

Antwoordnotitie zienswijzen

Bestemmingsplan 3^e fase Recreatieverdeelweg



Augustus 2018

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan '3^e fase Recreatieverdeelweg' heeft van 5 februari 2018 tot en met 19 maart 2018 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Schouwen-Duiveland te Zierikzee en was digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode heeft iedereen bij de gemeenteraad schriftelijk of mondeling zienswijzen kenbaar kunnen maken op voornoemd ontwerpbestemmingsplan.

Er zijn 9 zienswijzen ingekomen. De binnengekomen zienswijzen zijn na een complete beoordeling, samengevat, beantwoord en van een conclusie voorzien. Bij de beantwoording is de gehele tekst van de zienswijze betrokken en niet alleen de samenvatting. In de conclusie is opgenomen of en zo ja op welke wijze het gemeentebestuur het bestemmingsplan heeft aangepast.

2. Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn tijdig ingediend. Hoewel de zienswijze onder 2. ingekomen is op 21 maart 2018 en het poststempel op de originele enveloppe onleesbaar is en daarmee de tijdige indiening ongewis is, betreft dit een aanvulling op de zienswijze onder 1. Geconcludeerd wordt dat de ingekomen zienswijzen ontvankelijk zijn.

3. Samenvatting en beoordeling zienswijzen

1. InPRÓAd namens reclamant 1, woonachtig Weelweg, Scharendijke, Ingekomen: 19 maart 2018

Samenvatting

1. Camping De Witte Molen is nu een kleine rustige camping. De bedoeling is om de 8 ingeboete standplaatsen in de toekomst weer te benutten na een uitbreiding van de camping in zuidelijke richting langs de Elkerzeeseweg. Nu de Recreatieverdeelweg 3^e fase er komt ziet betrokkene zich genooddakt om de bedrijfsvoering te veranderen van verhuuraccommodatie naar standplaatsenverhuur. Daarom een noodkreet. Het karakter van de camping verandert enorm door de aanleg van de nieuwe weg. De camping zal geen plek meer zijn waar de gasten bewust komen voor de rust en kleinschaligheid. Betrokkene wil zijn gasten geen vakantie aanbieden met geluids-, stank-, gezondheids- en milieuoverlast. Het wijzigen van eerdergenoemde bedrijfsvoering zorgt voor een forse omzetsdaling. In combinatie met het inboeten van 8 plaatsen ten behoeve van de gemaakte kwaliteitsslag zal het bedrijf niet meer levensvatbaar zijn.
2. Er zijn door het Waterschap geen gesprekken gevoerd met betrokkene over een wijziging van het oppervlaktewatersysteem op zijn camping. Indiener vraagt zich af waar hij het wateradvies terug kan vinden. Betrokkene maakt ernstig bezwaar tegen het verdiepen van de 'greppel', welke gelegen is aan de achterzijde van de camping. Deze komt op grond van de camping en te dicht bij de caravans. Daarnaast zorgt een watergang op het zuidwesten voor veel stankoverlast. Bij nieuw aan te leggen campings moet er aan de randen eerst 10 meter beplanting komen, dan 5 meter berm om de sloot te kunnen baggeren en dan komt pas de sloot. Verzocht wordt om dit ook toe te passen bij de camping.
3. In de inspraakreactie zijn opmerkingen gemaakt over de verkeersveiligheid op de Weelweg, van en naar de rotonde, op de rotonde zelf en op de Elkerzeeseweg van en naar de rotonde. De verkeersveiligheid in Scharendijke verbetert, maar of de verkeersveiligheid op de Weelweg van en naar de rotonde, op de rotonde zelf en op de Elkerzeeseweg van en naar de rotonde gegarandeerd is blijft een vraag. Het blijft een mini-rotonde vanwege de beperkt aanwezige ruimte, terwijl het heel veel meer verkeer is. De beantwoording van de inspraakreactie op de punten 1 en 12 is te kort door de bocht, te algemeen en niet afgestemd op de vraag. Er is niet gereageerd op de opmerkingen vanuit betrokkene omtrent de verkeersveiligheid, overzichtelijkheid, uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid. Door de plaatsing van een geluidscherm wordt de aanwezige ruimte visueel nog beperkter, welke de verkeersveiligheid en de overzichtelijkheid niet ten goede komt.
4. Betrokkene is van mening dat er wel voldoende ruimte aanwezig of te creëren is om de nieuwe weg op grotere afstand van de bestaande woningen en verblijfsrecreatie aan te leggen. Betrokkene heeft aangegeven dat het verplaatsen van een deel van de camping naar

de zuidkant aan de Elkerzeeseweg of het verleggen van de Recreatieverdeelweg naar de zuidzijde van de camping tot de mogelijkheden behoort.

5. In tegenstelling tot wat in de antwoordnotitie staat (beantwoording onder 2, 3, 4 en 5) wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van alle stacaravans en ter plaatse van de woning door het nemen van maatregelen niet voldaan. Volgens tabel 4.4 op bladzijde 17 van het Rapport Aanleg Recreatieverdeelweg te Scharendijke 'akoestisch onderzoek' d.d. 2 november 2017 wordt op de locaties 16_A en 16-3_A respectievelijk 50.1 en 53 dB gemeten. Er is daarmee geen sprake van een goed woon- en leefklimaat.
6. In de beantwoording door het college is stellig aangegeven dat in het rekenmodel rekening wordt gehouden met optrekkende en afremmend verkeer bij bijvoorbeeld kruisingen en rotondes en dat dit ook geldt voor overgangen van wegtypes. Op bladzijde 5 van het akoestisch onderzoek, onder 3.2 rekenmethode, 2^e alinea staat iets anders.
7. Indiener trekt het gehele akoestische onderzoek in twijfel. Het akoestisch onderzoek is niet alleen aangevuld en verduidelijkt: betrokkene heeft de indruk dat het opnieuw is opgebouwd in november 2017. Hij ziet graag een volledige second opinion vóór vaststelling van het bestemmingsplan door de Raad.
8. Betrokkene stelt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en dat dit op basis van het gemeentelijk beleid ook niet bij recreatieverblijven/stacaravans is toegestaan. Betrokkene maakt bezwaar tegen het feit dat hij zelf tot verplaatsing zou moeten overgaan. Betrokkene geeft aan dat er wel een noodzaak is om in te gaan op de aangedragen oplossingen tot verplaatsing. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening, een goed woon- en leefklimaat, verkeersveiligheid, overzichtelijkheid etc. De 3^e fase Recreatieverdeelweg kan alleen maar gerealiseerd worden door een verschuiving of verplaatsing van camping de Witte Molen. Verzocht wordt om ruimte te creëren door verschuiving of verplaatsing te faciliteren. Betrokkene doet een voorstel voor een dwarsdoorsnede-profiel. Gemeente en provincie moeten daar in meedenken en aan bijdragen.
9. Indiener maakt ernstig bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingplan zoals die nu als ontwerpbestemmingplan ligt. Mocht dit bestemmingsplan toch ongewijzigd vastgesteld worden, zal indiener beroep aantekenen bij de Raad van State en een verzoek om een voorlopige voorziening indienen. Bij onherroepelijkheid zal planschade worden gevraagd.

Beantwoording

1. Meerdere malen is er overleg geweest waarin uitleg is gegeven waarom uitbreiding naar de zuidzijde geen optie is. Wel is desgevraagd aangegeven dat we willen meedenken over mogelijkheden voor verplaatsing naar andere locaties. Betrokkene moet daarin wel zelf het voortouw nemen. Ook op de huidige locatie is de gemeente bereid mee te denken naar (beperkte) uitbreiding ten behoeve van verplaatsing van een aantal eenheden, maar in zuidelijke richting is dit niet mogelijk vanwege met name de molenbiotoop. Naar aanleiding van de diverse gesprekken is betrokkene nog niet met concrete voorstellen gekomen voor uitbreiding of verplaatsing. De volgens betrokkene noodzakelijke wijziging in de bedrijfsvoering wordt niet gestaafd door de voor het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken. Daaruit blijkt immers dat het geluidsniveau op het gehele campingterrein met het aanbrengen van geluidsarm asfalt en een geluidscherm onder de grenswaarden blijft die conform het gemeentelijk beleid en uit de Wet geluidhinder voortvloeien. Ook op het aspect luchtkwaliteit wordt voldaan aan de daarvoor geldende normen.
2. Het aanpassen van de watergang is niet voorzien op gronden in eigendom bij betrokkene, maar in zuidelijke richting. Het onderhoud van de betreffende watergang vindt plaats vanaf het buurperceel aan de zuidzijde, conform de bestaande situatie. Het is aan de ondernemer te zorgen voor voldoende landschappelijke inpassing op eigen terrein. De huidige groenstrook is redelijk smal waardoor de afstand tussen bestaande caravans en de bestaande greppel op sommige plaatsen mogelijk wat kort is. Dat is echter een keuze van de ondernemer zelf geweest. In het kader van de realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg is er geen aanleiding om dit door de ondernemer ervaren probleem op te lossen. De situatie voor de ondernemer wijzigt niet door de omvorming van de greppel naar een sloot. Het profiel van de sloot is ook zodanig dat geen stankoverlast hoeft te worden verwacht. Het water kan goed doorstromen, er zijn ook geen klachten over stankoverlast bekend van vergelijkbare sloten gelegen op het zuidwesten. Het wateradvies betreft een brief van het Waterschap Scheldestromen aan de gemeente Schouwen-Duiveland d.d. 24 april 2017 en kan indien gewenst separaat aan betrokkene worden toegezonden.

3. Een rotonde is een verkeersveilige kruispuntoplossing waar de voorrang duidelijk geregeld is. Verkeer dat de rotonde op wil rijden moet voorrang verlenen aan verkeer dat op de rotonde rijdt. De rijsnelheid op de rotonde is laag. Er is voor de weggebruiker als die bij de rotonde komt voldoende zicht om te beoordelen of die de rotonde op kan rijden of moet wachten omdat er verkeer van links komt. In CROW-publicatie 126 'Eenheid in rotondes' wordt als vuistregel voor de etmaalcapaciteit van een enkelstrooksrotonde tussen de 20.000 en 25.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Dat is ruim voldoende voor deze situatie waarin er ca. 5.000 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht. Indien de watergang tussen de Weelweg en de camping wordt gedempt, dan is er voldoende ruimte voor het realiseren van een geluidscherm, waarbij geen afbreuk wordt gedaan aan de verkeersveiligheid of overzichtelijkheid. De financiële haalbaarheid van de weg is gewaarborgd in de samenwerkingsovereenkomst die door de Provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen en de gemeente Schouwen-Duiveland is ondertekend.
4. Het voorkeurs tracé voor de 3^e fase Recreatieverdeelweg is na een zorgvuldige belangenafweging vastgesteld. Het verleggen van het tracé naar de zuidzijde van de camping heeft verschillende consequenties. De totale lengte van het tracé van de 3^e fase Recreatieverdeelweg wordt daardoor ca. 200 meter langer. Verkeer met de bestemming Scharendijke en Den Osse dient over een extra rotonde te rijden en de ritduur zal hierdoor toenemen. Verkeer richting Scharendijke en Den Osse is dan eerder geneigd de huidige route te kiezen via de Kuijerdamseweg en de Elkerzeeseweg. Het doel van de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg, het verminderen van verkeersdruk in de kern Scharendijke staat daarmee onder druk. Daarnaast ontstaat een ongunstige kaveldoorsnijding in het landbouwperceel aan de zuidzijde van de Weelweg. De kosten voor aanleg van de weg worden bovendien fors hoger.

De gemeente heeft aangegeven bereid te zijn om mee te denken in een verplaatsing van de camping, dan wel het opzoeken van de maximale uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie conform het geldende beleid. Met betrokkene is hierover gesproken. Daarbij is ook aangegeven dat uitbreiden in zuidelijke richting geen optie is vanwege de ligging binnen 100 meter vanaf de molen, waarbij de windvang van de molen is beschermd. Nieuwe bebouwing of opgaande beplanting is op die locatie niet mogelijk vanwege de molenbiotoop. In westelijke richting is wel een beperkte uitbreidingsmogelijkheid aanwezig. Betrokkene zou nagaan of er een mogelijkheid is tot verwerving van deze gronden, bezien of dit voor de bedrijfsvoering van betrokkene een oplossing zou zijn en met een concreet verzoek komen. Tevens is een aantal locaties voor verplaatsing de revue gepasseerd, betrokkene zal echter zelf met een concreet voorstel moeten komen welke door de gemeente kan worden beoordeeld.
5. Voor wat betreft de in tabel 4.4 van het akoestisch rapport aangegeven geluidsniveaus ter plaatse van de rekenpunten 16_A en 16-3_A van respectievelijk 50,1 en 53 dB het volgende. Tabel 4.4 geeft de cumulatieve geluidsbelasting, dat wil zeggen naast het directe (geluids)effect ook het effect van de aanleg ervan dat een aantal omliggende wegen een betere ontsluiting krijgt, en dus drukker worden. Voor dit effect bestaat geen concrete regelgeving, niet via de Wet geluidhinder en ook niet via provinciaal of landelijk beleid. In overleg tussen de gemeente en de provincie is afgesproken om hiervoor toch een relatief streng beoordelingskader aan te houden. Hierbij wordt een toename in de geluidsbelasting van maximaal 2 dB als acceptabel beschouwd. Dit komt overeen met het reconstructie criterium uit de Wet geluidhinder (die hier echter niet van toepassing is). Een toename van 2 dB is in de praktijk net hoorbaar. Het is onwaarschijnlijk dat dit tot extra hinder vanwege het geluidsniveau leidt. De in tabel 4.4 opgenomen gecumuleerde waarden voor het geluid ter plaatse van de rekenpunten 16_A en 16-3_A zijn 50,1 en 53 dB na aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg. In de huidige situatie is de geluidbelasting ter hoogte van deze twee rekenpunten 54,7dB. Dit betekent dat door de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg en de daarmee samenhangende maatregelen het geluidniveau afneemt. Er wordt voldaan aan het door provincie en gemeente gestelde bovenwettelijke beoordelingskader. In tabel 4.3 is de geluidsbelasting als gevolg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg weergegeven (zonder cumulatie). Ter plaatse van rekenpunt 16-3A is dit 44,2 dB. Dit ligt duidelijk onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.
6. Zoals in het akoestisch onderzoek is vermeld, is gerekend volgens Standaardrekenmethode II zoals opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Dit is een wettelijk verplichte rekenmethode. In het rekenmodel is een zgn. optrektoeslag opgenomen. Deze optrektoeslag verrekent de wijziging van de geluidsbelasting als gevolg van het optrekken en

afremmen van verkeer. In het model is hier ter plaatse van de rotonde rekening mee gehouden. Het is niet zo dat de overgang van gewoon naar geluidsarm asfalt zorgt voor het afremmen van voertuigen of extra geluid. Deze overgang wordt naadloos gelegd en in het rekenmodel hoeft hiermee dan ook geen rekening te worden gehouden.

7. De stelling dat het akoestisch onderzoek opnieuw is opgebouwd is niet juist. De inspraakreacties gaven aanleiding om op onderdelen het onderzoek te verduidelijken. De inspraakprocedure is hier juist voor bedoeld. Zo is een aantal tabellen toegevoegd. Tabel 3.1 is toegevoegd met daarin de verkeersintensiteiten en maximum snelheden in de huidige situatie (2015) en na aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg in 2030. Op basis van deze gegevens is de geluidbelasting berekend. De in tabel 3.1 opgenomen verkeersintensiteiten en snelheden zijn dezelfde als waarmee in het rapport uit februari 2017, dat met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage lag, is gerekend. Verder zijn de tabellen met de berekende geluidsbelastingen gesplitst in tabellen voor de situaties exclusief en inclusief te nemen maatregelen, zoals geluidscherm en geluidsarm asfalt. Dit om het verschil tussen die 2 situaties duidelijk te maken. Aan de tabellen is ook een kolom toegevoegd met daarin de geluidbelastingen in de huidige situatie (2015). De tabellen 4.2 en 4.4 geven naast het directe geluidseffect van de nieuwe weg ook het effect als gevolg van het verkeer op de omliggende wegen weer. De in deze tabellen gegeven geluidsbelastingen zijn die van alle wegen tezamen (cumulatieve belasting). In deze tabellen zijn ook de rekenpunten op de kampeermiddelen en ook de woning van betrokkene meegenomen. Het akoestisch rapport is op een zeer zorgvuldige manier tot stand gekomen. Wij zien geen aanleiding voor een second opinion.
8. Zoals onder ons antwoord onder punt 5 van deze zienswijze al is aangegeven, is in tabel 4.3 de geluidsbelasting als gevolg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg opgenomen. Er zijn ook rekenpunten ter plaatse van de camping geplaatst. Uit de berekening blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Er wordt voldaan aan het gemeentelijke en provinciale geluidsbeleid. Met het plaatsen van een geluidscherm tussen de Weelweg/Elkerzeeseweg en de camping worden er geen grenswaarden overschreden. Ter plaatse van de camping wordt voldaan aan het bovenwettelijk beleidskader waarbij verblijfsrecreatieve eenheden wat betreft geluid vergelijkbaar worden gesteld met reguliere woningen. Een noodzaak waarin provincie en/of gemeente bijdragen aan een verplaatsing van (een deel van) de camping is niet aanwezig. Er is geen sprake van een knelpunt, ook niet door de realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg. Zoals reeds eerder aangegeven hebben gemeente en provincie begrip voor het standpunt van betrokkene dat het karakter van de camping door de aanleg van de weg kan wijzigen en is er de bereidheid om mee te denken in mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering, inclusief een beperkte uitbreiding of een eventuele verplaatsing, maar dan uitsluitend op initiatief van betrokkene, zoals ook aangegeven onder ons antwoord onder punt 4 van deze zienswijze. Daarbij is door de gemeente aangedragen de mogelijkheid om een innovatievoucher aan te vragen bij Economische Impuls Zeeland. Betrokkene kan dan hulp krijgen bij het maken van een plan voor ontwikkeling van zijn bedrijf. Omdat er geen noodzaak aanwezig is staat dit traject los van deze bestemmingsplanprocedure.
9. Indien betrokkene bezwaar heeft tegen de vaststelling van dit bestemmingsplan dan staat de mogelijkheid voor beroep en het vragen van een voorlopige voorziening open. Zodra het plan onherroepelijk is kan een verzoek om tegemoetkoming in schade worden ingediend. In dat geval zal door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld of er sprake is van schade en zo ja of vervolgens ook een recht is op vergoeding van schade. Daarbij wordt onder andere ingegaan op de voorzienbaarheid en het normaal maatschappelijk risico.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2. Reclamant 2 (Weelweg, Scharendijke)

Ingekomen: 21 maart 2018 (poststempel onduidelijk)

Samenvatting

De geluidsbelasting van de woning van betrokkene gaat schrikbarend omhoog, een toename van 9,9 dB respectievelijk 11,8 dB zonder aftrek. Motorvoertuigen nemen toe van 52 per etmaal naar 4250 per etmaal. Dit is een verhoging van 8250%. Deze verhoging is niet nodig omdat de weg verder van de woning vandaan gelegd kan worden en er een geluidswal of scherm geplaatst kan worden. In bijlage 3

staat onder 'milieubeleidsplan' dat het beleid erop gericht is om nieuwe wegen op een grotere afstand van bestaande woningen aan te leggen.

Beantwoording

Zoals reeds aangegeven in de beantwoording van zienswijze 1 onder punt 4 heeft er een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden bij het vaststellen van het voorkeustracé. De geluidbelasting op de woning wordt weliswaar hoger maar blijft nog steeds onder de 48 dB, welke op grond van de Wet geluidhinder als voorkeursgrenswaarde voor reguliere woningen geldt (tabel 4.3 uit het akoestisch onderzoek). Het geluidsniveau wordt bereikt door het toepassen van geluidsarm asfalt op dit deel van de 3^e fase Recreatieverdeelweg. Het toepassen van een wal of scherm voor de woning is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarom niet nodig en tevens niet wenselijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

3. Reclamant 3 (bewoner Kapelleweg, Scharendijke)

Ingekomen: 21 maart 2018 (poststempel 19 maart 2018)

4. Reclamant 4 (bewoner Nieuwe Kerkweg, Scharendijke)

Ingekomen: 16 maart 2018

5. Reclamant 5 (bewoner Kapelleweg, Scharendijke)

Ingekomen: 15 maart 2018

6. Reclamant 6 (bewoner Nieuwe Kerkweg, Scharendijke)

Ingekomen: 15 maart 2018

(betreffen 4 nagenoeg identieke zienswijzen)

Samenvatting

1. Ten onrechte zijn er geen flankerende maatregelen voorzien om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Looperskapelle te verbeteren en verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Looperskapelle te ontmoedigen.
2. De verkeersveiligheid en leefbaarheid in Looperskapelle staat al langer onder druk. Looperskapelle is een buurtschap waarin de woningen direct aan de weg staan. Het buurtschap kent twee campings en vakantiehuizen en er is een fietsknooppunt. Er geldt een 30 kilometerzone. Dagelijks passeren er 1500 voertuigen (voornamelijk woon/werk- en sluiptverkeer, maar ook landbouwverkeer). Volgens metingen van Veilig Verkeer Nederland rijdt 98% te hard. De aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg zorgt er voor dat er een toename van het aantal voertuigen ontstaat. Dit zorgt voor een verdere achteruitgang van de leefbaarheid en veiligheid. Deze toename is niet acceptabel.
3. Bovenop de autonome groei zal het aantal voertuigen in 2030 toenemen met 8% op de Kloosterweg, 7% op de Kapelleweg en 54% op de Nieuwe Kerkweg. Uit experimenten met routeplanners blijkt dat de sluiproute door Looperskapelle na opening van de 3^e fase Recreatieverdeelweg de kortste en snelste route is naar de Brouwersdam/Ouddorp vanuit een groot aantal kernen inclusief Zierikzee-Noord. Nu gaat dit verkeer nog via de N59/N57. Deze verwachting wordt door Veilig Verkeer Nederland gedeeld. Veilig Verkeer Nederland stuurt hierover een separate analyse naar de gemeente.
4. Uit een rapport uit 2008 over de vervolgroutekeuze (in opdracht van het toenmalig Waterschap Zeeuwse Eilanden uitgevoerd door bureau Ligtermoet & partners) valt te lezen dat het nu gekozen tracé zonder maatregelen een toename van autoverkeer door Looperskapelle van 50% met zich meebrengt.
5. Uitgegaan moet worden met een toename van 7% tot 50%. Het verlagen van de snelheid van 80km/u naar 60km/u heeft geen effect omdat de keuze op de rotonde vanaf de 3^e fase Recreatieverdeelweg dan nog steeds is: linksaf 30km/u, rechtsaf 30km/u of rechtdoor 60km/u.
6. Het ontwerpbestemmingsplan gaat er van uit dat het doorgaand verkeer niet via Looperskapelle wordt afgewikkeld. Om daar voor te zorgen wordt bewegwijzering via de voorkeursroutes ingezet. Echter, laten automobilisten zich steeds minder 'bewegwijzen'. Lokale automobilisten weten immers de kortste weg en overige gebruikers rijden vaak op hun navigatiesystemen.
7. De route via Looperskapelle van en naar Den Osse is nu al de kortste route. Omdat er veiligheidsverhogende (lees: snelheidsverlagende) maatregelen op de Elkerzeeseweg/

- Boutlaan worden genomen zal het verkeer naar Den Osse via die route juist afnemen, zo blijkt ook uit het verkeersonderzoek.
8. De beoogde voorkeursroute naar Brouwershaven via Elkerzeeseweg / Delingsdijk is 500 meter langer dan via Looperskapelle. In Elkerzee wordt het verkeer flink afgeremd door de drempels die slechts stapvoets genomen kunnen worden. Dit heeft reeds gezorgd voor een flinke toename op de drempelvrije route door Looperskapelle, met name door vrachtverkeer en landbouwvoertuigen.
 9. Er is sprake van ongelijkheid van verkeersmaatregelen. Op de voorkeursroute, niet zijnde via Looperskapelle, zijn of worden snelheidsremmende maatregelen genomen. De route door Looperskapelle is de enige route zonder functionerende 'zelfhandhavende' maatregelen. Daarnaast is de weg zo ingericht dat die uitnodigt om harder dan de toegestane 30km per uur te rijden: een lang recht stuk asfalt zonder obstakels.
 10. Door bewoners is bij de inspraakmogelijkheid op het voorontwerpbestemmingsplan gevraagd om fysieke maatregelen. In de antwoordnotitie daarop stelt de gemeente dat er geen snelheidsremmende maatregelen hoeven te worden genomen. Er zijn immers reeds sluisjes op de weg. Echter, werken deze niet. Er wordt nog steeds door 98% te hard gereden, blijkt uit metingen van Veilig Verkeer Nederland. Daarbij hebben de sluisjes hun effectiviteit verloren toen ze verder uit elkaar zijn gezet om grote landbouwmachines makkelijk doorgang te verlenen.
 11. Indiener ziet graag het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. In samenspraak met bewoners dient de route door Looperskapelle minder aantrekkelijk gemaakt te worden voor doorgaand verkeer. Door fysieke snelheidsremmende maatregelen en herinrichting van de Kapelleweg en Nieuwe Kerkweg worden veiligheid en leefbaarheid verhoogd en wordt Looperskapelle als een woon- en verblijfsgebied ervaren door bewoners en verkeersdeelnemers.

Beantwoording

1. De toename van verkeer als gevolg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg is relatief beperkt. Ook zonder aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg zal er sprake zijn van een toename van verkeersbewegingen (autonome situatie). In het kader van de aanleg van de 3^e fase is er geen directe aanleiding om flankerende maatregelen te nemen in het buurtschap Looperskapelle. Desalniettemin willen wij onderzoek doen en indien dat nodig blijkt of wenselijk is – in overleg met bewoners – maatregelen nemen omdat de bewoners reeds in de huidige situatie overlast ervaren van verkeer. In een eerste overleg met een vertegenwoordiging van bewoners is reeds afgesproken dat er op korte termijn een 'smiley' wordt geplaatst. Deze signaleert het te hard rijden en meet eveneens de gereden snelheden, zodat ook een goed beeld hierover kan worden gevormd. Dit overleg en de te nemen maatregelen staan los van de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg.
2. Het woon- en leefklimaat en de verkeersveiligheid in het buurtschap Looperskapelle is ook voor de gemeente belangrijk. De uitgevoerde onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan '3^e fase Recreatieverdeelweg' geven echter geen aanleiding voor het nemen van maatregelen ten behoeve van het woon- en leefklimaat en de verkeersveiligheid. Zoals aangegeven onder 1. willen wij onderzoeken of het nemen van andere verkeersmaatregelen nodig of wenselijk is. In overleg met bewoners (of een afvaardiging daarvan) zal tot voorstellen worden gekomen. Een eerste overleg hierover heeft begin juli plaatsgevonden.
3. Het genoemde percentage op de Nieuwe Kerkweg lijkt hoog. Er is echter in de huidige situatie sprake van een zeer lage verkeersintensiteit. Elke toevoeging heeft dan grote invloed op de in de zienswijze genoemde percentages. In absolute getallen gaat het om een toename van 150 voertuigbewegingen ten opzichte van de autonome situatie. Voor de Kapelleweg is er sprake van een absolute toename van 180 voertuigbewegingen ten opzichte van de autonome situatie. Deze toename, in een gebied waar een snelheidsregime van 30 km/u geldt, leidt niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. De separate analyse van Veilig Verkeer Nederland, waarnaar in de zienswijze wordt verwezen is bij de gemeente niet bekend. Uit navraag blijkt dat de analyse nog niet bij de gemeente is ingediend. Indien deze analyse beschikbaar wordt gesteld dan kan deze betrokken worden bij het overleg dat plaatsvindt met de bewoners.
4. De rapportage waarnaar wordt verwezen dateert uit 2008. Het betreffende rapport is destijds in opdracht van het Waterschap opgesteld. Aan dit onderzoek is geen vervolg gegeven. De rapportage van Ligtermoet is gebaseerd op de destijds aangenomen toename van het verkeer

volgens rapporten van Arcadis. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is een verkeersprognose gemaakt waarin opnieuw naar de toekomst is gekeken met als basisjaar 2015. Daarin zijn werkelijke en recente(re) cijfers over de verkeersstromen en verkeersbewegingen gebruikt. Voor de situatie in 2030 is gerekend met de nieuwe snelheidsregimes op de Kloosterweg en Elkerzeeseweg (beiden 60km/uur). De uitkomst daarvan is dat de toename van verkeer lager is dan destijds werd aangenomen door Arcadis en waarvan Ligtermoet in de rapportage uit 2008 is uitgegaan. Aan deze rapportage, die inmiddels ook al 10 jaar oud is, kunnen derhalve geen rechten worden ontleend, noch is die rapportage een onderbouwing geweest voor het onderhavige bestemmingsplan en de flankerende maatregelen op het onderliggende wegennet.

5. In tegenstelling tot hetgeen betrokkene aangeeft zal het wegvak tussen de rotonde en Elkerzee een snelheidsregime van 60km/u krijgen. De maximumsnelheid richting Looperskapelle en Elkerzee is dus gelijkwaardig. Met dien verstande dat de maximum snelheid na de bebouwde kom van Elkerzee 80 km/uur is, hetgeen richting Looperskapelle en daarna niet het geval is. Dat blijft 60 km/u. Wat betreft de genoemde percentages wordt verwezen naar het antwoord onder 3. De genoemde 50% is gelet op het antwoord onder 4. zeker niet juist.
6. In de berekeningen voor de verkeersprognoses is rekening gehouden met herkomst en bestemming van het verkeer, de afstanden hiertussen en de weerstand die het verkeer ondervindt op de verschillende mogelijke routes tussen herkomst en bestemming. Eerst zijn berekeningen gemaakt van de huidige situatie, het basisjaar. De uitkomsten hiervan zijn vergeleken met de beschikbare telcijfers. Waar de berekende cijfers belangrijk afwijken van de tellingen is het verkeersmodel nog aangepast. Deze aanpak waarborgt dat ook het effect van het zich niet laten leiden van automobilisten meegenomen is. Vanuit het basisjaar is vervolgens de autonome toekomstsituatie berekend en de situatie bij aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg.
7. Met deze effecten is in het verkeersmodel rekening gehouden. Zie ook het antwoord onder 6.
8. Betrokkene ervaart in de bestaande situatie een probleem met met name vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. Wij gaan dit onderzoeken en bezien of er maatregelen mogelijk en nodig zijn om de verkeersveiligheid in Looperskapelle te verbeteren. Zoals gezegd heeft hierover begin juli een eerste overleg plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van de bewoners.
9. Zoals aangegeven onder 1, 2 en 8 is de gemeente bereid om in overleg met bewoners te kijken of andere verkeersmaatregelen noodzakelijk en wenselijk zijn, rekening houdend met diverse belangen. Door de grote ruimte tussen de sluisjes is de effectiviteit ervan inderdaad beperkt.
10. Het onderzoek van Veilig Verkeer Nederland waarnaar wordt verwezen is niet bij de gemeente bekend. Zoals reeds aangegeven onder 9 erkennen wij de beperkte effectiviteit van de aangelegde sluisjes. Daarom willen wij ook samen met omwonenden bezien of en welke maatregelen nodig c.q. wenselijk zijn, rekening houdend met diverse belangen.
11. Voor een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan is geen aanleiding. Het bestemmingsplan ziet namelijk niet op een juridische regeling voor de situatie in Looperskapelle. Nogmaals verwijzend naar ons antwoord onder 1 en 2 willen wij separaat van de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg bezien welke maatregelen nodig, gewenst en mogelijk zijn in het buurtschap Looperskapelle, voor zover het gaat om gemeentelijke wegen, om het probleem dat in de huidige situatie reeds wordt ervaren op te lossen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

7. Reclamant 7 – Camping de Vliedberg BV (Elkerzeeseweg 42 Scharendijke) **Ingekomen: 14 maart 2018**

Samenvatting

Indiener heeft een inspraakreactie ingediend tegen het voorontwerpbestemmingsplan 3^e fase Recreatieverdeelweg. De reactie van het college daarop geeft geen afdoende bevrediging in een mogelijke oplossing. Daarom wordt een zienswijze kenbaar gemaakt. Al bij de eerste schetsen van de Provincie zijn bedenkingen kenbaar gemaakt en oplossingen aangedragen. Indiener licht graag mondeling het een en ander toe. De zienswijze van betrokkene verwijst terug naar de eerder ingediende inspraakreactie d.d. 14 mei 2017. Daarin zijn een 3-tal punten genoemd waarvoor

betrokkene aandacht vraagt. In een gesprek tussen betrokkene en medewerkers van de afdeling Ruimte en Milieu van de gemeente Schouwen-Duiveland op 8 mei 2018, heeft betrokkene een nadere toelichting gegeven op de 3 punten omdat uit de zienswijze en de inspraakreactie onvoldoende bleek wat het probleem was:

1. *Maatregelen ten opzichte van de camping:* Betrokkene verwacht lichthinder en geluidsoverlast. Hij meent dat dit opgelost kan worden door een aarden wal aan te leggen tussen zijn camping en de nieuwe sloot langs de Recreatieverdeelweg, tot aan de grens van zijn bedrijf. De vliedberg moet in het zicht blijven. Hij verwijst daarbij naar de inrichtingsschets Scharendijke-West uit 1992, waarin een dergelijke wal ook al was opgenomen. De strook landbouwgrond die overblijft na aanleg van de weg en de sloot ten zuiden van zijn camping is naar zijn oordeel daarna niet meer geschikt voor agrarisch gebruik. Een landschappelijke inpassing/invulling zou naar zijn oordeel op deze reststrook ook beter zijn. Naar zijn mening zijn de kosten hiervoor beperkt doordat de grond die uit de sloot komt direct verwerkt kan worden in de aarden wal. Het betreffende perceel is eigendom van de gemeente. De heer Coomans is bereid het beheer en onderhoud van de wal op zich te nemen en de gronden over te nemen vanaf de insteek sloot.
2. *Wateroverlast:* Aandacht wordt gevraagd voor het onderhoud van de bestaande sloot langs de Elkerzeeseweg. Door beperkt onderhoud is de doorstroming nu beperkt, c.q. niet optimaal.
3. *Verplaatsen woning naastgelegen perceel:* Betrokkene doet de suggestie de woning Weelweg 5 te verplaatsen in westelijke richting. Daardoor ontstaat nog beter zicht op de vliedberg en wordt ook voorkomen dat in een zone van 100 meter vanaf de vliedberg wordt gebouwd, wat volgens hem op grond van een wettelijke regeling niet mag. In het huidige perceel en het perceel tussen Weelweg 5 en zijn camping is hij geïnteresseerd ten behoeve van kwaliteitsverbetering bij zijn camping waarbij de ligging van de vliedberg benadrukt kan worden. De beide percelen zijn agrarisch niet meer interessant om te bewerken. Er is bovendien veel wateroverlast op het perceel voor de vliedberg.

Beantwoording

1. Er blijft na aanleg van de weg inderdaad een zeer beperkte reststrook over. De provincie heeft bekeken in hoeverre aan het verzoek van betrokkene tegemoet gekomen kan worden, hoewel dit vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijk is. Er wordt immers voldaan aan de geluidseisen. De provincie ziet kansen voor het aanleggen van een grondwal ten behoeve van een gewijzigde inpassing van het kampeerterrein. Provincie en gemeente hebben een concreet voorstel hierover gezamenlijk met betrokkene besproken. Dit wordt nader uitgewerkt.
2. Deze opmerking heeft geen directe relatie met de ontwikkeling. De afwatering loopt in de richting van de nieuwe weg. De capaciteit van de sloot aan de zijde van de Weelweg wordt fors vergroot. De provincie gaat in het ontwerp nog na of een vloeiende aansluiting van de nieuwe sloot op de bestaande sloot kan worden gemaakt. Aan betrokkene is in een gesprek aangegeven dat voor problemen met de afwatering van de huidige sloot contact opgenomen kan worden met de Servicelijn.
3. Vooropgesteld moet worden dat de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het herbouwen van een woning Weelweg 5 op het 'resterende' deel van het perceel niet geweigerd kan worden, indien aan alle voorwaarden van het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied' wordt voldaan. De provincie is in overleg met de eigenaren over de aankoop van gronden. Er is nog geen beslissing genomen door de eigenaar of zij al dan niet tot herbouw van de woning overgaan. Verplaatsing van de woning in westelijke richting langs de Weelweg is – indien we een volledig nieuwe afweging maken - in het kader van een goede ruimtelijke ordening (stedenbouw, landschap en cultuurhistorie) niet gewenst.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

8. Reclamant 8 (bewoner Kuijerdamseweg, Scharendijke)

Ingekomen: 13 februari 2018

Samenvatting

1. Betrokkene ziet liever geen klinkers op de Kuijerdamseweg en Elkerzeeseweg.
2. Verzocht wordt om geen plateau's aan te leggen in verband met trillingen. Verwezen wordt naar een gewonnen zaak van Elkerzeeseweg 4 waar nu een versmalling is in plaats van een eerder aanwezig plateau.

3. Betrokkene verzoekt om wegversmallingen, inhammen en passeerplaatsen op de Elkerzeeseweg
4. Betrokkene vraagt om zebrapaden op de Kuijerdamseweg en Elkerzeeseweg.
5. Betrokkene vraagt om een uitritconstructie bij de ingang van de Kuijerdamseweg ter hoogte van Camping de Strandloper.
6. Verzocht wordt om de Rampweg direct af te sluiten zodat gemotoriseerd verkeer van de westzijde van de N57 direct van de N652 en Recreatieverdeelweg gebruik gaat maken. In 1x goed.
7. Een andere mogelijkheid is wel of ook aan de andere zijde van de Rampweg (kant Resort Land & Zee) een uitritconstructie te maken.
8. Derde optie is de Rampweg zo smal mogelijk te maken zodat er maar 1 voertuig per keer door kan en een brede ruimte voor voetgangers en fietsers aanwezig is.
9. Ten aanzien van de Kuijerdamseweg wordt gevraagd de bomen aan de kant van camping De Strandloper weg te halen en een breed voetpad aan te leggen en aan de andere zijde een breed fietspad (of andersom). Tevens wordt daarbij verzocht om zebrapaden op verschillende plaatsen. Voorgesteld wordt om de Kuijerdamseweg zo smal mogelijk voor voertuigen te maken zodat er maar één voertuig door kan.
10. Verzocht wordt om aan de zijde van camping de Strandloper, rijrichting Scharendijke inhammen en passeerplaatsen te maken zodat verkeer afkomstig van de N57/N652 moet wachten op tegemoetkomend verkeer. Daarbij wordt concrete bebording voorgesteld.

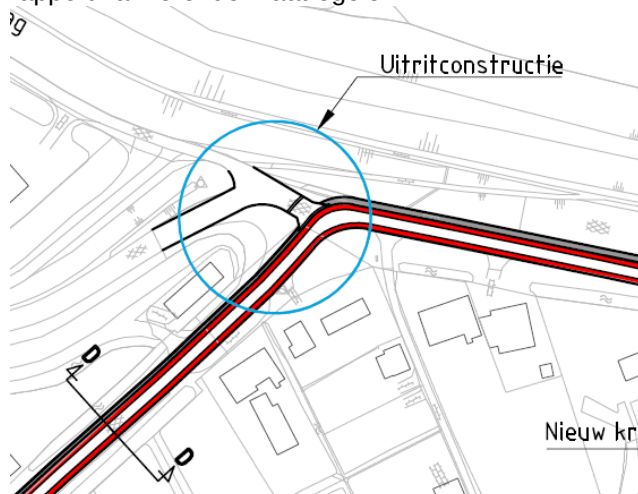
Beantwoording

De zienswijze van betrokkene ziet vooral op de uitvoering van de flankerende maatregelen en niet zozeer op de planologische regeling van de 3^e fase van de Recreatieverdeelweg zelf. Over de uitvoering van de flankerende maatregelen is in het voortraject uitvoerig overleg geweest met de dorpsraad, die de bewoners vertegenwoordigt, en de ondernemersvereniging. Naar aanleiding daarvan is de rapportage flankerende maatregelen d.d. 16 september 2015 opgesteld welke als bijlage 3 bij het bestemmingsplan is opgenomen. Deze flankerende maatregelen zijn door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld op 6 oktober 2015. De gemeenteraad heeft budget beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de daarin genoemde maatregelen. Desalniettemin wordt hieronder puntsgewijs ingegaan op de door betrokkene voorgestelde maatregelen:

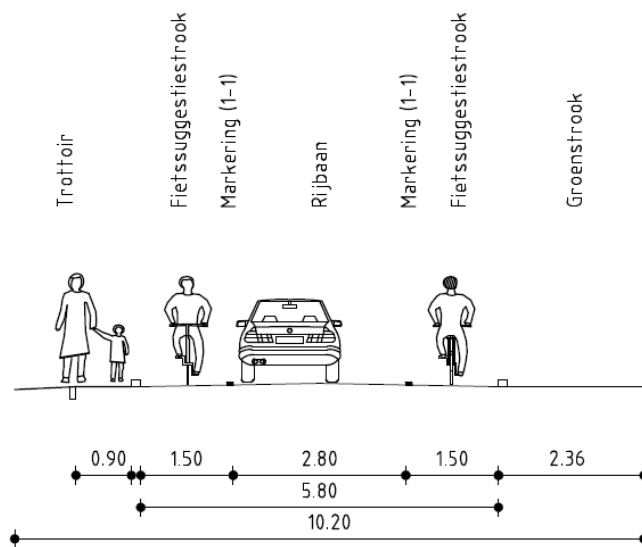
1. In de rapportage flankerende maatregelen is aangegeven dat een klinkerverharding gelet op het dorps karakter van de weg en om de functie van verblijfsgebied te benadrukken wenselijk zou zijn. Echter vanuit kostenoverwegingen en de beperkte meerwaarde, maar ook de hogere geluidsbelasting op aanliggende woningen, is dat niet in de plannen meegenomen. Klinkers zijn dus niet voorzien.
2. 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 gelet op de aanwezigheid van kampeerterreinen aan de Elkerzeeseweg ook na aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg recreatieverkeer (campers, auto's met caravan of boot) door de bebouwde kom rijdt. Afremmen is wel noodzakelijk echter hinderlijk zijn de plateaus daardoor niet.
3. De voorgestelde verkeersmaatregelen passen niet binnen een gebied met een snelheidsregime van 30 km/uur. In een dergelijk gebied zijn alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig. Op de Elkerzeeseweg is gekozen voor een relatief smalle rijbaan en brede fietssuggestiestroken. Daardoor ontstaat feitelijk een situatie waarin de auto te gast is.
4. Met het aanleggen van voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) wordt zeer terughoudend omgegaan. Ook deze passen niet bij het karakter van een 30km/uur gebied waarin alle weggebruikers gelijkwaardig zijn en er geen specifieke voorrangsconstructies worden toegepast. Als uitzondering hierop is wel in de Boutlaan een oversteekplaats aangelegd. Dit betreft een locatie bij een supermarkt waar in hoge frequentie oversteekbewegingen plaatsvinden. Aan de Kuijerdamseweg of Elkerzeeseweg is hiervoor op dit moment geen aanleiding.
5. In principe is met alle betrokken partijen overeenstemming bereikt over de uitvoering van de beoogde verkeersmaatregelen. Voor de Kuijerdamseweg zijn de volgende flankerende maatregelen opgenomen:

Dwarsprofiel D Kuijerdamseweg	
	Er wordt een 30 km/uur verkeersregime ingesteld. Op het gedeelte binnen de kom worden twee suggestiestroken aangebracht (1.50 meter breed). De rijbaanbreedte van de Kuijerdamseweg blijft ongewijzigd. Langs de rijbaan worden op de asfaltrand een stootrand gelijmd die een fysieke afscheiding vormt met het huidige informele pad langs de zuidzijde van de weg. Hierdoor ontstaat een fysieke beperking van de breedte van de weg. Het kruispunt met de Rampweg wordt anders vormgegeven, zodat de Rampweg ondergeschikt aansluit.
	De volledige deklaag wordt gefreesd en vervangen door een nieuwe deklaag bestaande uit rode suggestiestroken van 1.5 meter breed en daartussen een zwarte rijbaan van 2.80 meter. Langs de noord/ zuidzijde wordt een voetpad gerealiseerd van minimaal 1.20m breed in een halfverharding. De Rampweg wordt eventueel afgesloten voor gemotoriseerd verkeer

6. De Rampweg heeft een ontsluitende verkeersfunctie. Meerdere recreatiebedrijven zijn aan deze weg gelegen zodat afwikkeling van het verkeer via die weg vooralsnog wenselijk blijft. Uitsluitend indien alle andere verkeersmaatregelen onvoldoende effect hebben is het afsluiten van de Rampweg in beeld. Bij realisatie van de 3^e fase Recreatieverdeelweg wordt een uitritconstructie toegepast bij de aansluiting met de Kuijerdamseweg, zoals aangegeven in het rapport flankerende maatregelen



7. In de rapportage flankerende maatregelen is voorgesteld om ook een uitritconstructie te maken aan de westzijde (Noordzeeroute/Rampweg). De daadwerkelijke realisatie hiervan is op dit moment nog niet bekend. Dit vraagstuk gaat buiten de reikwijdte van de flankerende maatregelen voor de '3^e fase Recreatieverdeelweg'.
8. In de rapportage over de flankerende maatregelen is aandacht besteed aan de inrichting van de Rampweg. Afhankelijk van de effecten die de te nemen maatregelen hebben kan op een later moment alsnog besloten worden om de Rampweg aan de oostzijde van de N57 uitsluitend toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer en doorgaand fietsverkeer.
9. Onder 5 zijn de te nemen maatregelen op de Kuijerdamseweg weergegeven. Het dwarsprofiel komt er als volgt uit te zien:



Profiel D-D Kuijerdamseweg

Werkzaamheden:

- frezen deklaag
- asfalt rijbaan + rode fietssuggestiestroken + belijning
- stootbanden op kant asfalt plakken
- trottoir aan westzijde

Ten aanzien van de opmerking over zebrapaden wordt verwezen naar het antwoord onder 4. In het ontwerpproces voor de flankerende maatregelen is overwogen het trottoir aan de zuidzijde van de Kuijerdamseweg te situeren, echter dit bleek vanwege beperkte ruimte niet mogelijk. Het voorstel om de bomen daarvoor te rooien wordt niet ondersteund. De maatregelen zien op het deel van de Kuijerdamseweg in de bebouwde kom, waar een snelheidsregime van 30km/u gaat gelden. Een vrijliggend fietspad is niet passend binnen een 30km-zone. Buiten de bebouwde kom blijft een vrijliggend fietspad gehandhaafd.

10. Zoals eerder in deze beantwoording aangegeven passen de door betrokkene voorgestelde verkeersmaatregelen niet bij de inrichting van een gebied met een snelheidsregime van 30 km/uur. Er worden geen specifieke voorrangconstructies toegepast, alle weggebruikers zijn gelijkwaardig, waardoor zonder meer de snelheid wordt verlaagd en de aantrekkelijkheid voor doorgaand verkeer sterk afneemt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

9. Reclamant 9 (eigenaar Weelweg, Scharendijke)

Ingekomen: 14 maart 2018

Samenvatting

1. Betrokkene geeft aan dat de zienswijze een voorlopig karakter heeft en ze zich het recht voorbehouden om deze aan te vullen.
2. Omdat er nog geen overeenstemming is bereikt over een mogelijke minnelijke verwerving van benodigde gronden kan hier in de zienswijze geen rekening mee worden gehouden.
3. De aanwezige woning op het perceel Weelweg 5 moet worden gesloopt. Herbouw kan enkel plaatsvinden op het achterste deel van het perceel. Daar wordt herbouw ernstig beperkt door de regels t.b.v. de molenbiotoop. De in artikel 28.2.2 van het bestemmingsplan 'Buitengebied' opgenomen ontheffing van de bouwregels wordt niet toegepast, hoewel het enkel herbouwen van de woning geen enkel negatief effect heeft op de molenbiotoop. Sterker nog, de woning wordt verder van de molen gebouwd dan deze nu al staat. Het is onduidelijk waarom het college niet bereid is hieraan mee te werken.
4. De herbouwmogelijkheden van de woning die verloren zal gaan wordt ernstig beperkt. Er is nog geen enkele zekerheid voor betrokkene in hoeverre de gemeente bereid is om

- medewerking te verlenen aan de herbouwplannen van de eigenaren en of de provincie bereid is om een redelijke compensatie te betalen, waardoor herbouw financieel ook haalbaar wordt.
5. Hoewel er in juridische zin voor het naastgelegen agrarische perceel niets verandert, verandert er feitelijk wel veel. Het overblijvende deel is zo klein dat het niet langer agrarisch gebruikt kan worden en betrokkene achterblijft met een volstrekt onbruikbaar stuk grond en een grote schadepost.
 6. Voorgesteld wordt om het resterende deel van perceel F 105 op te nemen in het nieuwe bestemmingsplan en de bestemming Wonen te geven, evenals het gewijzigde perceeldeel van F 104. Voorgesteld wordt om voor het resterende deel van perceel F104 de bepalingen van de bestemming 'Wonen' uit het huidige bestemmingsplan op te nemen. Uitstraling en uitzicht worden gewaarborgd maar het gebruik wordt passend gemaakt bij de voorgenomen wijzigingen en gewenste verplaatsing van de woning.
 7. Het handhaven van een klein en onbruikbaar agrarisch perceel strookt niet met de door de gemeente omschreven kwaliteitsvisie die op het direct naastgelegen plan Boterhoek ontwikkeld gaat worden.
 8. Door het opsplitsen van het woonperceel in een deel dat onder het ontwerpbestemmingsplan valt en een deel dat onder huidige bestemmingsplan valt, alsmede het gebrek aan een voorziening voor het agrarische deel ontstaat een situatie die dermate nadelig is voor betrokkene dat in redelijkheid niet volstaan kan worden met het anders bestemmen van slechts een deel van het woonperceel. Zeker nu nog geen duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden voor herbouw dan wel een goede financiële afwikkeling. Verwezen wordt naar een uitspraak. Het ontwerpbestemmingsplan kan niet op deze wijze worden vastgesteld. .

Beantwoording

1. Er zijn geen aanvullende gronden aangedragen.
2. Ten tijde van de beantwoording van deze zienswijze is er nog geen duidelijkheid over de minnelijke verwerving van het betrokken object. Van die situatie is bij de beantwoording van deze zienswijze uitgegaan.
3. Het geldende bestemmingsplan staat rechtstreeks maximaal ca. 2,5 meter hoge bebouwing toe. Het college heeft aangegeven dat, gelet op het feit dat tegenwoordig een andere rekenmethodiek wordt toegepast waarbij iets hoger teruggebouwd kan worden, door middel van toepassing te geven aan artikel 2.12 lid 1 a onder 2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (kruimelgevallenregeling), medewerking wordt verleend aan een bouwplan van 4,5 tot 5 meter hoog. Daarmee wordt reeds afgeweken van het geldende bestemmingsplan. Voor toepassing van artikel 28.2.2¹ onder a is van belang dat er sprake is van herbouw op dezelfde locatie dan de huidige bebouwing. Dat is hier niet van toepassing. Betrokkene heeft een concept bouwplan ter toetsing aangeboden. Daaruit blijkt dat er een mogelijkheid is om, rekening houdend met de hierboven genoemde hoogtematen, een acceptabele woning te realiseren, met inachtneming van de overige regels die gelden voor dit perceel. Daarbij wordt een woning gerealiseerd welke ten opzichte van de huidige woning daarmee minstens gelijkwaardig is. Voor toepassing van artikel 28.2.2 lid b. is derhalve geen aanleiding.
4. De herbouwmogelijkheden voor de nieuwbouw zijn inderdaad beperkt. De provincie houdt daarmee in het kader van de aankoop van uw gronden en de vergoeding, conform de Onteigeningswet, van de totale schadeloosstelling rekening. De Onteigeningswet waarborgt dat de schade die u mogelijk heeft van de afgenomen bouwmogelijkheden financieel wordt gecompenseerd. In het kader van het vooroverleg is reeds aan u meegedeeld dat de gemeente met uw bouwplan akkoord kan gaan. Uw bouwplan is getoetst aan redelijke eisen van welstand en aan het geldende bestemmingsplan, met inachtneming van de wijzigingen als gevolg van de aanleg van de 3^e fase Recreatieverdeelweg.

1

28.2.2. Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde onder sublid 28.2.1 onder a, indien:

- a. de vrije windvang of het zicht op de molen al zijn beperkt vanwege aanwezige bebouwing en de windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt vanwege de nieuw op te richten bebouwing; of
- b. toepassing van de onder a bedoelde afstands- en/of hoogtematen de belangen in verband met de nieuw op te richten bebouwing onevenredig zouden schaden.

5. De omvang van het perceel wordt weliswaar iets kleiner, maar de functie ervan wijzigt nauwelijks ten opzichte van de bestaande situatie. Meer kleinschalige of intensieve teelten blijven op het perceel mogelijk. Ook blijft het houden van dieren op het perceel mogelijk.
6. Het vergroten van de woonbestemming met het perceel F 105 is, zoals reeds eerder meegedeeld aan betrokkene in het kader van een principebesluit over de herbouw van de woning, ongewenst. Het behoud van het zicht op de Vliedberg is belangrijk vanuit cultuurhistorisch oogpunt en het betreffende perceel ligt dichterbij de molen, waardoor de maximale bouwhoogte nog lager mag zijn dan wordt toegestaan op het huidige perceel. Bovendien dient er een richtafstand ten opzichte van camping De Vliedberg te worden aangehouden, waaraan in dat geval niet kan worden voldaan.
7. Aan het plan 'Boterhoek' verleent de gemeente geen medewerking. Op basis van de Zeeuwse Kustvisie is het gebied ten noorden van de 3^e fase Recreatieverdeelweg aangewezen als aandachtsgebied. In dat kader wordt er voor het gebied een gebiedsvisie opgesteld. Dit gebied leent zich voor functiewijziging waarbij aandacht is voor kleinschalige ontwikkelingen, afwisseling, openingen en coulissenstructuur. Daarbij wordt uitgegaan van zowel landschapsontwikkeling, als recreatief ruimtebeslag. De percelen van betrokkene worden ook betrokken in de gebiedsvisie.
8. Zoals reeds aangegeven onder 4. waarborgt de Onteigeningswet dat u schadeloos wordt gesteld, ook voor eventuele schade als gevolg van beperkte bouwmogelijkheden. Tussen u en de provincie zijn nog geen definitieve afspraken over de overdracht van gronden gemaakt. Het is op dit moment ook nog onduidelijk wanneer er wel tot overeenstemming over minnelijke verwerving wordt gekomen, of dat, in het geval partijen er niet uitkomen, alsnog tot onteigening wordt overgegaan. In het belang van een spoedige aanleg van de 3^e fase van de Recreatieverdeelweg is het gewenst dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Daarin is de grens aangegeven van de geluidcontour vanwege de aanleg van de weg. Daarbuiten vigeert het huidige bestemmingsplan Buitengebied en met inachtneming van hetgeen wij u hierover al eerder hebben medegedeeld en gelet ook op hetgeen we onder punt 3 en 4 van dit antwoord op uw zienswijze al hebben aangegeven, zijn er mogelijkheden aanwezig om een nieuwe woning te kunnen bouwen, waarvoor – zoals gezegd – al een voorlopig ontwerp door u is opgesteld, die in beginsel ook al akkoord is bevonden. Uw mening dat uw belangen onvoldoende zijn betrokken delen wij derhalve niet.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.