

Aanmeldingsnotitie Wegen- steunpunt Scharendijke

22 april 2024 - Public

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Plan-m.e.r.-beoordeling	5
1.3	Inhoud plan-m.e.r.-beoordeling	6
1.4	Betrokken partijen en procedure	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Kenmerken en locatie voorgenomen activiteit	7
2.1	Locatie voorgenomen activiteit	7
2.2	Kenmerken voorgenomen activiteit	8
2.3	Kenmerken aanlegfase voorgenomen activiteit	10
3	Soort en kenmerken van het potentiële effect	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Natuur	12
3.3	Water	14
3.4	Bodem	17
3.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	17
3.6	Verkeer	18
3.7	Geluid	20
3.8	Ontplobbare oorlogsresten	21
3.9	Externe veiligheid	22
3.10	Hinder in de aanlegfase	23
4	Samenvatting m.e.r.-beoordeling	24
4.1	Locatie van de voorgenomen activiteit	24
4.2	Kenmerken van de voorgenomen activiteit	24
4.3	Conclusie	26
5	Bibliografie	28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijkswaterstaat, als beheerder van het nationale rijkswegennetwerk, is verantwoordelijk voor de vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Om de veiligheid van de weggebruikers te kunnen waarborgen is Rijkswaterstaat op rijkswegen onder andere verantwoordelijk voor de gladheidbestrijding en incidentmanagement. Om dit proces uit te kunnen voeren en te ondersteunen, heeft Rijkswaterstaat complexen ontwikkeld waar zout opgeslagen ligt, materieel gestald staat en waar het personeel kan samenkomen. Deze complexen (wegensteunpunten) zijn op meerdere locaties door heel Nederland ontwikkeld. Ieder wegensteunpunt is verantwoordelijk voor een afgebakend deel van de rijkswegen, ook wel wegareaal genoemd. Veel wegensteunpunten zijn tientallen jaren geleden gerealiseerd. Tegenwoordig voldoen veel wegensteunpunten door technische verouderingen en veranderende wetgeving niet meer aan de huidige eisen. Daarnaast is gebleken dat door de uitbreiding van het wegareaal veel wegensteunpunten een te geringe capaciteit hebben voor zowel het opstellen van materieel als opslaan van zout. Deze veranderingen dragen eraan bij dat wegensteunpunten zowel kwalitatief als kwantitatief niet meer voldoende toereikend zijn. Met het wegensteunpunten vernieuwingsprogramma heeft Rijkswaterstaat het voornemen om bij verschillende wegensteunpunten de technische en functionele kwaliteit te verbeteren, om alsnog aan de huidige eisen te voldoen. Binnen het vernieuwingsprogramma gaat Rijkswaterstaat het bestaande wegensteunpunt Scharendijke in de gemeente Schouwen-Duiveland aanpassen. Op het wegensteunpunt Scharendijke wordt materieel en strooizout opgeslagen voor Rijkswaterstaat, de Provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen. Een impressie van de huidige situatie van het plangebied is weergegeven in Figuur 1.1-1.



Figuur 1.1-1 Planlocatie

1.2 Plan-m.e.r.-beoordeling

De aanpassingen aan het wegensteunpunt Scharendijke worden planologisch mogelijk gemaakt met een bestemmingsplan. Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Omdat het ontwerpbestemmingsplan voor de jaarwisseling is gepubliceerd is het overgangsrecht van toepassing. Dat betekent dat de procedure onder de oude wet mag worden afgerond.

Uit het Besluit m.e.r.¹ volgt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht. Het voornemen valt niet onder een van de genoemde categorieën. Toch is sprake van een m.e.r.-plicht. Dit komt voort uit het feit dat een passende beoordeling moet worden opgesteld (vanwege te verwachten stikstofdepositie) voor het bestemmingsplan die wegensteunpunt Scharendijke planologisch mogelijk gaat maken. Het is op voorhand niet uit te sluiten dat de stikstofdepositie tijdens de aanlegfase van het wegensteunpunt potentiële significante effecten op het Natura 2000-gebieden gaat hebben. Voor de gebruiksfase kunnen significante effectieven wel op voorhand worden uitgesloten.

Volgens artikel 7.2a lid 1 Wet milieubeheer (Wm) zijn plannen die volgens een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht zijn (zoals bestemmingsplan) en waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt, m.e.r.-plichtig. Hier geldt een plan-MER aangezien het om een bestemmingsplan gaat. Sinds 18 december 2020 is de twintigste tranche Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met artikel II is het Besluit m.e.r. gewijzigd. Hierdoor leidt in bepaalde gevallen de noodzaak voor het opstellen van een passende beoordeling voor een plan, zoals een bestemmingsplan, niet automatisch meer tot de verplichting om een MER op te stellen voor het plan. Deze mogelijkheid geldt voor een plan, die:

1. Het gebruik bepaalt van kleine gebieden; deze situatie is alleen van toepassing indien:
 - a. het gaat om gemeentelijke plannen zoals bestemmingsplannen. Een bestuursorgaan van de gemeente moet namelijk bevoegd gezag zijn, en;
 - b. het plan moet zien op een omvang van het grondgebied van de gemeente dat klein is in verhouding tot het totale grondgebied van de gemeente. In de conclusie van de advocaat-generaal bij het arrest van het Europees Hof van Justitie van 8 september 2016 (ECLI:EU:C:2016:665) is uitgegaan van een oppervlakte van ten hoogste 5% van het gebied dat binnen het lokale bestuursniveau valt, als richtcijfer om te kunnen spreken van een klein gebied;
 - c. het bevoegd gezag heeft beoordeeld dat de vaststelling of wijziging van dat plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft.
2. Voor kleine wijzigingen van plannen. Het is niet nader gepreciseerd wanneer een wijziging van een plan als een kleine wijziging kan worden beschouwd. Dat zal uiteindelijk moeten worden geconcretiseerd in de jurisprudentie.

Indien wordt voldaan aan deze criteria, kan worden volstaan met een plan-m.e.r.-beoordeling.

Het bestemmingsplan Wegensteunpunt Scharendijke wordt opgesteld om het voornemen planologisch mogelijk te maken. Dit wordt gezien als een gemeentelijk plan.

De term “kleine gebieden” betekent dat de omvang van het gebied gering moet zijn vergeleken met het grondgebied van de desbetreffende lokale instantie. Het gaat bij die omvang zuiver om een kwantitatief criterium, namelijk de oppervlakte van het gebied waarop het plan of programma betrekking heeft, ongeacht de milieueffecten. De advocaat-generaal van het Europees Hof acht een oppervlakte van ten hoogste 5% van het gebied dat binnen het lokale bestuursniveau valt, een richtcijfer om te kunnen spreken van een klein gebied. Voor het wegensteunpunt Scharendijke is dit het geval. De voorgenomen ontwikkeling heeft een maximaal oppervlak van circa 1,4 hectare, terwijl het grondgebied van de gemeente Schouwen-Duiveland 48.821 hectare bedraagt. Het bestemmingsplan Wegensteunpunt Schouwen-Duiveland beslaat nog geen 1% van het grondgebied van de gemeente. Daarmee is sprake van een plan-m.e.r.-beoordeling.

¹ Met de afkorting m.e.r. (ofwel milieueffectrapportage) wordt bedoeld op de m.e.r.-procedure. Wanneer de afkorting MER (ofwel milieueffectrapport) wordt gebruikt, wordt het document of rapport bedoeld.

1.3 Inhoud plan-m.e.r.-beoordeling

In deze plan-m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt de voorgenomen activiteit beoordeeld op zowel de effecten in de aanleg- als eindfase. Beoordeeld wordt of er belangrijke nadelige gevolgen kunnen plaatsvinden. Hierbij wordt getoetst aan criteria zoals opgenomen in bijlage II van de EU smb-Richtlijn m.e.r.:

1. De kenmerken van plannen en programma's.
2. Kenmerken van de effecten en van de gebieden die kunnen worden beïnvloed.

De resultaten van deze toets worden opgenomen in een plan-m.e.r.-beoordelingsnotitie. In deze notitie vatten we per relevant milieuaspect beknopt de resultaten en conclusies van de uitgevoerde onderzoeken samen. In de notitie wordt ingegaan op:

3. Beknopte aanleiding van de plan-m.e.r.-beoordelingsnotitie.
4. De voorgenomen activiteit ("kenmerken van het project": werkzaamheden en ingrepen aanlegfase en beschrijving voorgenomen activiteit eindfase).
5. Beschrijving aanwezige omgevingswaarden en milieukwaliteit gekoppeld aan mogelijke effecten in de aanleg- en eindfase, mitigatie (mogelijkheden) en eindeffect (betreft de invulling van de toetsingscriteria 'Locatie van het project' en "Soort en kenmerken van het potentiële effect").
6. Beknopte conclusie.

1.4 Betrokken partijen en procedure

De plan-m.e.r.-beoordeling kent formele rollen voor de initiatiefnemer en het bevoegd gezag. De initiatiefnemer (Rijks-waterstaat) moet het voornemen voor het plan-m.e.r.-beoordelingsplichtige project schriftelijk aanmelden of meedelen bij het bevoegd gezag (gemeente Schouwen-Duiveland). De mededeling is vormvrij. Deze aanmeldingsnotitie bevat de m.e.r.-beoordeling voor het wegensteunpunt Scharendijke en dient als mededeling aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schouwen-Duiveland.

Op basis van de m.e.r.-beoordelingsnotitie neemt het bevoegd gezag de beslissing of voor het project een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Als aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten, geeft het bevoegd gezag in de m.e.r.-beoordelingsbeslissing aan dat er geen MER nodig is.

1.5 Leeswijzer

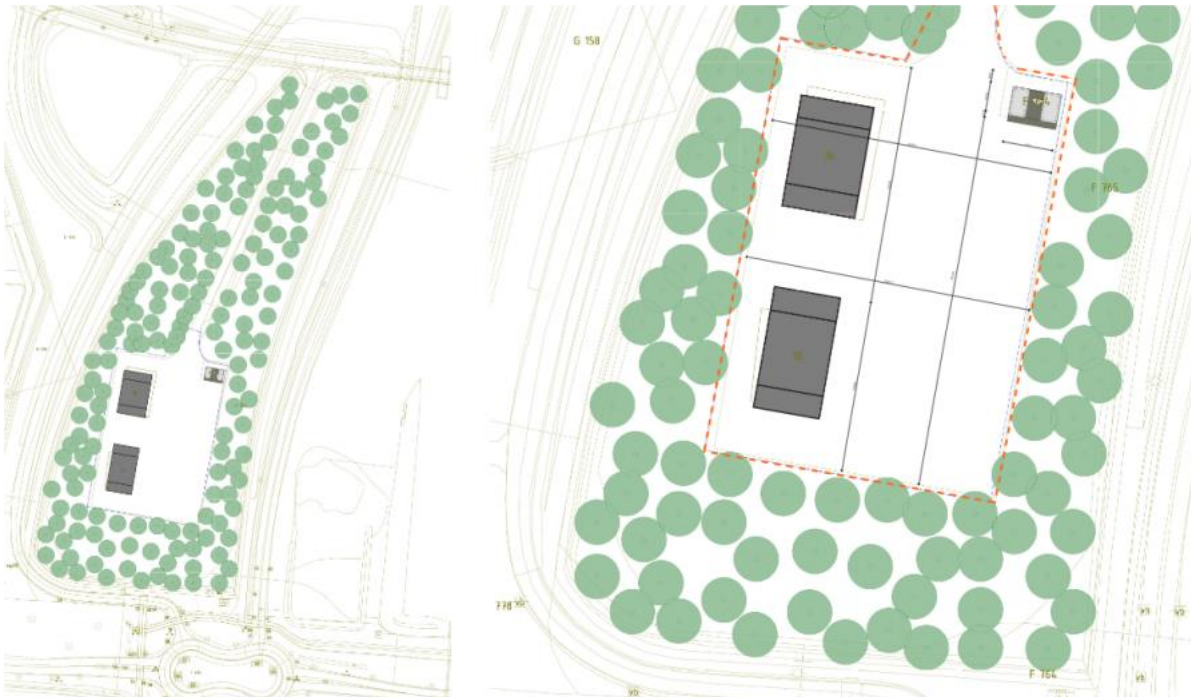
Hoofdstuk 2 gaat in op de kenmerken en de locatie van de voorgenomen activiteit. In hoofdstuk 3 zijn de mogelijke effecten van de aanleg en het gebruik van de ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten beknopt samengevat en zijn conclusies getrokken.

2 Kenmerken en locatie voorgenomen activiteit

2.1 Locatie voorgenomen activiteit

De planlocatie is gelegen in Scharendijke in de gemeente Schouwen-Duiveland. De kadastrale aanduiding van het perceel is gemeente Middenschouwen, sectie F, nummer 765. De planlocatie is omgeven door een groene omgeving en wordt daarnaast omringd door enkele wegen. De planlocatie ligt aan de noordzijde direct aan de Rampweg, die tevens de toegangsweg naar de planlocatie is. Aan de west- en zuidzijde wordt de planlocatie geheel ontsloten door de Brouwersdam. Daarnaast ligt de planlocatie naast twee N-wegen, de N57 en de N652. De N57 bevindt zich aan de oostzijde van de planlocatie. Ten oosten en ten westen van de planlocatie zijn op enige afstand voorts recreatieterreinen gelegen. De dichtstbijzijnde woningen zijn op ruime afstand van het plangebied gelegen.

Het terrein is al sinds 1975 in gebruik als wegensteunpunt. Het wegensteunpunt heeft een totale oppervlakte van 28.000 m². In de huidige situatie bestaat het wegensteunpunt voor het grootste gedeelte uit asfaltverharding (ca. 4700 m²) en gebakken klinkers (ca. 800 m²). Daarnaast zijn er nog betonverhardingen en betonstraatstenen aanwezig. Het terrein is omheind door middel van een rasterhekwerk en enkele lichtmasten. Het terrein is te bereiken via de toegangspoort aan de Rampweg. Achter het hekwerk is zowel een groenzone als een watergang aanwezig.



Figuur 2.1-1 Huidige situatie

Op het terrein van het wegensteunpunt zijn in de huidige situatie enkele gebouwen gelegen. Er is sprake van een dienstgebouw met een werkplaats, een zoutloods inclusief overdekte stallingen aan beide zijdes en enkele losstaande stalen overkappingen, waaronder materiaal is gestald. Tevens staat er in het noordoosten van het terrein een wifi-mast, inclusief een bijbehorend gebouw.



Figuur 2.1-2 Huidig terrein met aan de rechterkant de stalen overkappingen



Figuur 2.1-3 Huidige zoutloods met overkapping

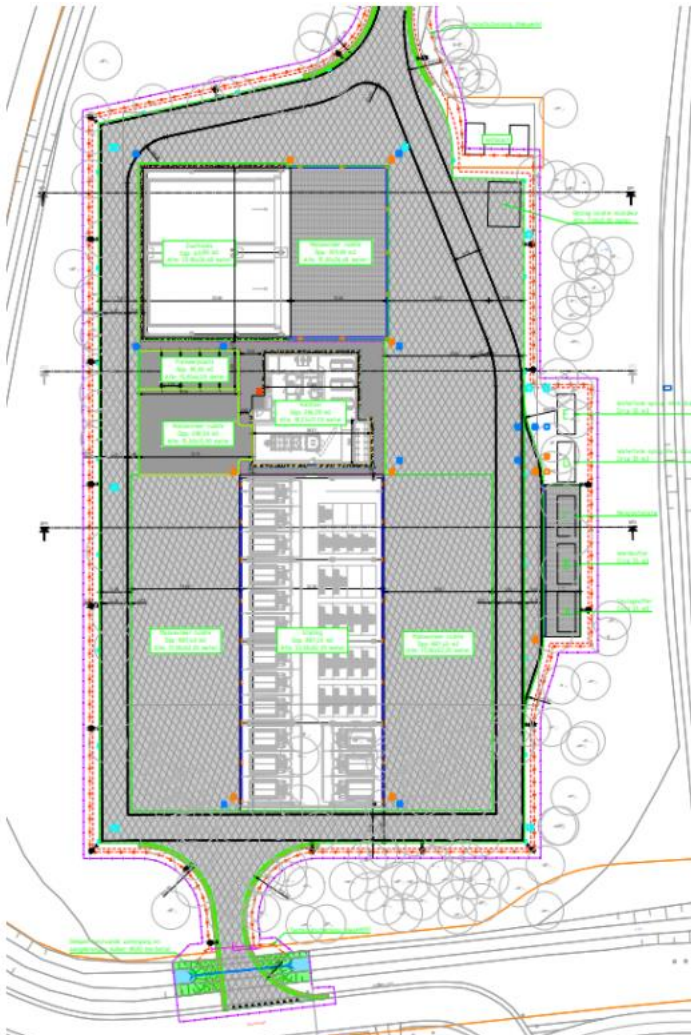
2.2 Kenmerken voorgenomen activiteit

In de toekomstige situatie worden op deze locatie een nieuwe zoutloods, stallingsgebouw en dienstgebouw gerealiseerd. Alle nieuwe te bouwen gebouwen zullen uit één bouwlaag bestaan en zijn vrijwel geheel aan elkaar geprojecteerd. Het totale grondvlak van de nieuwe gebouwen valt binnen een footprint, met de grootste afmetingen van ca. 100 x 35 m². Het begane grondpeil van de nieuwbouw bedraagt ca. 1,15 m+ NAP. Voordat deze nieuwe gebouwen worden gebouwd, zullen eerst de huidige gebouwen geheel gesloopt worden. Waar mogelijk zullen enkele elementen worden hergebruikt. De voorgenomen terreininrichting is tot stand gekomen door middel van een variantenstudie, waarbij verschillende varianten ontwikkeld zijn op basis van onderstaande uitgangspunten:

- De huidige toegangsweg is 5 meter breed en deze wordt middels het aanbrengen van grasbetontegels verbreed naar 6 meter;
- De rijbanen op het terrein zijn minimaal 5 meter breed;
- Alle rijbanen hebben een vrije ruimte van 6 meter;
- De manoeuvreerruimte naast het stallingsbouw is 17 meter breed;
- De manoeuvreerruimte voor de zoutloodsen is 15 meter breed;
- Laad- en losruimte voor de zoutloodsen is 15 meter breed;

- Nabij het dienstgebouw dienen minimaal 5 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, met een afmeting van 3 x 6 meter per parkeerplaats.

Op basis van deze uitgangspunten is er uiteindelijk voor gekozen om de nieuwe gebouwen in het midden van het terrein te ontwikkelen, om op deze manier het terrein zo optimaal mogelijk te benutten. Bij deze indeling is de mogelijkheid gecreëerd om de logistieke afwikkeling aan de buitenzijde van het terrein plaats te laten vinden. Tevens zal aan de zuidzijde van het wegensteunpunt een calamiteitenuitgang aangelegd worden, waarbij het verkeer in oostelijke richting wordt gestuurd. De calamiteitenuitgang wordt voorzien van een afgesloten hekwerk met poort. Verhardingen worden op het wegensteunpunt nieuw aangebracht en/of hergebruikt. In Figuur 2.2-1 is de gehele toekomstige terreininrichting weergegeven.



Figuur 2.2-1 Toekomstige terreininrichting

2.3 Kenmerken aanlegfase voorgenomen activiteit

Voor de realisatie van het wegensteunpunt Scharendijke zullen verschillende bouwactiviteiten plaatsvinden.

- Slopen bestaande bebouwing;
- Gedeeltelijk opbreken bestaande verhardingen;
- Realiseren nieuwbouw: zoutloods, stallingsgebouw en dienstgebouw;
- Aanbrengen nieuwe verhardingen (o.a. beton, asfalt en betonstraatsteen);
- Aanbrengen rioleringen, putten en kolken;
- Aanbrengen natzoutinstallatie;
- Aanbrengen hekwerken en poorten;
- Aanbrengen lichtmasten;
- Aanbrengen nieuwe uitrit;
- Aanbrengen duiker in watergang;
- Verleggen en aanbrengen nutsaansluitingen;
- Graafwerkzaamheden t.b.v. inrichting.

De verwachte werkzaamheden zullen zorgen voor geluidshinder, emissies, verstoring van de (water)bodem en schade aan de groenstructuur.

Voorlopige Planning

- | | | |
|--------------------------|---|----------------------------|
| • Ontwerp | : | juni 2022 – juni 2024 |
| • Voorbereiding aannemer | : | december 2024 – maart 2025 |
| • Realisatie | : | april 2025 – maart 2025 |

3 Soort en kenmerken van het potentiële effect

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt per milieuaspect beschreven in hoeverre in of in de omgeving van het plangebied belangrijke nadelige effecten te verwachten zijn als gevolg van de in hoofdstuk 2 beschreven activiteit. Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- Natuur
 - Soortenbescherming
 - Gebiedsbescherming
- Water
- Bodem
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Verkeer
- Geluid
- Ontploffbare oorlogsresten
- Externe veiligheid

De effectbeoordelingen in paragraaf 3.2 tot en met paragraaf 3.10 zijn gebaseerd op de onderzoeken die ten behoeve van het wegensteunpunt Scharendijke zijn uitgevoerd. In de paragrafen zijn beknopte samenvattingen en conclusies van de onderzoeken en effectbeoordelingen opgenomen en wordt, waar van toepassing, expliciet naar de onderliggende onderzoeken verwezen.

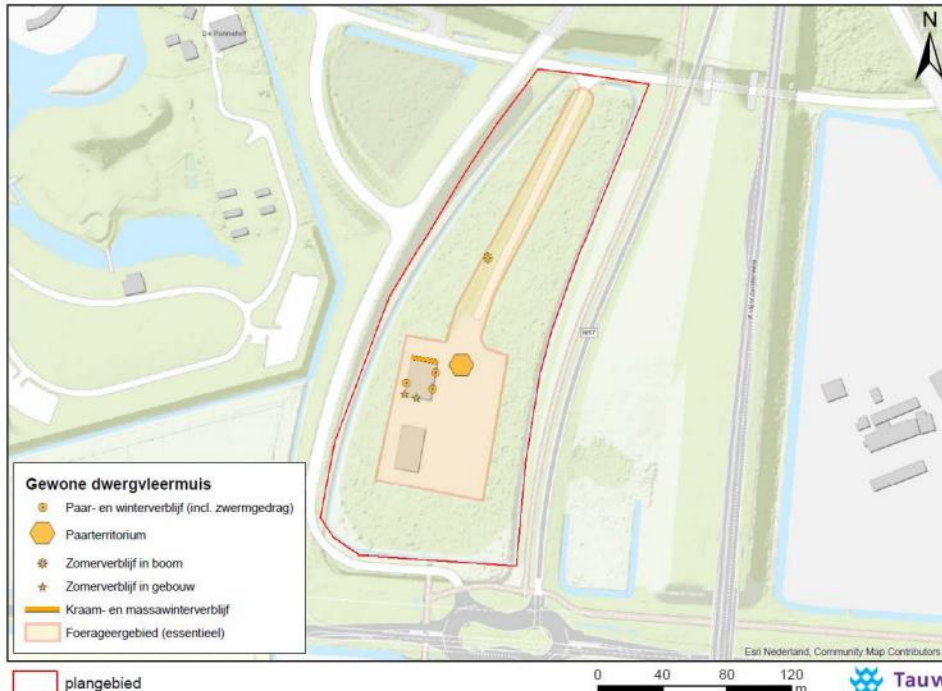
3.2 Natuur

3.2.1 Soortenbescherming

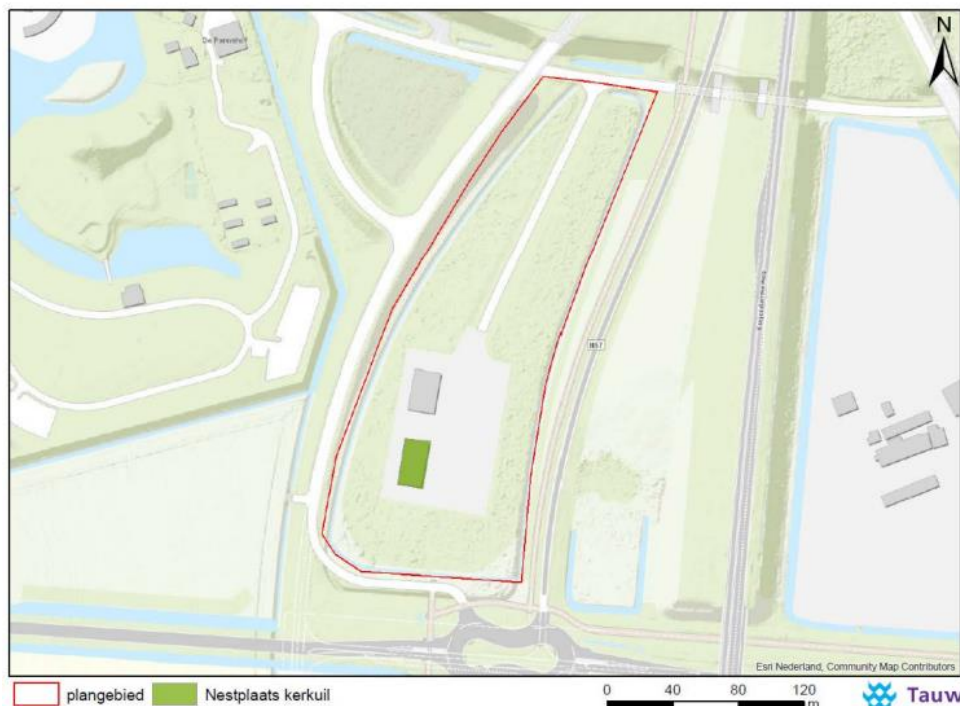
Er is een natuurtoets uitgevoerd waaruit bleek dat negatieve effecten op groei- of verblijfplaatsen van verschillende soorten niet is uitgesloten (TAUW, 2020). Vervolgens is een soortgericht onderzoek uitgevoerd naar de functie van het plangebied voor de grote leeuwenklauw, knolspirea, bunzing, wezel, hermelijn, noordse woelmuis, vleermuizen, kerkuil, steenuil, ransuil, buizerd, havik, sperwer, boomvalk en huismus (TAUW, 2020).

Er zijn geen groeiplaatsen gevonden voor de plantensoorten leeuwenklauw en knolspirea. In het plangebied is geen noordse woelmuis, bunzing, hermelijn, eekhoorn, huismus of rugstreeppad aanwezig. In het plangebied zijn geen jaar-rond beschermde nesten aanwezig. Wel is er een wezel vastgelegd, maar aangezien dit slechts één keer was, gaat het om een zwervend exemplaar. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming (hierna te noemen "Wnb") is niet benodigd. Het verdient echter aanbeveling om bij de verdere planvorming rekening te houden met wezel. Hoewel het nu om een zwervend exemplaar ging, bestaat de kans dat wezel zich vestigt in het plangebied in de nabije toekomst.

Er is wel een zomerverblijfplaats van gewone dwergvleermuis vastgesteld in de derde boom ten noorden van de bebouwing aan de westkant van de weg. In gebouw 1 is een kraam- en massawinterverblijfplaats van gewone dwergvleermuizen vastgesteld in de gehele noordgevel. Aan de zuidkant van gebouw 1 zijn twee zomerverblijfplaatsen vastgesteld. In de westgevel is één paar- en winterverblijfplaats en in de oostgevel zijn twee paar- en winterverblijfplaatsen vastgesteld. Ten noordoosten van gebouw 1 en in de bomenlaan zijn twee paarterritoria waargenomen. Het plangebied fungeert ook als essentieel foerageergebied voor gewone dwergvleermuizen. In Figuur 3.2-1 zijn de aangetroffen beschermde functies van gewone dwergvleermuizen in het plangebied weergegeven. Tevens is een nestplaats van kerkuil vastgesteld in de zoutloods (zie Figuur 3.2-2).



Figuur 3.2-1 Locaties van de aangetroffen beschermde functies van gewone dwergvleermuizen in het plangebied



Figuur 3.2-2 Loods 2 waarin de nestplaats van kerkuil is aangetroffen

De geplande werkzaamheden zijn in strijd met de Wnb en dus ontheffingsplichtig. Voordat de werkzaamheden kunnen plaatsvinden, is het noodzakelijk om een ontheffing in het kader van de Wnb aan te vragen bij het bevoegd gezag (Provincie Zeeland). Om de negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen, zijn tijdelijke mitigerende maatregelen nodig. Daarnaast dienen permanente mitigerende maatregelen genomen te worden bij de uitvoer van de werkzaamheden. Bij het treffen van afdoende mitigerende maatregelen, vastgelegd in een mitigatieplan, kan een ontheffing worden verleend. De ontheffingsprocedure én het uitvoeren van de bijbehorende mitigerende maatregelen dienen evenwel vóór aanvang van de werkzaamheden afgerond te zijn.

Te nemen maatregelen

Aanvullend zijn de volgende voorzorgsmaatregelen nodig om overige aanwezige fauna te ontzien:

- Uitstralende verlichting op de naastgelegen bomenrijen voorkomen
- Lage vegetatie en takkenhopen dienen met de hand te worden verwijderd om slachtoffers onder algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën te voorkomen
- Een broedvogelcontrole indien de werkzaamheden in de periode maart tot en met juli worden gestart. Dit om te voorkomen dat in gebruik zijnde nesten van broedvogels worden verstoord of vernietigd tijdens de werkzaamheden. Indien een in gebruik zijnde nest wordt aangetroffen, moet een verstoringvrije zone rondom het nest worden aangehouden totdat het nest is verlaten. In deze zone mag niet worden gewerkt.

Vooruitlopend op de voorgenomen werkzaamheden voor het wegsteeppunt worden er twee bouwwerken gerealiseerd ten behoeve van mitigatie van vleermuizen en kerkuil. De vergunning voor deze twee bouwwerken is verleend door de Gemeente Schouwen-Duiveland (Gemeente Schouwen-Duiveland, 2023).

In het kader van de voorgenomen nieuwbouw van het wegsteeppunt Scharendijke heeft Rijkswaterstaat het voornemen houtopstand te rooien. Om de bomencompensatie te waarborgen heeft Rijkswaterstaat een memo opgesteld (Rijkswaterstaat, 2023). Deze memo bevat de randvoorwaarden en criteria die gesteld zijn aan de toekomstige bomencompensatie. Op basis van de Wet Natuurbescherming (Wnb) en de Omgevingsverordening Zeeland 2018 dient Rijkswaterstaat de compensatieregeling af te stemmen met de provincie Zeeland. Tevens geldt er ook een meldingsplicht bij de provincie Zeeland.

Rijkswaterstaat dient zich in de bomencompensatie in ieder geval aan de voorwaarden te houden die opgenomen zijn in de Omgevingsverordening Zeeland 2018. Rijkswaterstaat zal daarnaast uiterlijk een maand voor aanvang van de kap een melding doen bij de provincie Zeeland en op dat moment afspraken maken op welke wijze er voldaan gaat worden aan het gestelde artikel 4.3 van de Wnb, waarin compensatie binnen drie jaar geëist is.

3.2.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet binnen beschermde natuurgebieden zoals het Natuurnetwerk Nederland of Natura 2000-gebied. Het plangebied ligt op korte afstand van één stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, namelijk Kop van Schouwen (250 meter). Een effect door licht, geluid, trilling of optische verstoring is niet te verwachten, omdat het plangebied op relatief grote afstand van omliggende Natura 2000-gebieden ligt.

Het project leidt zowel in de aanleg- als gebruiksfase tot stikstofemissie. Uit eerder uitgevoerde stikstofdepositieberekeningen in de AERIUS Calculator 2024 blijkt het volgende:

- Het project leidt in de aanlegfase tot een maximale, tijdelijke depositie van 0,02 mol N/ha/jr op stikstofgevoelige natuur binnen Natura 2000-gebied Kop van Schouwen.
- Het project leidt in de gebruiksfase niet tot stikstofdepositie (Arcadis-rapportage met kenmerk 30135106, d.d. 31 januari 2024).

Stikstofdepositie leidt tot vermessing en verzuring. Als gevolg van deze vermessing en verzuring kunnen significant negatieve effecten op stikstofgevoelige Natura 2000-waarden optreden. Om deze rede is een 'passende beoordeling stikstofdepositie' gedaan; een ecologische analyse van de effecten van de stikstofdepositie als gevolg van project Wegensteunpunt Scharendijke. Doel van de passende beoordeling is bepalen of de berekende stikstofdepositie in de aanlegfase van het project tot significant negatieve effecten op Natura 2000-waarden kan leiden. Voor een uitgebreide beschrijving van de methode, werkwijze effectbeschrijving en -beoordeling, zie (Arcadis, 2024).

De achtergronddepositie in het gebied geeft voornamelijk een matige overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW) van de aangewezen habitattypen/leefgebieden. Langs de kust en op enkele meer landinwaarts gelegen gebieden is geen sprake van een overschrijding. Plaatselijk is er sprake van een naderende, lichte of sterke overschrijding van de KDW (bron: [AERIUS Monitor](#), situatie 2020, geraadpleegd op 9 mei 2023).

Bij de inventarisatie van recent vergunde projecten zijn geen projecten gevonden die leiden tot een toename van de stikstofdepositie op de natuurwaarden waarop het project Wegensteunpunt Scharendijke een toename van de stikstofdepositie veroorzaakt.

Geconcludeerd kan worden dat het project, ook in combinatie met de gevolgen van andere plannen en projecten, niet tot significant negatieve gevolgen leidt voor de instandhoudingsdoelen van Natura 2000- gebied Kop van Schouwen.

3.2.3 Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden worden vleermuizen en kerkuilen mogelijk verstoord. Hiervoor worden mitigerende maatregelen getroffen. Ook heeft Rijkswaterstaat het voornemen houtopstand te rooien. Dit zal worden gecompenseerd.

De stikstofdepositie als gevolg van project Wegensteunpunt Scharendijke leidt, ook na cumulatie, niet tot significant negatieve effecten op stikstofgevoelige natuurwaarden. Geconcludeerd wordt dat de projectdepositie de instandhoudingsdoelstellingen (behoud, uitbreiding en/of verbetering) voor de Natura 2000-gebieden niet in gevaar brengt.

Aangezien het project (ook na cumulatie) niet leidt tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen, zijn verdere vervolgstappen (ADC-toets) niet aan de orde. Ook zijn er geen preventieve of passende maatregelen nodig vanuit de specifieke zorgplicht.

3.3 Water

In een watertoets zijn in een vroeg stadium waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar gemaakt om evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen (Arcadis, 2023). Er is met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de beschrijving van de maatregelen die worden getroffen. In de watertoets is gekeken naar de volgende aspecten: hemelwater; oppervlaktewater; grondwater en vuilwater en droogweerafvoer.

3.3.1 Verharding

In de huidige situatie is er circa 6.385 m² verharding aanwezig op de projectlocatie. Het strooiareaal is groter geworden, hierdoor zullen er meer machines aanwezig zijn en zal de zoutopslag groter zijn dan in de huidige situatie.

Hierdoor zal het totaal verhard oppervlakte (verharding en gebouwen) toenemen van 6.385 m² naar 10.165 m², een toename van 3.780 m². Tabel 3.3-1 geeft een overzicht weer van het verhard oppervlak van de huidige en toekomstige situatie.

Tabel 3.3-1 Verhard oppervlak in de huidige en toekomstige situatie

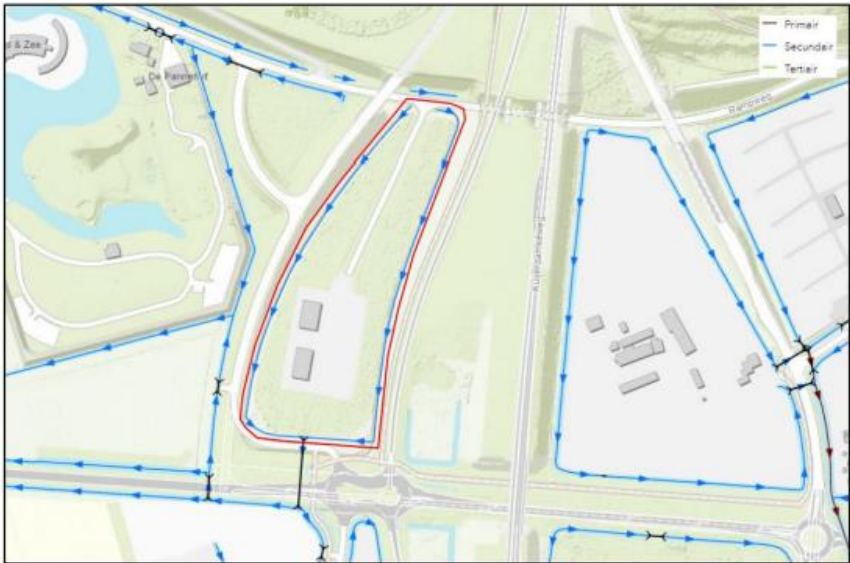
Type	Huidig oppervlak, lozing op sloot [m ²]	Huidig oppervlak, vertraagde afvoer [m ²]	Toekomstig oppervlak, lozing op sloot [m ²]	Toekomstig oppervlak, riolering [m ²]	Toekomstig oppervlak, vertraagde afvoer [m ²]	Te compenseren verharding [m ²]
Verharding						-400
Toegangsweg	0	900	0	0	900	0
Terrein	0	4.300	0	0	6.500	0
Zoutplaat	400	0	0	400	0	-400
Grasbetontegels	0	0	0	0	270	0
Panden						1.310
Kantoor/werkplaats	385	0	295	0	0	-90
Zoutloods	200	0	615	0	0	415
Stalling	200	0	1.185			985
Totaal				0	0	910

De terreinverharding en de grasbetontegels zullen in de toekomstige situatie afwateren naar de bermen. Hierdoor geldt dit als vertraagde afvoer en hoeft deze toename niet gecompenseerd te worden. De zoutplaat is onderdeel van de verharding en zit aangesloten op de riolering. In de huidige situatie zit de zoutplaat aangesloten op de sloot via de riolering. De afwatering van het huidige terrein gebeurt grotendeels bovengronds, het terrein ligt onder afschot naar de zijkanalen van het terrein en het water stroomt via de groene zone met bomen en struikgewas naar uiteindelijk de slooten. Het dakwater van de gebouwen wordt opgevangen in een rioolstelsel en gebufferd in tanks voor het productieproces van het strooizout. Overtollig hemelwater van de gebouwen loost middels een uitlaat op de aanwezige watergangen. Een klein gedeelte van de verharding is aangesloten op de riolering en een olieafscheiding (OBAS). Het betreft de oppervlaktes (circa 400 m²) waar het laden en lossen van de vrachtauto's met zout plaatsvindt.

In de toekomstige situatie voert deze zoutplaat niet meer af op de sloot maar op een tank, die op afspraak wordt leeggepompt. In de toekomstige situatie zullen de daken aangesloten blijven op de riolering en uiteindelijk afvoeren naar de watergangen, hiervoor is compensatie dus noodzakelijk. Uit Tabel 3 volgt dat er 910 m² gecompenseerd dient te worden.

3.3.2 Oppervlaktewater

In de legger van het Waterschap Scheldestromen zijn de hoofdwatgangen weergegeven (Figuur 3.3-1). Het plangebied is begrensd door secundaire watergangen. Deze watergangen stromen af via een duiker naar het zuiden. In de toekomstige situatie is op deze locatie een toerit ontworpen, dit betekent dat dit deel van de watergang gedempt zal worden. Het is noodzakelijk om een nieuwe duiker aan te leggen om de aansluiting te behouden.



Figuur 3.3-1 Oppervlaktewater in de omgeving van de projectlocatie (Legger Waterschap Scheldestromen)

3.3.3 Bergingsopgave

De panden worden volledig aangesloten op het hemelwaterriool, hiermee staan ze via de opslagtank in verbinding met het oppervlaktewater. In een worst-case scenario, waarin de tank volledig gevuld is, staan de panden dus direct in verbinding met het oppervlaktewater. Hieruit volgt een bergingsopgave van 68 m³ bij een bergingseis van 75 mm (Tabel 3.3-2).

Tabel 3.3-2 Bergingsopgave als gevolg van de toegenomen verharding

Te compenseren verharding [m²]	Bergingseis [m]	Bergingsopgave [m³]
910	0,075	68

Deze bergingsopgave dient opgelost te worden binnen de grenzen van het plangebied. Om deze bergingsopgave in te passen bestaan enkele mogelijkheden:

- Vertraagd afvoeren middels opstroompotten. Het hemelwater (dakwater) stroomt via de riolering naar de opslagtank (inhoud van 49 m³). Indien deze tank volledig gevuld is, zal het hemelwater uitstromen via een opstroompot, deze putten zullen aan de zijkant van het verharde terrein geplaatst worden. Vanuit de opstroompotten zal het water via de berm (circa 20 m breed) naar de sloot stromen. Vanwege deze vertraagde afvoer zal compensatie niet meer van toepassing zijn. *Alternatief: het is ook mogelijk om het overtollig hemelwater via de regenpijpen over het terrein naar de berm te laten stromen, als het plaatsen van opstroompotten niet mogelijk is.*
- Dakoppervlak afkoppelen en daarmee de bergingsopgave verkleinen. Dit is echter een minder duurzame optie, aangezien de tank niet gevuld raakt met deze optie. Het water in de tank is nodig voor het productieproces.
- Verlaging in de bermen. De bermen zouden verlaagd kunnen worden om hier meer water in te bergen. Op basis van de huidige bergingsopgave zal er 68 m³ geborgen moeten worden. Tabel 3.3-3 toont een indicatie van het benodigde oppervlak, hieruit volgt dat er ruim voldoende ruimte beschikbaar is in de bermen van het plangebied.

Tabel 3.3-3 Indicatie van het benodigd oppervlak bij de huidige bergingsopgave

Bergingsopgave [m³]	Verlaging in maaiveld [m]	Benodigde oppervlak [m²]
68	0,30	227
68	0,50	136

3.3.4 Waterkwaliteit

Zowel het water dat van daken zal stromen, als het terreinwater, dient bij voorkeur geïnfiltreerd te worden. Daarbij zal gebruik gemaakt worden van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlogende

bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Vlakken waarbij zout of andere vervuiling mogelijk tot afspoeling komt, stromen af via de riolering en een OBAS. Deze OBAS zal de olie- en benzineresten afvangen, het zout is echter opgelost in het water, daardoor kan de OBAS geen zout afvangen. In de toekomstige situatie stroomt het water via de OBAS naar een opslagtank voor zout hemelwater. Deze opslagtank beschikt over een noodoverstort bij extreme neerslag op de aangrenzende watergang.

Mitigatie

Bij de het project wordt een vertraagd afvoeren gerealiseerd middels opstroomputten. Het hemelwater (dakwater) stroomt via de riolering naar de opslagtank (inhoud van 49 m³). Indien deze tank volledig gevuld is, zal het hemelwater uitstromen via een opstroomput. Deze putten zijn aan de zijkant van het verharde terrein gepositioneerd. Vanuit de opstroomputten loopt het (overtollige)water via de berm (circa 20 m breed) naar de sloot stromen. Vanwege deze vertraagde afvoer zal compensatie niet meer van toepassing zijn.

3.4 Bodem

Het centrale deel van het perceel, alsmede de toerit, is met asfalt verhard. De randen van het perceel betreft bos-schage, onverhard. Op het zuidelijke terreindeel is, in oost-west-richting, een (ondiepe) sloot aanwezig. Centraal op het terrein bevinden zich een tweetal gebouwen, een zoutloods (zuid) en een werkplaats met smeerput (noord). De zoutloods is verhard met klinkers, in de werkplaats is een betonvloer aanwezig.

In een verkennend bodemonderzoek is de kwaliteit van de bodem vastgesteld (Inpijn blokpoel ingenieurs, 2023). Verder is de waterbodem in een (mogelijk) te dempen sloot onderzocht. Aan de hand van het verkennend bodemonderzoek dient te worden nagegaan of op de locatie redelijkerwijs geen verontreinigende stoffen in de grond of het frea-tisch grondwater boven de (lokale) streef- en/of achtergrondwaarden aanwezig zijn. Middels het verkennend onder-zoek wordt tevens een eindsituatie voor wat betreft de potentieel bodembedreigende activiteiten, werkplaats met smeerput en zoutopslag, vastgelegd. Het onderzoek teerhoudendheid asfalt heeft tot doel het nagaan of het asfalt op basis van het gehalte aan polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) herbruikbaar is.

In het verkennende onderzoek zijn in de bodem geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. Dit betekent dus ook dat onder het asfalt geen funderingslaag gelegen is. Direct hieronder bevindt zich een zandlaag.

In de vaste bodem zijn ten opzichte van de achtergrondwaarden geen verhoogde gehalten gemeten. Ter plaatse van de zoutloods is in de boven- en ondergrond een chloridegehalte van 8.600 resp. 4.100 mg/kg gemeten.

In het grondwater is enkel in de peilbuis B001, zoutloods, een lichte (marginale) verhoging aan molybdeen gemeten. Verder is het gehalte aan chloride in dit watermonster verhoogd ten opzichte van streefwaarde en, hoewel geen refe-rentiemeting in de omgeving is verricht, waarschijnlijk ook ten opzichte van de omgevingskwaliteit.

In de waterbodem zijn geen verhoogde gehalten aan PFAS vastgesteld. Het gaat hier dus om waterbodem in de klasse 'altijd toepasbaar', 'verspreidbaar' en 'toepasbaar in grootschalige bodemtoepassingen (GBT)'.

In het onderzoek teerhoudendheid asfalt is vastgesteld dat in géén van de 20 kernen middels een PAKmarker fluores-centie is waargenomen. Uit de DLC-analyses (Dunne Laag Chromatografie) blijkt dat in de geanalyseerde asfaltker-nen/- lagen géén fluorescentie is vastgesteld. De asfaltverharding wordt hiermee op basis van het onderzoek als niet teerhoudend geclassificeerd.

Resumerend kan bij beoordeling van het geheel aan onderzoeksresultaten gesteld worden dat de aangetroffen bo-demkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de geplande herinrichting.

3.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied is momenteel grotendeels verhard en bebouwd met enkele bedrijfsgebouwen van Rijkswaterstaat, na-melijk een zoutloods, steunpunt en kantoor. De huidige bebouwing is gefundeerd op palen, waarbij in het kader van de funderingsbalken vermoedelijk tot maximaal 1,25 m -mv gegraven is (Econsultancy, 2024).

Het plangebied is in het verleden in gebruik geweest als bouwland. Mogelijk is het niveau uit de Late-Middeleeuwen en Nieuwe tijd door verploeging deels verstoord. Door het plangebied heeft tevens een sloot gelopen, waardoor dit niveau vergraven zal zijn.

In de tweede helft van de 20e eeuw is het plangebied opnieuw ingericht en heeft het zijn huidige functie als wegensteunpunt gekregen. Hierbij is het plangebied opgehoogd. Mogelijk heeft ook egalisatie of afgraving plaatsgevonden, waardoor het niveau uit de Late-Middeleeuwen en Nieuwe tijd verstoord kan zijn geraakt.

Op grond van de gegevens uit het bureauonderzoek is de volgende gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld:

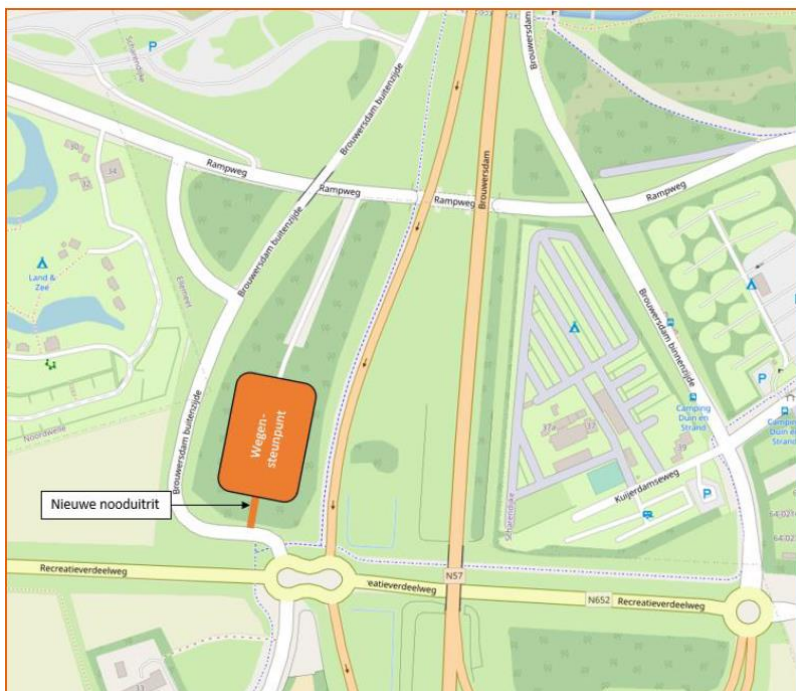
Tabel 3.5-1 Gespecificeerde archeologische verwachting

Archeologische periodes	Gespecificeerde verwachting	Te verwachten complextype/resten	Relatieve diepte t.o.v. het maaiveld
(Laat-)Paleolithicum – Mesolithicum	Zeer laag	Kampementen, vuursteenstrooiingen en vuurstenen gebruiksvoorwerpen	In geërodeerde afzettingen, circa 20 m - mv
Neolithicum – Vroege Bronstijd	Laag	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen en vuurstenen gebruiksvoorwerpen, houtskool en gebruiksvoorwerpen	Laagpakket van Wormer, vanaf 3,5 m - mv
Midden-Bronstijd – Midden-IJzertijd	Zeer laag tot geen	-	-
Late-IJzertijd – Romeinse tijd	Laag	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen, metaalresten, glasresten, houtskool, botresten en gebruiksvoorwerpen	Top van het Hollandveen Laagpakket, vanaf 3 m -mv
Late-IJzertijd – Romeinse tijd	Laag	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen, metaalresten, glasresten, houtskool,	Top van het Hollandveen Laagpakket, 2,5 à 4,5 m -mv
Vroege-Middeleeuwen	Zeer laag	Verspoelde, losse vondsten van aardewerk, metaal, glas, houtskool, bot, e.d.	Binnen Walcheren Laagpakket, vanaf circa 0,3 à 0,5 m - mv.
Late-Middeleeuwen – Nieuwe tijd	Laag	Bewoningssporen van een (boeren)erf: kleine fragmenten aardewerk, metaalresten, glasresten, houtskool, botresten, organische resten en gebruiksvoorwerpen	Top van het Walcheren Laagpakket, vanaf circa 0,3 à 0,5 m -mv.

Op basis van het bureauonderzoek geldt een (zeer) lage verwachting voor alle archeologische perioden tot en met de Nieuwe tijd. Bovendien is de kans zeer groot dat eventuele resten uit de perioden tot aan de Late-Middeleeuwen door latere zee-activiteit reeds geërodeerd zijn. Op basis van deze verwachting wordt geadviseerd om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.6 Verkeer

Bij de vernieuwing van het wegensteunpunt krijgt het perceel een nooduitrit aan de zuidzijde van het perceel, in de richting van de buitenzijde van de Brouwersdam (zie Figuur 3.6-1). De nooduitrit van het perceel wordt dusdanig vormgegeven dat deze uitsluitend gebruikt kan worden als uitrit in oostelijke richting (in de richting van de kluirotonde). In het geval van calamiteiten blijft de inrit van het terrein via de Rampweg (Arcadis, 2023).



Figuur 3.6-1 Locatie Wegensteunpunt Scharendijke

Op de locatie van de planontwikkeling is momenteel al een wegensteunpunt gelegen. Deze wordt ontsloten via de Rampweg en de Brouwersdam buitenzijde richting de Recreatieverdeelweg (N652) en de Brouwersdam (N57). Vanaf daar gaan de voertuigen van Rijkswaterstaat het regionale wegennet op, om de werkzaamheden uit te voeren. De Rampweg is een erftoegangsweg (ETW) buiten de bebouwde kom. Hier geldt een maximum snelheid van 60km/u ter hoogte van het plangebied.

De Brouwersdam buitenzijde kan gezien worden als de parallelstructuur van de Brouwersdam (N57). Via deze weg is het mogelijk om het strand en de parkeerplekken aan de westzijde van de Brouwersdam te bereiken. De Brouwersdam buitenzijde is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 80km/u. Op deze weg zijn (brom-)fietsers niet toegestaan.

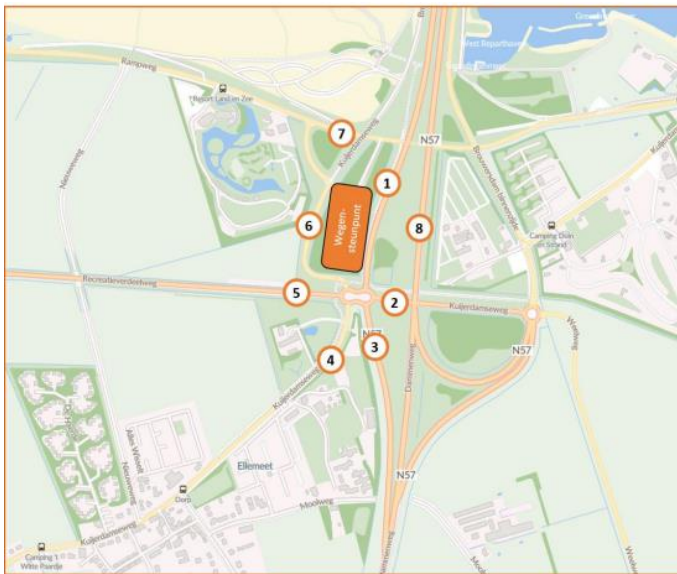
Door de ligging in een gebied met veel recreatieve functies is het rondom het plangebied met name in de zomermaanden drukker. De meeste activiteit op het wegensteunpunt vindt echter in de 'strooimaanden' (oktober t/m april) plaats. Deze pieken in verkeersintensiteit vallen naar verwachting dan ook niet op hetzelfde moment.

Voor de verkeersintensiteiten in de huidige en autonome situatie in 2034 is gebruik gemaakt van modelplots van het Verkeersmodel Stroomkaart Zeeland 2015 incl. de ontwikkeling van de Recreatieverdeelweg 3^e fase en flankerende maatregelen Scharendijke en Kloosterweg 60km/u. Deze gegevens zijn aangepast naar de jaartallen 2022 en 2034 door toepassing van het gemiddelde jaarlijks groeipercentage dat in het verkeersmodel is opgenomen. De verkeersintensiteiten voor deze beide jaartallen zijn weergegeven in Figuur 3.6-1. De locaties van de verschillende meetpunten zijn weergegeven in Figuur 3.6-2.

Tabel 3.6-1 Verkeersintensiteiten rondom plangebied

#	Straatnaam	Wegtype	Intensiteit 2022 in mvt/werkdag	Intensiteit 2034 in mvt/werkdag
1	N57 (afrit uit noordelijke richting)	GOW Bubeko	2.390	2.560

2	N652 (oost)	GOW Bubeko	3.450	3.530
3	N57 (oprit in zuidelijke richting)	GOW Bubeko	600	600
4	Kuijerdamseweg	GOW Bubeko	600	600
5	N652 (west)	GOW Bubeko	3.480	3.820
6	Brouwersdam buitenzijde	GOW Bubeko	860	2.180
7	Rampweg	GOW Bubeko	2.340	1.840



Figuur 3.6-2 Locatie en meetpunten

In de huidige situatie vinden naar inschatting 4.080 externe voertuigbewegingen per jaar (gemiddeld circa 11 motorvoertuigbewegingen per etmaal) plaats van en naar het wegens-teunpunt. Het uitgangspunt dat Rijkswaterstaat hanteert is dat na de vernieuwing van het wegens-teunpunt geen nieuw materiaal wordt aangeschaft en de voertuigbewegingen per jaar dan ook gelijk blijven aan de huidige situatie. Er treedt dan ook geen verandering op in de verkeersgeneratie van het terrein. Ook is het niet de verwachting dat de routes van het verkeer gaan veranderen door de planontwikkeling. De verkeersintensiteiten als gepresenteerd in tabel 1 komen dan ook overeen met de situatie na planrealisatie.

3.7 Geluid

Er is een akoestisch beoordeling uitgevoerd naar het wegens-teunpunt Scharendijke (Arcadis, 2023). Het doel van het akoestisch onderzoek is het beoordelen van de akoestische effecten van de verkeersaantrekkende werking en de te kiezen ontsluiting van het wegens-teunpunt. De akoestische effecten worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder (reconstructie). In Figuur 3.7-1 staat de route aangegeven van het wegverkeer van en naar het wegens-teunpunt in de huidige- en de toekomstige situatie.



Figuur 3.7-1 Route van de voertuigen van en naar het wegensteunpunt

De toegangspoort van het wegensteunpunt sluit aan op de Rampweg. Op de Rampweg is er sprake van een afname van het wegverkeer en op de Brouwersdam west (weg naar de rotonde) is sprake van een kleine toename van het wegverkeer.

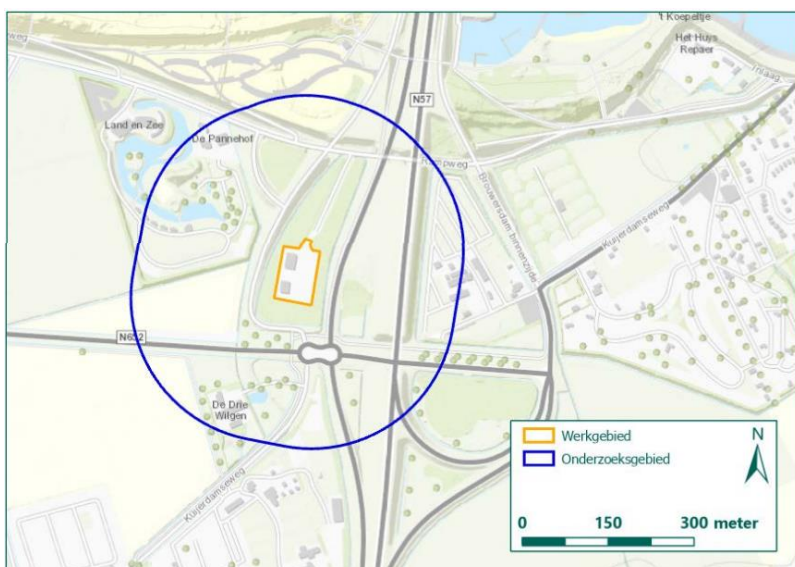
De gevolgen voor geluid zijn:

- Op de Rampweg is sprake van een geringe afname van ca. 0,1 dB en
- Op de Brouwersdam west is er sprake van een lichte toename van circa 0,4 dB.

Vanwege deze geringe wijzigingen is er geen sprake van een toename van de geluidbelastingen na de opening van het wegensteunpunt Scharendijke.

3.8 Ontploffbare oorlogsresten

Omdat bij dit project grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, is een Historisch Vooronderzoek-Niet Gesprongen Explosieven uitgevoerd (REASeuro, 2021). Het onderzoeksgebied betreft een straal van 250 meter rond het werkgebied om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de omgeving van het werkgebied ten tijde van de Tweede Wereldoorlog.



Figuur 3.8-1 Werk- en onderzoeksgebied (Bron ondergrond: ESRI)

In het onderzoek is geconcludeerd dat geen ontplofbare oorlogsresten worden verwacht binnen het werkgebied. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden regulier doorgang te laten vinden, zonder verdere maatregelen.

3.9 Externe veiligheid

Ten behoeve van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan is een quick scan externe veiligheid uitgevoerd waarin de risicobronnen in de omgeving van het wegensteunpunt Scharendijke in kaart zijn gebracht en de invloed van de toekomstige situatie op de externe veiligheidsrisico's ten opzichte van de invloed van de huidige situatie op de externe veiligheidsrisico's inzichtelijk is gemaakt (Arcadis, 2023).

Uit de risicokaart blijkt dat de N57 de enige risicobron in de omgeving van het wegensteunpunt Scharendijke is. De N57 ligt ten oosten van het wegensteunpunt Scharendijke. Wegvak Ze11 (de N57 tussen de N215 en de N59) is een basisnetroute conform de Regeling basisnet (Rbn). Over wegvak Ze11 worden gevaarlijke stoffen, waaronder brandbare gassen (stofcategorie GF3), vervoerd. Conform de Rbn is de plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} per jaar contour van wegvak Ze11 (de basisnetafstand) 5 meter (gemeten vanaf het midden van de doorgaande route) en bestaat voor wegvak Ze11 geen plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Conform artikel 3, lid 1 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) neemt het bevoegd gezag bij het vaststellen van een besluit dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten de basisnetafstand in acht en houdt daarmee rekening ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. Wat wordt verstaan onder een kwetsbaar object en een beperkt kwetsbaar object staat in artikel 1, lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het wegensteunpunt Scharendijke is een beperkt kwetsbaar object. Het wegensteunpunt Scharendijke ligt zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie buiten de basisnetafstand (de PR 10^{-6} per jaar contour van wegvak Ze11).

Conform artikel 7 van het Bevt wordt in de toelichting bij een bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning, voor zover het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft binnen het invloedsgebied ligt van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Stofcategorie GF3 is conform de Handleiding risicoanalyse transport (HART) de groepsrisicobepalende stofcategorie. Het invloedsgebied van stofcategorie GF3 is 355 meter. Het wegensteunpunt Scharendijke ligt zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie binnen het invloedsgebied van stofcategorie GF3. Zowel de basisnetroute als het wegensteunpunt Scharendijke zijn goed bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten. Bovendien geldt voor het wegensteunpunt Scharendijke dat personen van wegvak Ze11 af kunnen vluchten als zich op wegvak Ze11 een ramp voordoet. Een en ander wordt zelfs beter als gevolg van de herinrichting van wegensteunpunt Scharendijke, omdat een nieuwe uitrit wordt gerealiseerd aan de zuidzijde van het wegensteunpunt Scharendijke terwijl de in- en uitrit aan de noordzijde van het wegensteunpunt Scharendijke gehandhaafd blijft.

Voor het wegensteunpunt Scharendijke geldt dat de dichtheid van personen niet of nauwelijks verandert als gevolg van de herinrichting van het wegensteunpunt Scharendijke (het oude kantoor wordt vervangen door het nieuwe dienstgebouw). Voor het wegensteunpunt Scharendijke geldt dus dat de dichtheid van personen laag is en laag blijft. Bovendien is de dichtheid van personen in de omgeving van het wegensteunpunt Scharendijke laag. Conform artikel 8, lid 2 onder b van het Bevt neemt het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, niet meer dan tien procent toe en wordt de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet overschreden. Artikel 8, lid 1 van het Bevt kan buiten toepassing blijven.

De invloed van de toekomstige situatie op de externe veiligheidsrisico's ten opzichte van de invloed van de huidige situatie op de externe veiligheidsrisico's verandert niet of nauwelijks.

3.10 Hinder in de aanlegfase

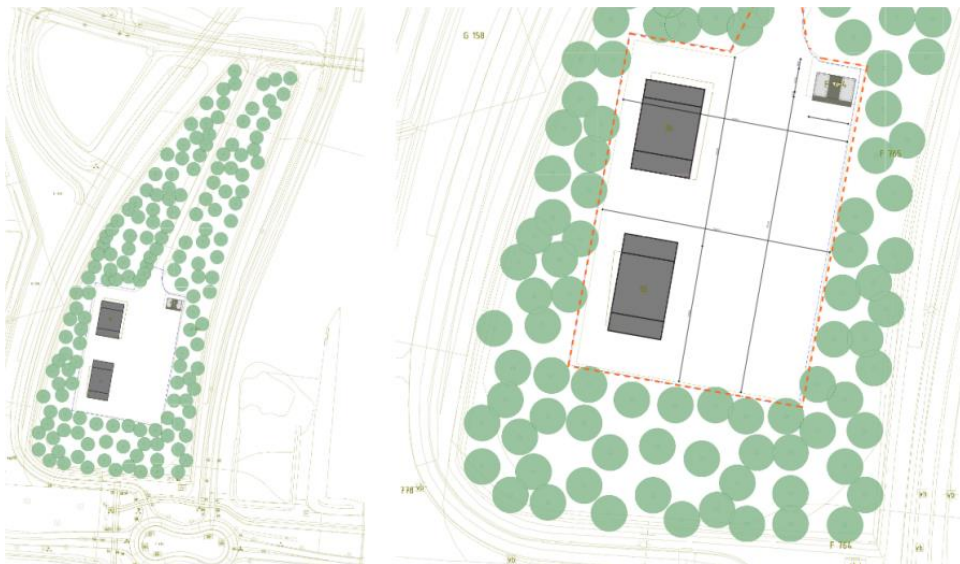
De voorgenomen aanlegfase is tussen april en augustus 2025. Door de ligging in een gebied met veel recreatieve functies is het rondom het plangebied met name in de zomermaanden drukker. Tevens ligt het wegensteunpunt direct naast het Resort Land & Zee, een hotel, camping en restaurant. Met het af- en aanvoeren van materialen en apparatuur dient rekening te worden gehouden met fietsers. De werkzaamheden zullen verder alleen op eigen terrein plaatsvinden en hierom zal de omgeving hier geen hinder van ervaren. Er kan wellicht geluidshinder optreden voor het Resort Land & Zee, gelegen aan de andere kant van de Brouwersdam. De werkzaamheden zullen alleen binnen werktijden op werkdagen uitgevoerd worden. Enige hinder kan ervaren worden door de aanleg van de uitrit. Echter zal deze eerder dan de zomerperiode gerealiseerd worden, dus de kans is klein dat hier veel hinder door ervaren zal worden. Er zal geen significante hinder worden ervaren tijdens de aanlegfase.

4 Samenvatting m.e.r.-beoordeling

4.1 Locatie van de voorgenomen activiteit

De planlocatie is gelegen in Scharendijke in de gemeente Schouwen-Duiveland. Deze is globaal weergegeven in Figuur 4.1-1. De planlocatie is omgeven door een groene omgeving en wordt daarnaast omringd door enkele wegen. De planlocatie ligt aan de noordzijde direct aan de Rampweg, die tevens de toegangsweg naar de planlocatie is. Aan de west- en zuidzijde wordt de planlocatie geheel ontsloten door de Brouwersdam. Daarnaast ligt de planlocatie naast twee N-wegen, de N57 en de N652. De N57 bevindt zich aan de oostzijde van de planlocatie. Ten oosten en ten westen van de planlocatie zijn op enige afstand voorts recreatieterreinen gelegen. De dichtstbijzijnde woningen zijn op ruime afstand van het plangebied gelegen.

Het terrein is al sinds 1975 in gebruik als wegensteunpunt. Het wegensteunpunt heeft een totale oppervlakte van 28.000 m². In de huidige situatie bestaat het wegensteunpunt voor het grootste gedeelte uit asfaltverharding (ca. 4700 m²) en gebakken klinkers (ca. 800 m²). Daarnaast zijn er nog betonverhardingen en betonstraatstenen aanwezig. Het terrein is omheind door middel van een rasterhekwerk en enkele lichtmasten. Het terrein is te bereiken via de toegangspoort aan de Rampweg. Achter het hekwerk is zowel een groenzone als een watergang aanwezig.



Figuur 4.1-1 Huidige situatie

Op het terrein van het wegensteunpunt zijn in de huidige situatie enkele gebouwen gelegen. Er is sprake van een dienstgebouw met een werkplaats, een zoutloods inclusief overdekte stallingen aan beide zijdes en enkele losstaande stalen overkappingen, waaronder materiaal is gestald. Tevens staat er in het noordoosten van het terrein een wifi-mast, inclusief een bijbehorend gebouw.

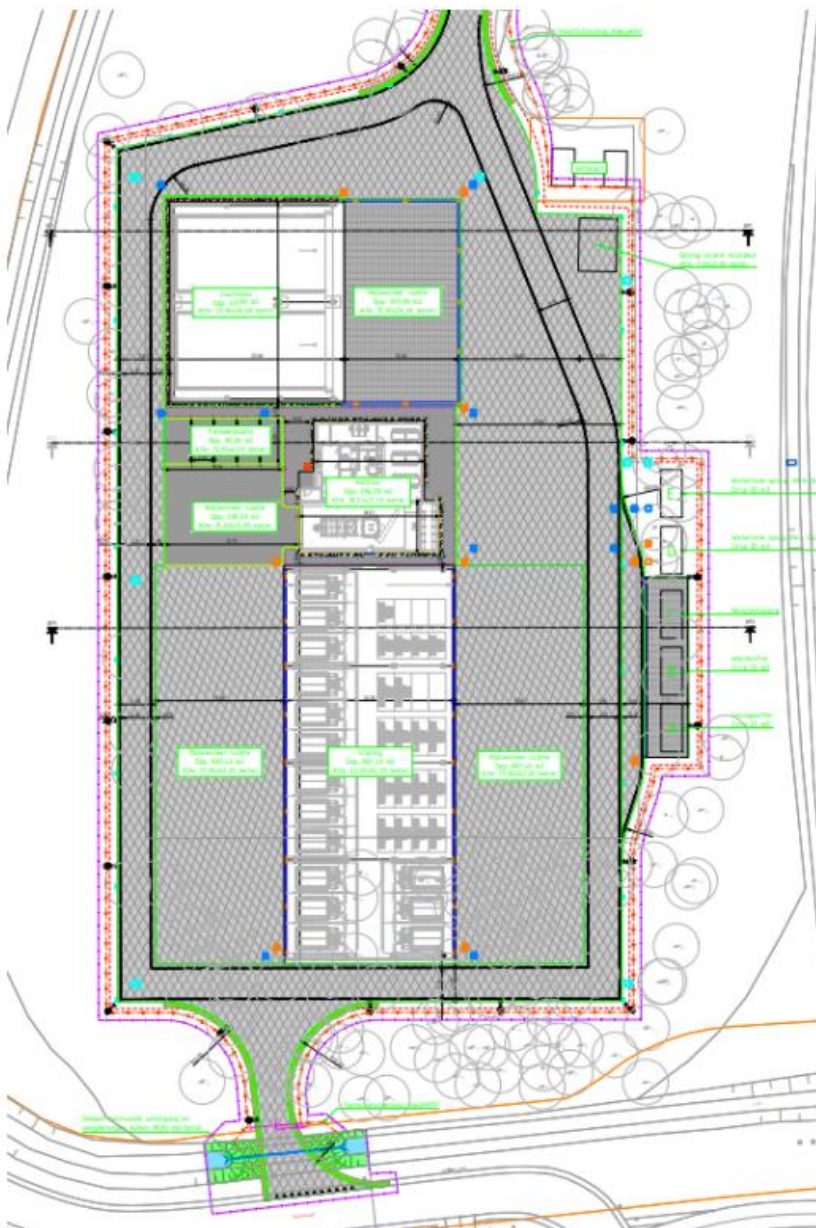
4.2 Kenmerken van de voorgenomen activiteit

In de toekomstige situatie worden op deze locatie een nieuwe zoutloods, stallingsgebouw en dienstgebouw gerealiseerd. Alle nieuwe te bouwen gebouwen zullen uit één bouwlaag bestaan en zijn vrijwel geheel aan elkaar geprojecteerd. Het totale grondvlak van de nieuwe gebouwen valt binnen een footprint, met de grootste afmetingen van ca. 100 x 35 m². Het begane grondpeil van de nieuwbouw bedraagt ca. 1,15 m+ NAP. Voordat deze nieuwe gebouwen worden gebouwd, zullen eerst de huidige gebouwen geheel gesloopt worden. Waar mogelijk zullen enkele elementen worden hergebruikt. De voorgenomen terreininrichting is tot stand gekomen door middel van een variantenstudie, waarbij verschillende varianten ontwikkeld zijn op basis van onderstaande uitgangspunten:

- De huidige toegangsweg is 5 meter breed en deze wordt middels het aanbrengen van grasbetontegels verbreed naar 6 meter;
- De rijbanen op het terrein zijn minimaal 5 meter breed;
- Alle rijbanen hebben een vrije ruimte van 6 meter;
- De manoeuvreerruimte naast het stallingsgebouw is 17 meter breed;

- De manoeuvreerruimte voor de zoutloodsen is 15 meter breed;
- Laad- en losruimte voor de zoutloodsen is 15 meter breed;
- Nabij het dienstgebouw dienen minimaal 5 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, met een afmeting van 3 x 6 meter per parkeerplaats.

Op basis van deze uitgangspunten is er uiteindelijk voor gekozen om de nieuwe gebouwen in het midden van het terrein te ontwikkelen, om op deze manier het terrein zo optimaal mogelijk te benutten. Bij deze indeling is de mogelijkheid gecreëerd om de logistieke afwikkeling aan de buitenzijde van het terrein plaats te laten vinden. Tevens zal aan de zuidzijde van het wegensteunpunt een calamiteitenuitgang aangelegd worden, waarbij het verkeer in oostelijke richting wordt gestuurd. De calamiteitenuitgang wordt voorzien van een afgesloten hekwerk met poort. Verhardingen worden op het wegensteunpunt nieuw aangebracht en/of hergebruikt. In Figuur 4.2-1 is de gehele toekomstige terreininrichting weergegeven.



Figuur 4.2-1 Toekomstige terreininrichting

4.3 Conclusie

Tabel 4.3-1 Aspecten en bijbehorende effectbeoordeling

Aspect	Effectbeoordeling
Natuur – Soortenbescherming	Voor de volgende soorten is geen ontheffing in het kader van de Wnb nodig en zijn geen verdere maatregelen nodig: Grote leeuwenklauw en knolspirea, Noordse woelmuis, Huismus, Buizerd, havik, boomvalk en sperwer, Rugstreeppad. Negatieve effecten als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden voor de bunzing, wezel en hermelijn zijn uitgesloten. Als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden (sloop van gebouw 1) worden vleermuizen mogelijk verstoord, verwond en/of gedood en de aanwezige essentiële functies vernietigd (artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb). De geplande werkzaamheden zijn daarmee in strijd met de Wnb en dus ontheffingsplichtig. Van kerkuil is een nestplaats vastgesteld in loods 2. Wanneer deze loods wordt gesloopt, is er mogelijk sprake van het verstoren van kerkuil en het vernietigen van deze nestplaats (artikel 3.1, lid 2 en 4). De geplande werkzaamheden zijn daarmee in strijd met de Wnb en dus ontheffingsplichtig. Vooruitlopend op de voorgenomen werkzaamheden voor het wegensteunpunten worden er twee bouwwerken gerealiseerd ten behoeve van mitigatie van vleermuizen en kerkuil. De vergunning voor deze twee bouwwerken is verleend door de Gemeente Schouwen-Duiveland. Daarnaast zal het rooien van houtopstanden worden gecompenseerd. De provincie Zeeland heeft op basis van deze mitigerende maatregelen de ontheffing Wnb verleend.
Natuur – Gebiedsbescherming	De stikstofdepositie als gevolg van project Wegensteunpunt Scharendijke leidt, ook na cumulatieve, niet tot significant negatieve effecten op stikstofgevoelige natuurwaarden. Geconcludeerd wordt dat de projectdepositie de instandhoudingsdoelstellingen (behoud, uitbreiding en/of verbetering) voor de Natura 2000-gebieden niet in gevaar brengt.
Water	Alleen de toename van het verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden. Daarnaast is compensatie van toename van verhard oppervlak niet vereist bij het toepassen van vertraagde afvoer. Bij de het project wordt een vertraagd afvoeren gerealiseerd middels opstroomputten. Het hemelwater (dakwater) stroomt via de riolering naar de opslagtank (inhoud van 49 m³). Indien deze tank volledig gevuld is, zal het hemelwater uitstromen via een opstroomput. Deze putten zijn aan de zijkant van het verharde terrein gepositioneerd. Vanuit de opstroomputten loopt het (overtollige)water via de berm (circa 20 m breed) naar de sloot stromen. Vanwege deze vertraagde afvoer zal compensatie niet meer van toepassing zijn.
Bodem	Gesteld kan worden dat de aangetroffen bodemkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de geplande herinrichting.
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Op basis van het bureauonderzoek geldt een (zeer) lage verwachting voor alle archeologische perioden tot en met de Nieuwe tijd. Bovendien is de kans zeer groot dat eventuele resten uit de perioden tot aan de Late-Middeleeuwen door latere zee-activiteit reeds geërodeerd zijn. Op basis van deze verwachting wordt geadviseerd om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling.
Verkeer	In de huidige situatie vinden naar inschatting 4.080 externe voertuigbewegingen plaats per jaar. Dit zijn ritten van en naar het wegensteunpunt. Omdat de hoeveelheid materieel en het aantal ritten van het materieel niet verandert, vindt als gevolg van de ontwikkeling geen verandering in de verkeersgeneratie plaats.
Geluid	Vanwege het wegverkeer van en naar het wegensteunpunt op de Rampweg en de Brouwersdam west is er geen sprake van een wijziging van de geluidbelastingen na de openstelling van het nieuwe wegensteunpunt Scharendijke.
Ontploffbare oorlogsresten	Er worden geen NGE verwacht binnen het werkgebied. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden regulier doorgang te laten vinden, zonder verdere maatregelen.

Aspect	Effectbeoordeling
Externe veiligheid	De N57 is de enige risicobron in de omgeving van het wegensteunpunt Scharendijke. De invloed van de toekomstige situatie op de externe veiligheidsrisico's ten opzichte van de invloed van de huidige situatie op de externe veiligheidsrisico's verandert niet of nauwelijks.
Hinder in de aanlegfase	De werkzaamheden vinden overdag plaats, tijdens werktijden, gedurende vier maanden. Er wordt geen significante hinder ervaren tijdens de aanlegfase.

Op basis van de effectbeoordeling (zoals beschreven in deze aanmeldingsnotitie en hierboven samengevat) treden er geen belangrijke nadelige gevolgen op voor het milieu. De verwachte effecten op de kerkuil en dwergvleermuizen worden gemitigeerd door plaatsing van twee bouwwerken. De vergunning voor deze twee bouwwerken is verleend door de Gemeente Schouwen-Duiveland. De provincie Zeeland heeft op basis van deze mitigerende maatregelen de ontheffing Wnb verleend. Om de bomencompensatie te waarborgen heeft Rijkswaterstaat een memo opgesteld (Rijkswaterstaat, 2023). Deze memo bevat de randvoorwaarden en criteria die gesteld zijn aan de toekomstige bomencompensatie. Door aanleg van opstroomputten (t.b.v. vertraagd afvoeren) hoeft de toename van verhard oppervlak niet gecompenseerd te worden.

5 Bibliografie

- Arcadis. (2023, januari 20). Quickscan externe veiligheid wegensteunpunt Scharendijke.
- Arcadis. (2023, februari 6). Verkeerstoets Ontwikkeling Wegensteunpunt Scharendijke.
- Arcadis. (2023). *Wegensteunpunt Scharendijke Watertoets Rijkswaterstaat*.
- Arcadis. (2023, februari 1). Wegensteunpunt Scharendijke: akoestisch onderzoek verkeersaantrekkende werking.
- Arcadis. (2024, januari 29). Stikstofdepositieberekeningen Wegensteunpunt Scharendijke.
- ATKB. (2024). *Passende beoordeling stikstofdepositie wegensteunpunt scharendijke (rampweg 13/15)*. Utrecht.
- Econsultancy. (2024). *Archeologisch bureauonderzoek rampweg 36 te scharendijke gemeente schouwen-duiveland*. Zwolle.
- Gemeente Schouwen-Duiveland. (2023, oktober 17). Omgevingsvergunning, Rampweg 36, 4323LZ Ellemeet - Het plaatsen van twee vleermuizenverblijven. Zierikzee.
- Inpijn blokpoel ingenieurs. (2023). *Verkennd (water)bodemonderzoek aan de Rampweg 36 te Ellemeet*.
- REASeuro. (2021). *Historisch Vooronderzoek Niet Gesprongen Explosieven Scharendijke Rampweg*. Riel.
- Rijkswaterstaat. (2023, november 20). Bomencompensatie Wegensteunpunt Scharendijke. Utrecht.
- TAUW. (2020). *Nader onderzoek wegensteunpunt Ellemeet*.
- TAUW. (2020). *Quickscan wet natuurbescherming wegensteunpunt Ellemeet*.

Colofon

AANMELDINGSNOTITIE WEGENSTEUNPUNT SCHARENDIJKE

AUTEUR
Hannah Wilson

ONZE REFERENTIE
V 0.1

DATUM
22 april 2024

STATUS
Definitief

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende datagedreven duurzame ontwerp-, advies- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij zijn met 36.000 architecten, data-analisten, ingenieurs, projectplanners, water- en duurzaamheidexperts. Onze gedeelde passie is: Improving quality of life. Toewijding aan de strategie 'accelerating a planet positive future' onderschrijft onze wereldwijde samenwerking met klanten en hoe we hen helpen met duurzame projectkeuzes. We combineren digitale met mensgerichte innovaties en omarmen toekomstgerichte vaardigheden op het gebied van milieu, energie, water, gebouwen, transport en infrastructuur. We werken vanuit meer dan dertig landen en rapporteerden in 2023 een bruto omzet van 5 miljard euro. www.arcadis.com

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T [+31 \(0\)88 4261 261](tel:+3120884261261)

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[Arcadis](#)



[arcadis_nl](#)



[ArcadisNetherlands](#)