag. Dit brengt een omzetsdaling met zich mee. Inspreker geeft 2 mogelijke oplossingen aan:
 - ruimte maken langs de Weelweg voor de aanleg van de Recreatieverdeelweg door het noordelijke gedeelte van de camping te verplaatsen naar de zuidkant aan de Elkerzeeseweg.

- de camping verplaatsen naar een totaal nieuwe locatie, waar inspreker een nieuwe start kan maken.

Beantwoording

1. De te nemen maatregelen worden juist uitgevoerd mede in het kader van de verkeersveiligheid. De capaciteit van de bestaande rotonde is voldoende om de verwachte verkeersstromen te kunnen afwikkelen. Dat er meer (toeristisch) verkeer langs zijn camping zal komen is een feit.
2. Het woon- en leefklimaat ter plaatse van de camping is nader bekeken. Hierbij is als uitgangspunt gekozen dat de stacaravans op dezelfde wijze worden beschermd als reguliere woningen. Dit is ook het uitgangspunt van het gemeentelijk hogere waarden beleid. Uit het akoestisch onderzoek (RoyalHaskoningDHV, nr.T&PBE5806R002F01, d.d. 2 november 2017) blijkt dat, door het treffen van maatregelen, de geluidsbelasting ter plaatse van de stacaravans gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hiermee is dus ook ter plaatse van de stacaravans sprake van een goed woon- en leefklimaat.
3. In de module Geluid en Stilte van het milieubeleidsplan is de beleidsvisie opgenomen. Daarin staat, ten aanzien van wegverkeerslawaaï, dat er op *Schouwen-Duiveland nog genoeg ruimte is en uitbreidingen geen verkeerslawaaï hoeven op te leveren. Als het even kan, moeten nieuwe wegen op een grotere afstand van bestaande woningen worden aangelegd en nieuwe woningen wat verder van bestaande wegen.* Bij de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg is dit echter niet mogelijk gebleken om de weg verder van bestaande woningen aan te leggen. Wel is getoetst aan de beleidsdoelstellingen die stelt *dat bij nieuwe, omvangrijke, ontwikkelingen ervoor gezorgd wordt dat de geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen in elk geval binnen de toegestane normen blijft, maar liever nog ruim daaronder.* Zoals onder 2 al gemotiveerd blijkt uit het akoestisch onderzoek dat ook ter plaatse van de stacaravans de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Er wordt hiermee voldaan aan de beleidsdoelstelling uit de module Geluid en Stilte. De ontwikkeling is niet in strijd met het gemeentelijk beleid.
4. Het klopt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de standplaatsen toeneemt ten opzichte van de huidige feitelijke situatie. De Recreatieverdeelweg is een ander type weg met een ander doel dan de huidige Weelweg wat tot een hogere verkeersintensiteit en dus een hogere geluidsbelasting leidt. Overeenkomstig het Beleid Hogere Waarden Wegverkeerslawaaï is het uitgangspunt bij de aanleg van een nieuwe weg dat, als de geluidsbelasting ter plaatse van o.a. een woning hoger is dan 48 dB, er gemotiveerd een hogere waarde kan worden vastgesteld. Ten aanzien van verblijfsrecreatie wordt gesteld dat altijd aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB moet worden voldaan. Het vaststellen van een hogere waarde is niet mogelijk. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning Weelweg 18 en de stacaravans aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Er is dus geen strijd met het gemeentelijk beleid Hogere Grenswaarden Wegverkeerslawaaï.
5. Het akoestisch onderzoek is op dit punt aangevuld en verduidelijkt. Uit de berekening blijkt dat ter plaatse van alle stacaravans en ter plaatse van de woning door het nemen van maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan worden voldaan.
6. Het akoestisch onderzoek is op dit onderdeel aangevuld. In tabel 4.1 staat ook de geluidsbelasting in de huidige feitelijke situatie weergegeven.
7. In het bestemmingsplan Buitengebied is inderdaad opgenomen dat een minicamping op een minimale afstand van 25 meter van de Elkerzeeseweg mag worden opgericht. Voor andere geluidsgevoelige bestemmingen geldt een minimale afstand van 30 meter (art. 28.6.1). Deze regel ziet specifiek op een nieuw geluidsgevoelig object in relatie tot de weg. De afstandsnormen zijn opgenomen om een geluidsbelasting van 48 dB op de gevel van het nieuwe geluidsgevoelig object te waarborgen. Dit bestemmingsplan maakt geen nieuw geluidsgevoelig object mogelijk, maar een geluidsbelastende functie. De afstandseisen zoals in het bestemmingsplan zijn opgenomen gelden niet voor de situatie waarin een geluidsbelastende functie wordt toegevoegd. Wel wordt hetzelfde uitgangspunt gehanteerd als in artikel 28.6.1 van het bestemmingsplan Buitengebied, namelijk een geluidsbelasting van maximaal 48 dB op de gevel van geluidsgevoelige objecten. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat aan de 48 dB voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.
8. Het klopt dat de huidige verkeersintensiteit op de huidige Weelweg vele malen kleiner is in vergelijking met de situatie na de realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg. Ook de verkeersintensiteit op de Elkerzeeseweg richting Delingsdijk zal toenemen. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat, mede door het verlagen van de maximumsnelheid op de Elkerzeeseweg, de geluidsbelasting op de gevels de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. Er is daarmee sprake van een goed woon- en leefklimaat.
9. In het rekenmodel wordt rekening gehouden met optrekkend en afremmend verkeer bij bijvoorbeeld kruisingen en rotondes. Dit geldt ook voor overgangen van wegtypes.

10. De in artikel 110g genoemde snelheden in relatie tot lichte voertuigen geeft een kwalificatie van de weg aan. Aangezien de maximumsnelheden per voertuigtype anders kunnen zijn is de categorie lichte voertuigen als maatgevend aangehouden. De bedoelde aftrek is van toepassing op de totaal berekende geluidsbelasting, dus inclusief andere voertuigtypes, waaronder zwaar verkeer.
11. Het akoestisch onderzoek is aangevuld en verduidelijkt en vormt voldoende onderbouwing van de ontwikkeling.
12. Tijdens het ontwerptraject is rekening gehouden met het wegtype en de capaciteit van de aansluitingen teneinde een optimale verkeersveiligheid te realiseren.
13. Dat er sprake is van een gewijzigde situatie waarin de verkeersintensiteiten fors hoger liggen dan in de huidige situatie leidt niet direct tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat, met de te nemen maatregelen, een geluidsniveau kan worden bereikt dat bij reguliere woningen aanvaardbaar wordt geacht op basis van de Wet Geluidhinder. Verder blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat de grenswaarden niet worden overschreden. Ten aanzien van de door inspreker aangedragen oplossingen kan worden vermeld dat er op dit moment geen noodzaak is om vanwege de realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg tot een verplaatsing over te gaan. Gemeente en provincie hebben echter begrip voor het standpunt van inspreker dat het karakter van de camping door de aanleg van de weg kan wijzigen. Inspreker heeft de wens geuit om te onderzoeken of verplaatsing van de camping mogelijk is. We denken daar in mee en een eerste gesprek hierover heeft plaatsgevonden. Dit staat echter los van het project, omdat een noodzaak tot verplaatsing niet voortvloeit uit de aanleg van de weg. Dit staat derhalve ook geheel los van dit bestemmingsplantraject.

Conclusie

Aan het bestemmingsplan wordt het aangevulde akoestisch onderzoek toegevoegd. Voorts wordt de locatie, hoogte en reductie van de geluidswerende maatregelen vastgelegd in de regels ter waarborging van het woon- en leefklimaat.

I-13 Inspreker Elkerzeeseweg 42, Scharendijke

Ingekomen 15 mei 2017

Samenvatting reactie

1. Het is voor de inspreker als eigenaar van camping 'De Vliedberg' onacceptabel dat de geplande Recreatieverdeelweg op een kortere afstand tot de camping komt te liggen, zonder dat daar afdoende maatregelen voor worden getroffen.
2. Inspreker geeft aan dat het onduidelijk is wat er met het vakantiehuisje van de familie Keijer gaat gebeuren ten opzichte van de zichtlijnen naar 'De Vliedberg' toe.
3. Er is te lichtvaardig over de waterafvoer nagedacht. Een te kleine sloot, achter de camping, die nu al problemen geeft.
4. Inspreker heeft vorig jaar al bovenstaande punten bij de Provincie Zeeland aangegeven, maar heeft tot op heden geen gehoor gekregen op zijn bezwaren. Hij hoopt nog steeds op een tevreden oplossing.

Beantwoording

1. In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hoewel formeel ten opzichte van een recreatieterrein de voorkeursgrenswaarde van 48dB niet van toepassing is, is het gemeentelijk en provinciaal beleid om het maximale geluidsniveau op recreatieterreinen gelijk te stellen aan die van reguliere woningen. Uit het akoestisch onderzoek (RoyalHaskoningDHV, nr.T&PBE5806R002F01, d.d. 2 november 2017) blijkt dat ter plaatse van de stacaravans de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat en aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.
2. De provincie is nog in overleg met de eigenaren van Weelweg 5 over aankoop van (een deel van) hun perceel. Er is op dit moment nog geen beslissing genomen of wel of niet tot herbouw van de woning wordt overgegaan. Herbouw is uitsluitend mogelijk binnen de woonbestemming zoals die is vastgelegd in het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied'. De gemeente werkt niet mee aan een bestemmingswijziging voor het bouwen buiten dat bouwvlak, mede omwille van de zichtbaarheid van de Vliedberg.
3. Op 24 juni 2016 is er een gesprek geweest tussen inspreker en vertegenwoordigers van de provincie Zeeland, waarin eveneens is aangegeven dat de watergang langs de Weelweg, waarop de drainages van zijn camping afwateren, naar zijn mening onvoldoende capaciteit heeft. De afmetingen van de voorziene watergangen in het kader van dit project zijn afgestemd met het

Waterschap Scheldestromen. Het in de inspraakreactie vermelde capaciteitsprobleem is nog eens specifiek voorgelegd aan het waterschap, aangegeven is dat dit niet bekend is en dat er ook geen reden is om de watergang ter plaatse verder te verruimen. Met de realisatie van het project wordt een nieuwe sloot aangelegd volgens de huidige normen. De sloot biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water.

4. Voor de naar aanleiding van het gesprek van 24 juni 2016 uitgevoerde acties en de bevindingen daarbij, verwijzen we naar de beantwoording van de vragen 1 t/m 3.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

I-14 Inspreker p/a Zanderijweg 14, Apeldoorn

Ingekomen 16 mei 2017

Samenvatting reactie

1. Inspreker is eigenaar van het perceel Weelweg 5, bestaande uit een kadastraal perceel met een woonbestemming (MS F104) en een kadastraal perceel met een agrarische bestemming (MS F105). Inspreker behoudt zich het recht voor de zienswijze aan te vullen, en geeft aan dat dit een voorlopige zienswijze is.
2. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt beschreven dat de huidige woning ten behoeve van de aanleg van de nieuwe weg moet verdwijnen. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de woning elders op het perceel, meer naar achteren, te herbouwen. Inspreker geeft echter aan dat er enkel is onderzocht naar wat op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is om de woning achterop het perceel te herbouwen. Er is niet onderzocht of afwijking van de geldende regels, ten gunste van inspreker, mogelijk is. Inspreker betwijfelt of de gemeente dit laatste onderzoek nog gaat uitvoeren. Van de Provincie Zeeland heeft inspreker vernomen dat de provincie en de gemeente in overleg zijn om de herbouwmogelijkheden opnieuw te onderzoeken om tot een voor alle betrokken partijen acceptabel compromis te komen. Inspreker vraagt naar de resultaten van het overleg.
3. Inspreker geeft aan dat, gelet op de onmogelijkheden om een nieuwe woning te bouwen, de woonbestemming van het perceel Weelweg 5 feitelijk een wassen neus. In het nieuwe bestemmingsplan mag er immers niet binnen het voorste gedeelte van de woonbestemming (is ongeveer 2/3 van het totale woonperceel) een woning worden gebouwd. Zonder enig overleg over compensatie (in natura, dus herbouw, dan wel financieel), wordt de woning in het nieuwe bestemmingsplan wegbestemd.
4. Inspreker vindt het onredelijk dat er, gelet op de geluidscontour, in het nieuwe bestemmingsplan een totaalverbod voor het bouwen van gebouwen opgenomen is. Het zou de gebruiksmogelijkheden van het perceel Weelweg 5 vele malen vergroten als binnen de geluidscontour wel garages en schuren mogelijk zijn. Zo kan de bestaande garage worden gehandhaafd. Inspreker geeft aan dat het mogelijk is dat de gemeente een minder strenge eis toestaat met betrekking tot geluidscontour.
5. In de huidige situatie heeft zowel het woonperceel als het agrarische perceel een eigen in/uitrit, middels een dam. In de nieuwe bestemmingsplantekeningen lijkt de dam van het agrarische perceel verdwenen te zijn. Inspreker stelt dat ieder perceel zijn eigen ontsluiting dient te hebben, en wil alvorens de tekeningen definitief worden gemaakt zijn goedkeuring geven over de exacte locatie van de nieuwe dammen.
6. Inspreker stelt dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening, nu de woning aan die de Weelweg 5 moet verdwijnen niet of nauwelijks kan worden herbouwd binnen het perceel, en alternatieven er niet zijn of niet worden overwogen.

Beantwoording

1. De ingediende brief is in behandeling genomen als een inspraakreactie in het kader van de inspraakprocedure. Inspreker geeft aan dat de familie zich het recht voorbehoudt om de inspraakreactie aan te vullen. Wij hebben binnen de gestelde termijn geen aanvulling op deze reactie ontvangen, zodat de inhoud van de brief door ons wordt beschouwd als de complete inspraakreactie van inspreker. Volledigheidshalve vermelden wij dat eventuele formele zienswijzen pas ingediend kunnen worden als het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, waarbij duidelijk moet zijn wie de exacte indiener(s) van de zienswijze is/zijn.

2. Er is wel degelijk onderzocht of afwijking van het geldende bestemmingsplan ten behoeve van het creëren van ruimere herbouwmogelijkheden mogelijk is. De conclusie daarvan is dat dit om verschillende redenen niet mogelijk is. Het perceel en de directe omgeving ervan brengen beperkingen met zich mee. Een en ander is uitgewerkt in de quickscan die reeds geruime tijd in het bezit is van inspreker. Wij verwijzen kortheidshalve naar deze quickscan. Het college van burgemeester en wethouders heeft op basis daarvan besloten om uitsluitend medewerking te verlenen aan herbouw op basis van het nu geldende bestemmingsplan waarbij wel afgeweken wordt van de maximale hoogte die op basis van de geldende regeling voor bescherming van de windvang van de molen mogelijk is. Naar aanleiding van overleg tussen gemeente, provincie en betrokkene is nader onderzocht of met meer geluidsstil asfalt een ruimer bouwkavel kan worden gerealiseerd. Dit blijkt mogelijk. De grens van het bestemmingsplan wordt aangepast, zodat de te herbouwen woning meer ruimte krijgt aan de voorzijde. Het aanvullend onderzoek wordt toegevoegd als bijlage bij de plantoelichting.
3. In het nieuwe bestemmingsplan wordt een gedeelte van de woonbestemming wegbestemd. Dit deel mag uitsluitend als tuin worden gebruikt, er zijn geen bouwmogelijkheden. Bij het bepalen van de schadeloosstelling door de provincie worden alle schadecomponenten meegenomen, waaronder ook een eventuele waardevermindering van het overblijvende deel van het perceel. Op het achterste deel blijft een bouwvlak voor een nieuwe woning met een beperkte omvang over. Het is aan de inspreker om de keuze te maken wel of geen gebruik te maken van deze mogelijkheid.
4. Het realiseren van bijgebouwen voor de voorgevel van de woning is vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst. Daarom is in het geldende bestemmingsplan ook opgenomen dat aan- en uitbouwen en bijgebouwen op minimaal 3 meter uit de voorgevel moeten worden gebouwd. Hoewel op basis van de Wet geluidhinder de mogelijkheid bestaat om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde van 48dB werkt de gemeente hieraan niet mee. In het gemeentelijk beleid is namelijk vastgelegd dat er in het buitengebied in principe geen medewerking wordt verleend aan een hogere waarde op basis van de Wet Geluidhinder. De gemeente maakt gebruik van deze beleidsvrijheid die de Wet geluidhinder biedt om de kwaliteit van het wonen in het buitengebied te waarborgen. Er zijn een aantal uitzonderingsmogelijkheden opgenomen waarin een hogere waarde kan worden vastgesteld, echter de situatie aan de Weelweg 5 voldoet daar niet aan.
5. Uiteraard is het nodig dat ieder perceel in dit geval zijn eigen ontsluiting heeft. Het bestemmingsplan regelt niet waar de dammen exact komen te liggen. De dam naar perceel F104 is abusievelijk niet aangegeven op de inrichtingstekening. In eerdere gesprekken is aan inspreker toegezegd, dat bij aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg naar beide percelen F104 en F105 een nieuwe toegangsdam wordt aangelegd. De inrichtingstekening is hierop aangepast.
6. In de directe nabijheid van de huidige woning zijn geen herbouwmogelijkheden aanwezig, anders dan degene die op grond van het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn met inachtneming van het ontwerpbestemmingsplan 3^e fase Recreatieverdeelweg. Dit is onderzocht en vastgelegd in de quickscan. Een goede ruimtelijke ordening is de basis voor beoordeling in de quickscan en de besluitvorming die daarover heeft plaatsgevonden.

Conclusie

De reactie leidt tot aanpassing van de plangrens.

Ambtshalve opmerkingen

Er zijn ondergeschikte (redactionele) aanpassingen doorgevoerd in de toelichting en in de bestemmingsplanregels. In de toelichting is kort aandacht besteed aan het archeologisch vervolgonderzoek.