

---

# FIETSPAD ROTERIJDIJK - LANDBOUWROUTE

Schouwen-Duiveland

Ruimtelijke onderbouwing

**RHO ADVISEURS**





# RHO ADVISEURS

---

**DATUM** 12-12-2023

**PROJECT** Fietspad Roterijdkijk - Landbouwrout  
**PROJECTLEIDER** Ir. C.A. Louws

**OPDRACHTGEVER** Waterschap Scheldestromen  
**PROJECTNUMMER** 20191683

**AUTEUR** S. Wagemaker/ E. Gerritse  
**STATUS** onherroepelijk



**© RHO ADVISEURS BV**

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



# Inhoudsopgave

## Omgevingsvergunning

## Publicatiebesluit

## Toelichting

|                    |                                                                               |           |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                                                              | <b>11</b> |
| 1.1                | Aanleiding                                                                    | 11        |
| 1.2                | Geldend juridisch beleidskader                                                | 11        |
| 1.3                | Ruimtelijke procedure                                                         | 12        |
| 1.4                | Wat wordt met de omgevingsvergunning juridisch-planologisch mogelijk gemaakt? | 13        |
| 1.5                | Leeswijzer                                                                    | 13        |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Huidige situatie en beoogde ontwikkeling</b>                               | <b>15</b> |
| 2.1                | Huidige situatie plangebied en directe omgeving                               | 15        |
| 2.2                | Toekomstige situatie                                                          | 16        |
| 2.3                | Planologische afweging                                                        | 19        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Toetsing aan beleid en overige relevante wetgeving</b>                     | <b>21</b> |
| 3.1                | Algemeen                                                                      | 21        |
| 3.2                | Rijksbeleid                                                                   | 21        |
| 3.3                | Provinciaal en regionaal beleid                                               | 22        |
| 3.4                | Gemeentelijk beleid                                                           | 25        |
| 3.5                | Overige relevante wetgeving                                                   | 28        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Toetsing aan omgevingsaspecten</b>                                         | <b>31</b> |
| 4.1                | Verkeer en parkeren                                                           | 31        |
| 4.2                | Cultuurhistorie en archeologie                                                | 31        |
| 4.3                | Water                                                                         | 35        |
| 4.4                | Bodemkwaliteit                                                                | 35        |
| 4.5                | Luchtkwaliteit                                                                | 36        |
| 4.6                | Externe veiligheid                                                            | 37        |
| 4.7                | Geluid                                                                        | 39        |
| 4.8                | Ecologie                                                                      | 39        |
| 4.9                | Planologisch relevante kabels en leidingen                                    | 45        |
| 4.10               | Niet gesprongen explosieven                                                   | 45        |

|                                    |                                  |           |
|------------------------------------|----------------------------------|-----------|
| 4.11                               | Duurzaamheid                     | 46        |
| 4.12                               | Vormvrije m.e.r.-beoordeling     | 46        |
| <b>Hoofdstuk 5</b>                 | <b>Juridische vormgeving</b>     | <b>47</b> |
| <b>Hoofdstuk 6</b>                 | <b>Uitvoerbaarheid</b>           | <b>49</b> |
| 6.1                                | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 49        |
| 6.2                                | Financiële uitvoerbaarheid       | 49        |
| <b>Bijlagen bij de toelichting</b> |                                  |           |
| <b>Bijlage 1</b>                   | <b>Besluitgebied</b>             |           |
| <b>Bijlage 2</b>                   | <b>Separate bijlagen</b>         |           |

---

# OMGEVINGSVERGUNNING

**RHO ADVISEURS**

---







# PUBLICATIEBESLUIT

**RHO ADVISEURS**







# TOELICHTING

# RHO ADVISEURS





# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De intensiteit en de samenstelling van het verkeer (fiets-, auto-, landbouw- en vrachtverkeer) op de Roterijdkijk en de Zuiddijk nabij Dreischor, is dusdanig dat dit verkeer niet meer goed en veilig kan worden afgewikkeld. Als eigenaar en beheerder van deze weg is waterschap Scheldestromen voornemens langs de Roterijdkijk en de Zuiddijk een vrijliggend fietspad te realiseren en de bestaande wegen (Roterijdkijk, Zuiddijk en Zuid Langeweg) daar waar nodig te verbreden. Daarnaast zullen in het kader van de verkeersveiligheid enkele aansluitingen bij de desbetreffende wegen worden aangepast. Voor een uitgebreide toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

Voor de gronden geldt het bestemmingsplan Buitengebied (2009) en Bebouwde kom Brouwershaven, Dreischor en Noordgouwe (2013). Op een aantal locaties past de ontwikkeling niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Daarnaast geldt voor beide dijken dat ze zijn aangewezen als landschaps- en/of cultuurhistorisch element van provinciaal belang.

Omdat de aanpassingen op basis van de bestemmingsplannen niet (direct) mogelijk zijn, wordt het instrument van een omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor afwijken van het geldende bestemmingsplan toegepast (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van deze wet). Een aanvraag voor een dergelijke omgevingsvergunning dient vergezeld te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggende rapportage is de ruimtelijke onderbouwing.

## 1.2 Geldend juridisch beleidskader

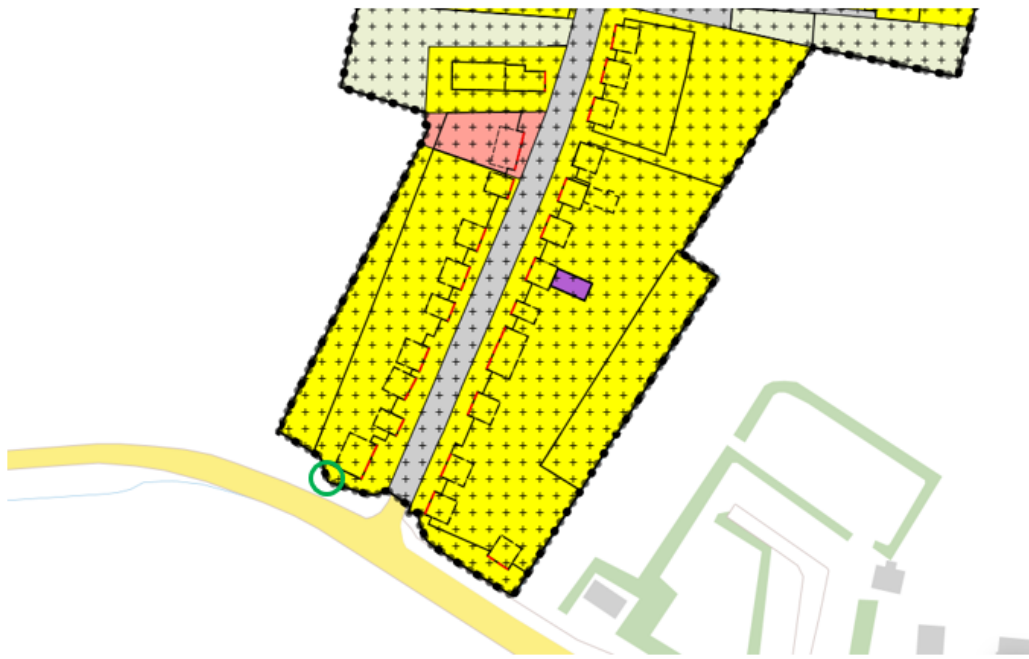
In figuur 1.1 is een uitsnede van de digitale weergave van het bestemmingsplan 'Buitengebied' weergegeven. De gronden zijn bestemd voor:

- 'Agrarisch', eventueel met de aanduiding 'randzone';
- Verkeer met de aanduiding 'beschermde dijk';
- dubbelstemming 'Waarde – Archeologisch Onderzoeksgebied B' (gedeeltelijk Roterijdkijk-Zuiddijk , tot de Sasdijk).



Figuur 1.1 Uitsnede (globale weergave) bestemmingsplan Buitengebied (2013) met hierin het tracé op weergegeven. (bron: ruimtelijkeplannen.nl, bewerkt: Rho adviseurs).

Daarnaast ligt een klein gedeelte van de gronden in het bestemmingsplan zoals opgenomen in bijlage figuur 1.2.



Figuur 1.2. Uitsnede (globale weergave) bestemmingsplan Bebouwde kom Brouwershaven, Dreischor en Noordgouwe (2013) met in groen aangegeven de locatie (ter plaatse van de Zuidoost/Borgerdweg) waar de gronden nog vallen in dit bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl, bewerkt: Rho adviseurs).

### 1.3 Ruimtelijke procedure

De voorbereiding van het project heeft veel tijd gekost en het was gewenst om zo snel mogelijk met de uitvoering van de werkzaamheden te beginnen. De reden hiervoor was dat voor de werkzaamheden POP3+ subsidie is verkregen. Dit betekent dat de werkzaamheden voor 31 december 2024 gereed moeten zijn om in aanmerking te komen voor deze subsidie.

Om geen verdere vertraging op te lopen is in overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland gekozen voor het instrument van een omgevingsvergunning die het mogelijk maakt tijdelijk af te wijken van een bestemmingsplan door middel van de zogenaamde 'kruimelgevallenregeling'. De procedure is opgestart.

Voor de POP3+ subsidie is het nodig dat de ontwikkeling definitief juridisch-planologisch wordt bevestigd. Dit betekent dat voor 31 december 2023 voor deze ontwikkeling een afzonderlijke ruimtelijke procedure wordt doorlopen hiervoor wordt het instrument van een omgevingsvergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor afwijken van het geldende bestemmingsplan toegepast (artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van deze wet).

Een aanvraag voor een dergelijke omgevingsvergunning dient vergezeld te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggende rapportage is de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van het definitief juridisch-planologisch regelen van de ontwikkeling.

## **1.4 Wat wordt met de omgevingsvergunning juridisch-planologisch mogelijk gemaakt?**

Het overgrote deel van de gronden waarop de werkzaamheden plaatsvinden, past binnen de bestemming zoals opgenomen binnen de vigerende bestemmingsplannen. Met de omgevingsvergunning, waarbij voorliggende ruimtelijke onderbouwing de motivering betreft, wordt de ontwikkeling mogelijk gemaakt voor de gronden waarbij dit niet is toegestaan binnen het geldende bestemmingsplan. Voor het plangebied wordt verwezen naar het besluitgebied kaart zoals opgenomen in bijlage 1.

**Opgemerkt wordt dat in voorliggende ruimtelijke onderbouwing voor de toekomstige situatie wordt ingegaan op de gehele ontwikkeling en niet alleen op de gronden waarvoor moet worden afgeweken van het bestemmingsplan. Er is namelijk sprake van ontwikkelingen met bijbehorende werkzaamheden die onlosmakelijk samenhangen met elkaar, waarbij een compleet beeld van de situatie gewenst is.**

## **1.5 Leeswijzer**

De opbouw van de ruimtelijke motivering is als volgt:

- hoofdstuk 2 gaat in op de huidige en de beoogde situatie van het plangebied;
- hoofdstuk 3 bevat de toetsing van de beoogde ontwikkeling aan het beleidskader;
- in hoofdstuk 4 worden de milieu- en planologische aspecten getoetst;
- hoofdstuk 5 gaat in op de juridische planbeschrijving;
- in hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.



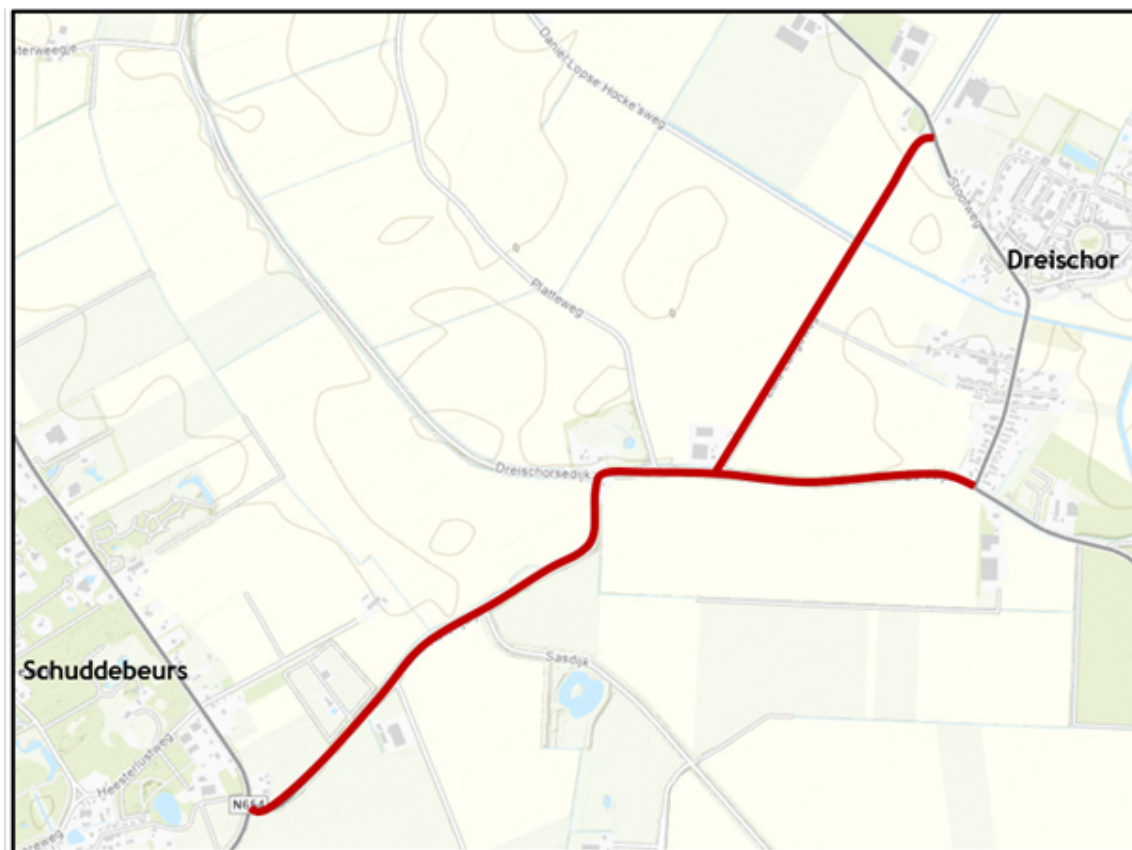
## Hoofdstuk 2 Huidige situatie en beoogde ontwikkeling

### 2.1 Huidige situatie plangebied en directe omgeving

De Roterijldijk en de Zuiddijk liggen tussen Schuddebeurs en Dreischor in. Waterschap Scheldestromen is eigenaar en beheerder van beide wegen. Beide wegen zijn onderdeel van het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland. Ook de Zuid Langeweg is onderdeel van dit netwerk. Daarnaast maakt ook de schoolbus en de buurtbus gebruik van beide dijken.

De afgelopen decennia is het verkeer op deze dijken toegenomen. De intensiteit en samenstelling zijn inmiddels zodanig dat er geen sprake meer is van een verkeersveilige situatie. Met name de fietsers op de smalle wegen in combinatie met de auto's en het landbouwverkeer zorgt voor een onveilige situatie. Het passeren van auto-, landbouw-, en vrachtverkeer zorgt ervoor dat de berm kapot worden gereden. Daarnaast vragen beide wegen om noodzakelijk onderhoud.

Beide dijken worden op meerdere plaatsen begeleid door bomen. De Roterijldijk en de Zuiddijk zijn dan ook aangewezen als landschaps- en/of cultuurhistorisch element in de Provinciale Omgevingsverordening 2018 van de Provincie Zeeland. Langs de weg bevinden zich voornamelijk agrarische gronden en enkele agrarische bedrijven en woningen.



Figuur 2.1 Ligging tracé fietspad (bron Waterschap Scheldestromen )

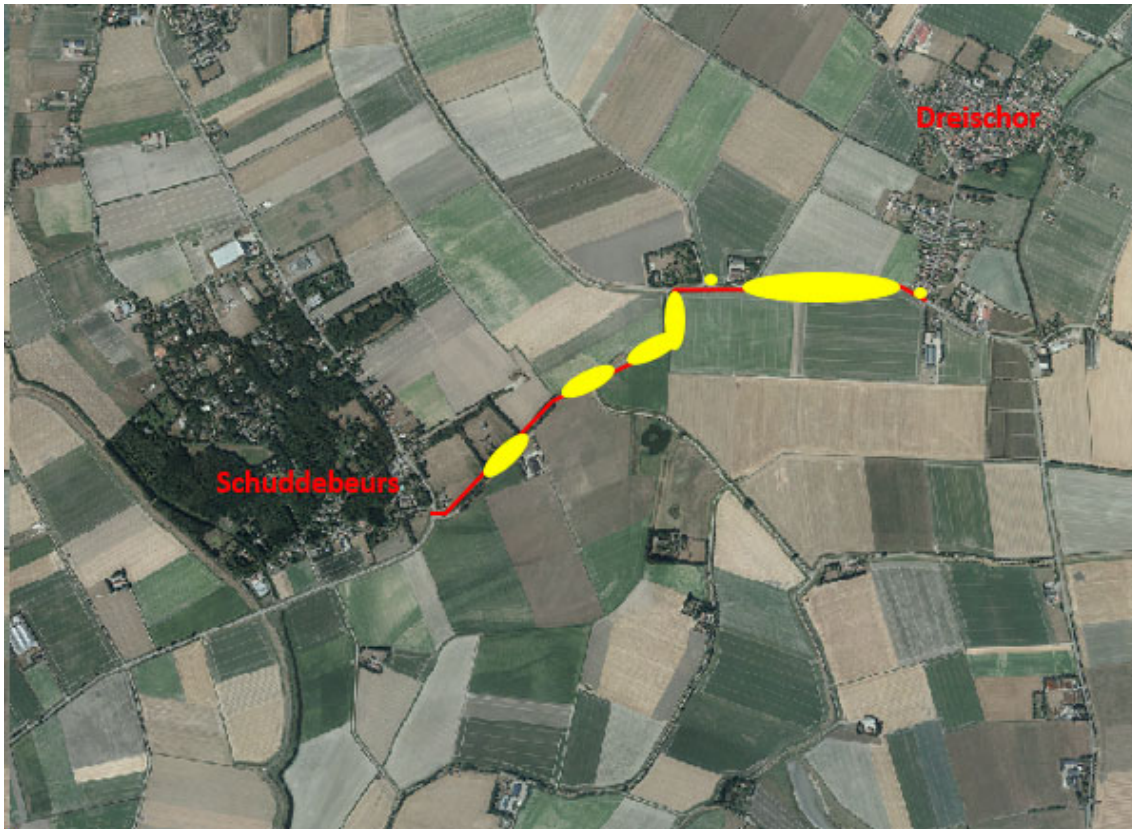


Figuur 2.2 Foto's links boven: Roterijldijk, rechtsboven: verbreding Roterijldijk, linksonder: kruising Dreischorsdijk, Roterijldijk, Zuiddijk, rechtsonder: kruising Zuiddijk-Zuid Langeweg.  
(bron: maps.google.nl).

## 2.2 Toekomstige situatie

### Juridisch-planologische situatie

Een groot gedeelte van het toekomstige fietspad met bijbehorende bermen en sloten past binnen het geldende bestemmingsplan Buitengebied. Ook de wegverbreding van de Roterijldijk, Zuiddijk en de Zuid Langeweg en de herinrichting van het kruispunt met de Stoofweg past binnen het bestemmingsplan. In figuur 2.3 zijn globaal de locaties aangegeven waar de toekomstige situatie niet past binnen het vigerende beleidskader. In bijlage 1 is dit specifiek weergegeven. Aangezien deze locaties deel uitmaken van één integraal project is voor de volledigheid in deze paragraaf de gehele ontwikkeling toegelicht.



Figuur 2.3 Ligging tracé fietspad, met geel globaal aangegeven de locatie van de gronden die niet passen in het geldende bestemmingsplan Buitengebied (bron luchtfoto: <https://kaarten.zeeland.nl/map/atlasvanzeeland> , bewerkt door Rho )

### Toekomstige situatie

De afgelopen jaren is de haalbaarheid van verschillende varianten onderzocht, dit in overleg met verschillende belanghebbenden in het gebied. Er is uiteindelijk gekozen voor een variant waarbij het fietspad geheel aan de noordzijde van beide dijken komt te liggen tussen de Kloosterweg (N654) en de Bogerdweg in Dreischor. Hier zal uiteindelijk worden aangesloten op het bestaande fietspad. Het fietspad heeft een lengte van circa 2.380 meter en ligt vrijliggend van beide wegen. Het fietspad wordt voorzien van asfaltverharding.

Het realiseren van een vrijliggend fietspad zorgt voor een grote verbetering van de verkeersveiligheid. Er worden logische en verkeersveilige aansluitingen gemaakt op de Dreischorsedijk, Platteweg en de Zuid Langeweg. Ook worden er veilige aansluitingen gemaakt op het fietspad langs de Kloosterweg (N654) in Schuddebeurs, de Bogerdweg bij Dreischor en het fietspad tussen Dreischor en Nieuwerkerk. Met het aanpassen van de aansluiting van de Zuiddijk met de Zuid Langeweg, de verbreding van de Zuid Langeweg en de aanpassing van het kruispunt met de Stoofweg wordt het mogelijk om het doorgaande verkeer wat in de huidige situatie door Dreischor om te leiden.

Om de aanpassingen mogelijk te maken zullen bermsloten worden verlegd en bomen worden gekapt. Ter plaatse van de kruising Zuiddijk- Zuid Langeweg zal een gedeelte aan noordzijde van de dijk moeten worden afgegraven. Bij de Roterijdk zijn het voornamelijk aanvullingen van de taluds in verband met de kruinverbreding die benodigd is voor de wegverbreding.

Hierna wordt ingegaan voor welke oplossingsrichtingen op specifieke locaties is gekozen. De bijbehorende ontwerptekeningen zijn separaat toegevoegd bij de omgevingsvergunning voor afwijken. Het is mogelijk dat bij de uitvoering op detailniveau nog wordt afgeweken van deze tekeningen.

#### *Aansluiting Dreischorsedijk*

De aansluiting van de Dreischorsedijk wordt in zuidelijke richting afgebogen. Hiermee wordt er voor gezorgd dat verkeer wat vanaf de Zuiddijk naar de Dreischorsedijk gaat en andersom wordt afgeremd.

#### *Aansluiting Platteweg*

De Platteweg wordt haaks aangesloten op de Zuiddijk. De y-vormige splitsing verdwijnt. Door het realiseren van een haakse aansluiting verbetert het zicht en daarmee de verkeersveiligheid.

#### *Aansluiting Zuid Langeweg - Zuiddijk*

Het omleiden van het doorgaande verkeer om Dreischor heen is onderdeel van het project. De aansluiting van de Zuid Langeweg op de Zuiddijk wordt heringericht. Een gedeelte van de beschermde dijk aan de noordzijde zal hiervoor afgegraven worden. Hierdoor ontstaat er een smallere dijk. De aansluiting van de Zuid Langeweg op de Zuiddijk komt op maaiveldniveau te liggen. Het fietspad steekt over op deze aansluiting.

#### *Verbreeding Roterijdkijk en Zuiddijk*

De Roterijdkijk en Zuiddijk worden verbreed naar een wegbreedte van 5,50 meter. Ook het ontlasten van de kern Dreischor maakt onderdeel uit van het plan. Om hiervoor te zorgen zal de Zuid Langeweg ook verbreed moeten worden naar 5,50 meter en zal de aansluiting van de Zuid Langeweg en de Stoofweg heringericht worden. Langse beide zijden van de rijbaan worden doorgroeistenen van 0,40 meter breed aangebracht en in de bochten 0,60 meter.

#### *Openbare verlichting*

Er staat in de huidige situatie enkel openbare verlichting bij de aansluiting van de Roterijdkijk op de Kloosterweg(N654) en de aansluiting van de Zuiddijk op de Bogerdweg. Waterschap Scheldestromen gaat erg terughoudend om met het aanbrengen van openbare verlichting. Het beleid is dat er alleen openbare verlichting wordt aangebracht op gevaarlijke locaties voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, daarom wordt (in aanvulling op de bestaande verlichting op kruispunt met de Bogerdweg en de Kloosterweg) alleen openbare verlichting geplaatst op de volgende locaties:

- de aansluiting van de Roterijdkijk op de Dreischorsedijk en de fietsoversteekplaats, deze zal vleermuisvriendelijk zijn;
- de aansluiting van de Zuiddijk op de Platteweg;
- de aansluiting van de Zuid Langeweg op de Zuiddijk;
- de aansluiting van de Zuid Langeweg op de Stoofweg.

#### *Cultuurhistorie*

Voor de ontwikkeling is een aparte notitie opgesteld waarin wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische waarde van de dijk en de impact die de ontwikkeling hierop heeft (separate bijlage Aanvullende notitie bestemmingsplan fietspad, 11-12-2023, Rho adviseurs). De ontwikkelingen, waaronder het gedeeltelijk afgraven van de dijk is voorgelegd aan diverse belangenorganisaties. Uiteindelijk hebben de belangenverenigingen en de Provincie Zeeland zich gecommitteerd aan voorliggende variant.

### **Rooien en herplant bomen**

Ten behoeve van het project zullen bomen gerooid moeten worden. Voor de ontwikkeling is een bomeninventarisatie uitgevoerd. Deze inventarisatie is opgenomen in de Bomeninventarisatie, Roterijdkijk/ Zuidijk, 9 september 2020, Rho adviseurs die als separate bijlage is toegevoegd en voor een gedeelte onderaan de Roterijdkijk is de inventarisatie aangevuld door de Rijksoverheid in het onderzoek 'Boom Effect Analyse, Wegverbreding Roterijdkijk, Zuidijk Dreischor'. Het kappen betreft:

- bomen die moeten wijken voor de aanleg van het fietspad;
- bomen die nu op een locatie staan waar het maaiveld moet worden afgegraven of opgehoogd;
- bomen met een korte levensverwachting;
- bomen waarbij de verwachting is dat de wortels binnen enkele jaren het fietspad zullen aantasten.

In het jaar 2023/2024 worden alle bomen die moeten wijken gekapt. Voorafgaand aan het kappen van bomen wordt een kapmelding bij provincie Zeeland gedaan in het kader van de Wet Natuurbescherming. Hieruit volgt een verplichting tot compensatie van de bomen en hier zal aan worden voldaan.

De compensatie van de bomen vindt waar mogelijk plaats binnen het plangebied, waarbij ook eisen vanuit de Wet natuurbescherming vanuit soortenbescherming in acht worden genomen (functie van de bomen voor de vleermuizen). Uit inventarisatie volgt echter dat niet alle te kappen bomen gecompenseerd kunnen worden binnen het plangebied. Hiervoor zullen elders een plek voor worden gezocht en afgestemd met het bevoegde gezag (Provincie Zeeland). De herplant van de bomen vindt in ieder geval plaats binnen 3 jaar.

In overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland, Stichting Landschapsbeheer Zeeland en overige belanghebbenden is bekeken waar herplant ter plaatse van het tracé gewenst is. In het najaar van 2023 zullen als eerste de bomen gecompenseerd/herplant worden ter plaatse van de Roterijdkijk. Het betreft de bomen die nodig zijn om de vliegroutes voor de aanwezige vleermuizen niet te verstoren. De herplant van de overige bomen volgt in 2023/2024. Ten behoeve van de biotoopverbetering zullen op diverse plekken struwelen tussen de bomen worden geplant.

### **Participatie en planning**

De afgelopen jaren is met meerdere belanghebbenden uit het gebied overleg geweest. Het betreft eigenaren van agrarische gronden, particuliere woningbezitters maar ook met meerdere belangenorganisaties en de Provincie Zeeland. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in de variant zoals hierboven toegelicht.

Daar waar nodig heeft waterschap Scheldestromen gronden aangekocht voor het realiseren van het tracé. De realisatie staat gepland in 2024, dit is mede afhankelijk van de verlening van vergunningen en eventuele tijd voor voorbelasting.

## **2.3 Planologische afweging**

De essentie van de ontwikkeling is het realiseren van een verkeersveilige route tussen Schuddebeurs en Dreischor door het realiseren van een vrijliggend fietspad en de aanliggende wegen waar nodig te verbreden en aansluitingen aan te passen.

De ontwikkeling past binnen het beleid zoals genoemd in hoofdstuk 3. Daarnaast is de ontwikkeling getoetst aan relevante milieuaspecten (Hoofdstuk 4). Deze vormen geen belemmering voor de functiewijziging, mits rekening gehouden met de mitigerende maatregelen voor vleermuizen zoals toegelicht in paragraaf 4.8.

Aangetoond is dat de ontwikkeling niet leidt tot significante aantasting van de dijken. Rekening houdend met een goede ruimtelijke ordening kan worden afgeweken van het bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning op grond van artikel 4 lid 9 van bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht.

## Hoofdstuk 3 Toetsing aan beleid en overige relevante wetgeving

### 3.1 Algemeen

Hierna wordt ingegaan op het voor de ontwikkeling relevante (ruimtelijke) beleid en overige relevante wetgeving.

### 3.2 Rijksbeleid

#### Nationale omgevingsvisie (NOVI)

##### *Toetsingskader*

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI<sup>1</sup>, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

##### *In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050*

Als alle wensen naast elkaar worden gelegd, ontstaat het volgende beeld. Het kabinet wil een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

##### Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- duurzaam economisch groeipotentieel.

#### Keuzes

De belangrijkste keuzes zijn:

- duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit;
- ruimte voor overgang naar een circulaire economie;
- locaties van (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven, en zo de economische vitaliteit en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken;
- landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen.

#### *Toetsing en conclusie*

De beoogde ontwikkeling raakt geen belangen op Rijksniveau.

### **3.3 Provinciaal en regionaal beleid**

#### **3.3.1 Zeeuwse Omgevingsvisie**

##### **Toetsingskader**

##### *Algemeen*

De Zeeuwse Omgevingsvisie<sup>2</sup> is een strategische langetermijnvisie voor Zeeland en beschrijft de uitdagingen voor de periode tot 2050, de Zeeuwse ambities voor 2050 en tussendoelen voor 2030.

De Zeeuwse Omgevingsvisie beschrijft vier Zeeuwse Ambities voor 2050:

1. uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland;
2. balans in de grote wateren en het landelijk gebied;
3. een duurzame en innovatieve economie;
4. klimaatbestendig en CO<sub>2</sub>-neutraal Zeeland.

Het beleid van de Zeeuwse Omgevingsvisie is op hoofdlijnen meegenomen.

##### *Natuur*

Gestreefd wordt naar een voltooid natuurnetwerk in 2050 en de milieukwaliteit in de gehele provincie erop vooruit is gegaan.

##### *Beschermen Zeeuws Landschap*

In het landelijke gebied is de duidelijk ontstaansgeschiedenis van Zeeland nog goed terug te vinden. Bij ontwikkelingen die een ruimtelijke impact hebben dient hier zorgvuldig mee te worden omgegaan.

### **Toetsing en conclusie**

Een gedeelte van de Roterijdkijk en de Zuiddijk is onderdeel van het Natuur Netwerk Zeeland. In paragraaf 4.8 wordt hier nader op ingegaan. Daarnaast is een gedeelte van de Roterijdkijk en Zuiddijk aangewezen als beschermde dijk. Over het gedeeltelijk afgraven van de dijk heeft intensief overleg plaatsgevonden met de gemeente Schouwen-Duiveland en de Provincie Zeeland. Daarnaast is afgestemd met diverse partijen die hier een belang bij hebben (o.a. aangelanden, Dorpsraad Dreischor, Stichting Landschapsbeheer Zeeland en Vereniging Stad en Lande). Gezien het belang van een verkeersveiligtracé en de complexiteit van het tracé is samen gekomen tot deze oplossing. Samen met deze partijen gekomen is commitment ontstaan voor het de beoogde werkzaamheden en het afgraven van het noordelijk gedeelte van de dijk, zoals in paragraaf 2.2 toegelicht.

### **3.3.2 Provinciale Omgevingsverordening 2018**

#### **Toetsingskader**

Een aantal onderwerpen uit het Omgevingsplan is juridisch vertaald in de Provinciale Omgevingsverordening 2018. Er zijn algemene regels opgenomen die betrekking (kunnen) hebben op zowel het buitengebied als het bestaande stedelijke gebied. Van gemeenten wordt een bijdrage verwacht aan de uitvoering van de beleidsdoelen. Verder streeft de provincie naar de realisering van beleidsdoelen met de inzet van andere instrumenten. Daartoe wordt verwezen naar de inhoud van het Omgevingsplan.

#### *Artikel 2.23 (Bestaande natuur)*

In een bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen aangewezen of regels gesteld die mogelijk maken dat de wezenlijke kenmerken of waarden van de bestaande natuurgebieden per saldo significant worden aangetast. Ook mag de bestemming niet leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte van de gronden of tot een significante aantasting van de samenhang tussen gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Zeeland.

Hierop geldt een uitzondering als sprake is van:

5. een groot openbaar belang;
6. er geen reële andere mogelijkheden zijn en;
7. de natuurwaarden zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en de overblijvende effecten gelijk worden gecompenseerd.

#### *Artikel 2.28 (Landschap en erfgoed)*

In een bestemmingsplan worden geen nieuwe bestemmingen aangewezen of regels gesteld die mogelijk maken dat de landschappelijke kernmerken significant worden aangetast. Hierop geldt een uitzondering als sprake is van:

1. een groot openbaar belang;
2. er geen reële andere mogelijkheden zijn en;
3. de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en de overblijvende effecten gelijk worden gecompenseerd.

### **Toetsing en conclusie**

#### **Artikel 2.23 (Bestaande) natuur**

De Roterijdkijk en de Zuiddijk zijn aangewezen als bestaande natuur en maken deel uit van het Natuurnetwerk Zeeland. Voor de realisatie van het fietspad zijn werkzaamheden in/aan de dijken en de omliggende groenstructuur noodzakelijk, waarbij (lokaal) bomen en struweel verwijderd zullen worden. Daarnaast wordt op sommige locaties de grond afgegraven en op sommige locaties juist weer verbreed/ aangevuld. Er is geen sprake van een significante

vermindering van oppervlakte van het Natuurnetwerk Zeeland of van een significante aantasting van de samenhang tussen gebieden die deel uitmaken van Natuurnetwerk Zeeland.



Figuur 3.1 (Bestaande) natuur van provinciaal belang, Provinciale Omgevingsverordening 2018 (bron: <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view>)

#### *Artikel 2.28 (Landschap en erfgoed)*

De Roterijddijk en de Zuiddijk zijn aangewezen als landschappelijk en cultuurhistorisch beschermde dijk in de verordening. Uitgangspunt bij het ontwerp is om de landschappelijke waarden te behouden. Het is wel noodzakelijk om ter plaatse van de kruising Zuiddijk-Zuid Langeweg een gedeelte van de dijk te verlagen. Het afgraven vindt plaats aan de noordzijde. De dijk als herkenbaar landschapselement blijft hierbij echter intact. Hiermee wordt een significante aantasting van de landschaps- en cultuurhistorische waarden voorkomen.

Ter plaatse van de verbreding van de Roterijddijk zal extra aandacht worden geschonken aan de inrichting. Dit zal in overleg plaatsvinden met verschillende belangenorganisaties. In paragraaf 4.2 en de rapportage Aanvullende notitie bestemmingsplan fietspad, 11-12-2023, Rho adviseurs (separate bijlage) wordt hier nader op ingegaan. De dijk zal als element zichtbaar blijven in het landschap. Geconcludeerd is dat er geen sprake is van significante aantasting van de landschappelijke- en /of cultuurhistorische waarden van de dijken.



Figuur 3.2. Uitsnede landschappen, landschapselementen en cultuurhistorische elementen van provinciaal belang, Provinciale Omgevingsverordening 2018 (bron: <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view>)

### 3.3.3 Ontwerp Omgevingsverordening Zeeland

In de Ontwerp Omgevingsverordening Zeeland (versie 26 oktober 2023) staan alle provinciale regels voor de fysieke leefomgeving als de Omgevingswet in werking treedt per 1 januari 2024. Op basis van de Ontwerp Omgevingsverordening Zeeland past de ontwikkeling op basis van een globale toetsing op hoofdlijnen ook op basis van deze verordening.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Strategische Visie 'Tij van de Toekomst' (2011)

#### Toetsingskader

De gemeenteraad heeft op 3 oktober 2011 de Strategische Visie 'Tij van de Toekomst'<sup>13</sup> vastgesteld. In de visie is opgenomen hoe de gemeente Schouwen-Duiveland er in 2040 uit zou moeten zien. In de strategische visie staat de volgende ambitie centraal: 'In 2040 kent vakantie-eiland Schouwen-Duiveland een toonaangevende watereconomie die de duurzame verbinding vormt tussen wonen, werken, zorgen en genieten'.

#### Toetsing en conclusie

In de visie wordt niet specifiek ingegaan op het realiseren van een nieuw fietspad aan de Roterijdkijk en de Zuiddijk. De gemeente heeft meerdere doelstellingen op het gebied van wonen, werken, verblijven en bedrijvigheid. Het hebben van een goede en verkeersveilige bereikbaarheid om dit mogelijk te maken is essentieel. Met voorliggende ontwikkeling wordt hiervoor gezorgd.

### **3.4.2 Integraal Verkeer- en Vervoerplan Schouwen-Duiveland 2017**

Met het Integraal Verkeer- en Vervoerplan Schouwen-Duiveland 2017 (IVVP)<sup>4</sup> wil de gemeente sturing geven aan de acties die op het gebied van verkeer en vervoer moeten worden uitgevoerd. Alle wegbeheerders in Zeeland gezamenlijk hebben afspraken gemaakt over de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De visie van het IVVP is 'richting geven aan een zo duurzaam mogelijk verkeers- en vervoerssysteem, dat onder veilige omstandigheden voor personen en goederen een betrouwbaar bereikbaarheidsniveau biedt voor de strategische doelen wonen, werken en verblijven.

Gestreefd wordt naar een:

- optimale bereikbaarheid;
- goede leefbaarheid;
- veiligheid;
- gezondheid, door het stimuleren van langzaam verkeer;
- duurzaamheid door reductie van CO<sub>2</sub>.

In het IVVP staat aangegeven dat:

- de Roterijdsijk en de Zuiddijk deel uitmaken van het Sterke Netwerk fietsen van Schouwen-Duiveland. Dit betekent dat er combinatie van woon-werk, woon-school en recreatief verkeer plaatsvindt.
- De Roterijdsijk en de Zuiddijk maken deel uit van het Sterke Netwerk Landbouw. Dit betekent dat landbouwverkeer vlot en veilig gebruik moeten kunnen maken van het wegennet. De Zuiddijk wordt als knelpunt hierin gezien.

### **Toetsing en conclusie**

Voorliggende ontwikkeling sluit aan bij het beleid om ervoor te zorgen dat het Sterke Netwerk fietsen en het Sterke Netwerk Landbouw daadwerkelijk wordt versterkt.

### **3.4.3 Milieubeleidsplan Schouwen-Duiveland**

#### **Analyse**

Het milieubeleid van de gemeente Schouwen-Duiveland is vastgelegd in het milieubeleidsplan. Het beleid wordt besproken en vastgelegd in een aantal modules die elke een apart milieuthema behandelen. Hierna worden de belangrijkste aandachtspunten uit de diverse modules genoemd.

#### *Module Geluid en Stilte (2008)*

Schouwen-Duiveland is niet of nauwelijks bekend met het fenomeen geluidhinder. Toch zijn er gebieden op het eiland waar het nodige geluid wordt geproduceerd, zoals recreatiegebieden en langs hoofdwegen. De gemeente wil voorkomen dat de geluidsruimte die er is, gestaag dichtslibt. Het doel is om ook voor de toekomst een veilig, ruim en rustig werk- en leefklimaat te behouden, en waar nodig te versterken. Daarbij moet tevens ruimte zijn voor economische ontwikkeling. Met het geluidbeleid richt de gemeente zich onder andere op de onderwerpen: rust en stilte, ecologische situatie, evenementen en verkeer. Zo komen er geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen op geluidbelastende locaties.

### *Module Licht en Duisternis (2009)*

Op Schouwen-Duiveland is nog echte duisternis te ervaren. Mensen, dieren en planten varen wel bij een goede balans tussen licht en donker. Deze kwaliteit dient te worden gewaarborgd, want hij staat onder druk. Duisternis is te behouden door een viertal instrumenten toe te passen; preventie (niet verlichten), duurzaam verlichten (milieubewuster), gericht verlichten en bewust verlichten. Het duisternisbeleid richt zich op openbare verlichting, verlichting bij bedrijven en terreinverlichting.

### *Module Energie en Klimaat (2009)*

De uitstoot van fossiele brandstoffen versterkt het natuurlijke broeikaseffect, waardoor het op aarde steeds warmer wordt en het klimaat verandert. De gemeente Schouwen-Duiveland streeft naar een ruimtelijke inrichting waarmee het eiland klimaatbestendig en energieneutraal wordt. Dat kan op twee manieren:

- de klimaatbestendige aanpak. Dit houdt in dat er bij het bestemmen, inrichten en beheren van gebieden nadrukkelijk en telkens weer rekening gehouden moet worden met drie kernkarakteristieken: de weerstand, de veerkracht en het aanpassingsvermogen van gebieden;
- broeikasreductie. Dit is te bereiken door energie te besparen en de energievraag te beperken, als dat mogelijk is duurzame energiebronnen te benutten en het zo efficiënt mogelijk gebruiken van fossiele brandstoffen, indien niet anders kan.

### *Module Luchtkwaliteit (2008)*

De luchtkwaliteit op Schouwen-Duiveland is, zeker vergeleken met andere gebieden in Nederland, goed. Die bijzondere positie moet behouden blijven. Waar mogelijk moet er naar gestreefd worden om de luchtkwaliteit zelfs nog te verbeteren. Het verminderen van autoverkeer kan daarbij helpen. Autoverkeer is een belangrijke vervuilsbron. De volgende instrumenten worden hiertoe gehanteerd: stimuleren van andere en schonere vervoerswijzen, een betere doorstroming van het verkeer en stimuleren van duurzame energie. In het uitvoeringsprogramma wordt met name genoemd dat het fietsverkeer gestimuleerd kan worden door de realisatie van extra fietspaden en goede fietsenstallingen.

### *Module Bodem (2010)*

Iedere bodem heeft zijn kwaliteiten. Hier liggen kansen en knelpunten. Door in een vroeg stadium bij ruimtelijke ontwikkelingen deze in beeld te brengen, zijn knelpunten vroegtijdig in beeld en kunnen kansen optimaal benut worden, waardoor er optimaal recht wordt gedaan aan de aanwezige bodemkwaliteiten. Hierdoor worden ook toekomstige beheerskosten beter in beeld gebracht en kunnen ze deel uitmaken van de afwegingen die leiden tot het definitieve plan.

### *Module Externe Veiligheid (2010)*

Externe veiligheid betreft de maatregelen die moeten voorkomen dat er buiten de poort van een bedrijf/inrichting slachtoffers vallen, als er door het betreffende bedrijf wordt gewerkt of opslag plaatsvindt van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt bedoeld op omwonenden maar ook op recreanten op kampeerterreinen of in jachthavens. Schouwen-Duiveland moet een plek zijn waar het veilig werken, wonen, winkelen en recreëren is. Toch blijft de gemeente ruimte bieden aan bestaande en nieuwe bedrijven/inrichtingen die veiligheidsrisico's met zich meebrengen. Deze risico's dienen echter wel aanvaardbaar te zijn, en minimaal te voldoen aan de landelijke voorschriften. Het bestemmingsplan moet ervoor zorgen dat er geen ongewenste ontwikkelingen op het gebied van externe veiligheid kunnen voordoen. Dat gebeurt door:

- externe veiligheid te betrekken bij actualisering van bestemmingsplannen;
- externe veiligheid vroegtijdig te betrekken bij nieuwe ontwikkelingsplannen;
- het hanteren van afstandseisen voor recreanten ten opzichte van gevaarlijke stoffen binnen een inrichting;
- inrichtingseisen te stellen aan kampeerterreinen en jachthavens.

Concreet wordt het volgende nagestreefd:

- bestemmingsplannen voorzien van risicocontouren bij BEVI-inrichtingen en bij propaantanks met een inhoud die groter zijn dan 13 m<sup>3</sup>;
- bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de veiligheidseffectrapportage (v.e.r.) toepassen.

De activiteiten die in het kader van bovengenoemde milieumodules moeten worden opgestart en uitgevoerd, staan beschreven in een uitvoeringsprogramma. In dit programma, dat is onderverdeeld in thema's, is aandacht voor het doel van de activiteiten, de rol van de gemeente, de externe partijen waarmee de gemeente de activiteit wil uitvoeren, het betreffende gebied en een tijdplanning.

### **Toetsing**

De vastgestelde modules gelden voor het hele gemeentelijk grondgebied van de gemeente Schouwen-Duiveland. De modules beschrijven per milieuonderwerp welke doelen binnen welke periode bereikt moeten worden. Voor de onderwerpen is de paragraaf aangegeven waar een nadere toelichting is gegeven.

- Geluid en Stilte, zie paragraaf 4.7;
- Externe Veiligheid, zie paragraaf 4.6;
- Luchtkwaliteit, zie paragraaf 4.5;
- Bodem, zie paragraaf 4.4;
- module energie en klimaat, zie paragraaf 4.11;
- Module Licht en Duisternis, zie paragraaf 2.2;
- duurzaamheid algemeen, zie paragraaf 4.11.

### **Conclusie**

Verwezen wordt naar hoofdstuk 4, waar de resultaten van de sectorale toetsingen zijn opgenomen. De sectorale aspecten vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **3.5 Overige relevante wetgeving**

### **3.5.1 Besluit algemene regels ruimtelijk ordening (Barro)**

#### **Toetsingskader**

Het Barro Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen.

#### **Toetsing en conclusie**

De beoogde ontwikkeling raakt geen belangen op Rijksniveau.

### **3.5.2 Ladder voor duurzame verstedelijking**

#### **Toetsingskader**

In het Besluit ruimtelijke ordening (verder: Bro) is geregeld dat voor stedelijke ontwikkelingen - waaronder woningen - een onderbouwing in het bestemmingsplan noodzakelijk is (artikel 3.1.6. van het Bro). De toelichting bij een bestemmingsplan dat een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet ook worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.

Daarnaast volgt uit jurisprudentie dat wanneer het om een functiewijziging gaat, moet worden beoordeeld of er sprake is van een naar aard en omvang zodanige functiewijziging, dat toch gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarbij moet ook het ruimtebeslag betrokken worden.

#### **Toetsing en conclusie**

Volgens de handreiking behorende bij de ladder voor duurzame verstedelijking valt de beoogde ontwikkeling onder 'overige stedelijke ontwikkelingen'. Hierin staat dat onder het begrip 'overige stedelijke ontwikkelingen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. Gelet hierop wordt de in het plan beoogde ontwikkelingen niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Bro. Toetsing aan de ladder is daarom niet aan de orde.



## **Hoofdstuk 4      Toetsing aan omgevingsaspecten**

In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling getoetst aan de relevante milieuaspecten en overige planologisch relevante aspecten. Er wordt onder andere getoetst of er ter plaatse van de woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is, of er geen bedrijven gehinderd worden in hun bedrijfsvoering door de realisatie van het vrijliggend fietspad en daar waar nodig het verbreden van de bestaande wegen en of er ecologische en/of culturele waarden in het geding zijn door de ontwikkeling.

### **4.1      Verkeer en parkeren**

De beoogde ontwikkeling zorgt voor het vergroten van de verkeersveiligheid ter plaatse. Fietzers kunnen gebruik maken van het vrijliggende fietspad en autoverkeer hoeft geen rekening meer te houden met fietsverkeer op de rijbaan. Er is geen sprake van toenemende verkeersgeneratie of een parkeerbehoefte.

### **4.2      Cultuurhistorie en archeologie**

#### **4.2.1      Cultuurhistorie**

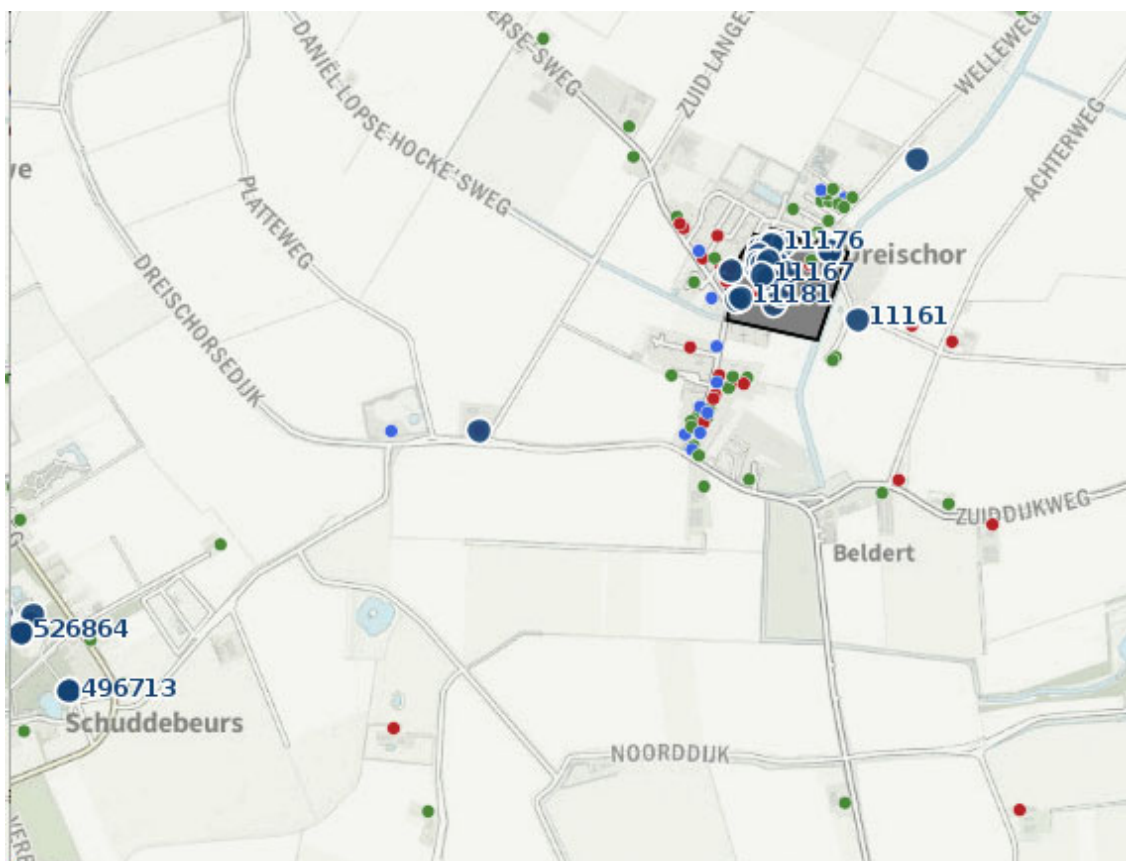
##### **Toetsingskader**

In het Bro (artikel 3.6.1. lid 2) is bepaald dat in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

##### **Toetsing**

##### *MIP-gebied*

Op de cultuurhistorische kaart van de provincie Zeeland (zie figuur 4.1) zijn de gronden nabij Dreischor aangewezen als MIP-gebied Bogerdweg. Het gebied is als MIP-gebied aangewezen gezien de stedenbouwkundige structuur die is voortgekomen door het bouwen van vlasboerderijen. De ontwikkeling heeft geen invloed op het MIP-gebied.



Figuur 4.1 Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart, blauw = rijksmonument, grijs weergegeven = MIP-gebied Dreischor, roze = MIP-objekten, groen - historische boerderij (bron: geoweb provincie Zeeland).

#### *Monument*

Zoals op figuur 4.1 is weergegeven is de woning aan de Zuid Langeweg 1 aangewezen als monument. De ontwikkeling heeft geen nadelige effecten op het monument.

#### *Landschaps- en cultuurhistorisch element*

Zoals in paragraaf 3.3.2 toegelicht zijn de Roterijndijk en de Zuiddijk aangewezen als landschaps- en/of cultuurhistorisch element van provinciaal belang. In het bestemmingsplan Buitengebied is daarvoor de aanduiding 'beschermde dijk' voor de dijken opgenomen. Werkzaamheden aan beide dijken en het afgraven hiervan zijn alleen toegestaan als gemotiveerd kan worden dat de natuur- en landschapswaarden niet significant worden aangetast.

Voor het beoordelen van de landschappelijke - en /of cultuurhistorische waarden en de mogelijke invloed van de ontwikkeling hierop is een memo opgesteld waarin deze aspecten worden afgewogen (Aanvullende notitie bestemmingsplan fietspad, 11-12-2023, Rho adviseurs) de rapportage is als separate bijlage toegevoegd.

Door de beperkte ingrepen op de dijken, het veranderen van een aantal ontsluitingen en het gedeeltelijk afgraven van de Zuiddijk over circa 225 meter is sprake van een zeer beperkte invloed op de beleefbaarheid van de dijken. Er is echter geen sprake van significante aantasting. In de toekomstige situatie blijft het beeld van de dijk gehandhaafd (dijk zichtbaar in het landschap, groene aankleding etc.).

Omdat de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de dijk en van de directe omgeving niet significant worden aangetast, is van strijd met artikel 2.28 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Zeeland 2018 geen sprake.

## Conclusie

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn er geen belemmeringen om medewerking te verlenen aan de ontwikkeling.

### 4.2.2 Archeologie

#### Toetsingskader

In Europees verband is het zogenoemde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Hiertoe wordt, naast de in ontwikkeling zijnde regelgeving en beleid, een economische factor toegevoegd. De kosten voor het zorgvuldig omgaan met het bodemarchief, dus de kosten voor inventarisatie, (voor)onderzoeken, bodemonderzoek en documentatie, worden door de initiatiefnemer betaald.

Aan de beleidskaart van het Beleidsplan Archeologie zijn beleidsadviezen gekoppeld die als input dienen voor de voorwaarden bij ontwikkelingen. De archeologische onderzoeksgebieden dienen planologisch te worden beschermd. Ten aanzien van de vergunningverlening wordt een aantal gebieden onderscheiden, waarvoor verschillende drempelwaarden en voorwaarden gelden.

| Dubbelbe-<br>stemming | Waarde –<br>Archeologie 1 | Waarde –<br>Archeologie 2                | Waarde –<br>Archeologie 3                                                                                       | Waarde –<br>Archeologie 4                                                                                       | Waarde –<br>Archeologie 5                                                                                        | Waarde –<br>Archeologie 6                                                                                         | Waarde –<br>Archeologie 7                                                                                         |
|-----------------------|---------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beleidsge-<br>bied    | Archeologisch<br>monument | Archeologisch<br>waardevol<br>gebied A   | Archeologisch<br>waardevol<br>gebied B                                                                          | Archeologisch<br>waardevol<br>gebied C                                                                          | Archeologisch<br>waardevol<br>gebied D                                                                           | Archeologisch<br>onderzoeksge-<br>bied A                                                                          | Archeologisch<br>onderzoeksge-<br>bied B                                                                          |
|                       |                           |                                          |                                                                                                                 | AMK – kern                                                                                                      | AMK – kern                                                                                                       |                                                                                                                   |                                                                                                                   |
| Soort<br>waarde       | Archeologisch<br>monument | Gekende waar-<br>de                      | Gekende waar-<br>de                                                                                             | Gekende waar-<br>de                                                                                             | Gekende waar-<br>de                                                                                              | verwachtings-<br>waarde                                                                                           | Verwachtings-<br>waarde                                                                                           |
| Aanlegver-<br>gunning | Minister OC&W             | diepte > 0 cm<br>opp. > 0 m <sup>2</sup> | diepte > 50 cm<br>opp. > 30 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 50 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 250 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 2500 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 5000 m <sup>2</sup>                                                                      |
| Bouwver-<br>gunning   | Minister OC&W             | diepte > 0 cm<br>opp. > 0 m <sup>2</sup> | diepte > 50 cm<br>opp. > 30 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 50 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 250 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 2500 m <sup>2</sup>                                                                      | diepte > 50 cm<br>opp. > 5000 m <sup>2</sup>                                                                      |
| Sloopver-<br>gunning  | Minister OC&W             | diepte > 0 cm<br>opp. > 0 m <sup>2</sup> | Tot max 30 cm<br>boven maaiveld<br>indien later<br>verstoringdiep-<br>te > 50 cm en<br>opp. > 30 m <sup>2</sup> | Tot max 30 cm<br>boven maaiveld<br>indien later<br>verstoringdiep-<br>te > 50 cm en<br>opp. > 50 m <sup>2</sup> | Tot max 30 cm<br>boven maaiveld<br>indien later<br>verstoringdiep-<br>te > 50 cm en<br>opp. > 250 m <sup>2</sup> | Tot max 30 cm<br>boven maaiveld<br>indien later<br>verstoringdiep-<br>te > 50 cm en<br>opp. > 2500 m <sup>2</sup> | Tot max 30 cm<br>boven maaiveld<br>indien later<br>verstoringdiep-<br>te > 50 cm en<br>opp. > 5000 m <sup>2</sup> |

Drempelwaarden vergunningen behorende bij archeologische waarden (bron: Beleidsplan Archeologie - Schouwen-Duiveland)

*NB: de termen 'aanlegvergunning' en 'sloopvergunning' zijn met de inwerkingtreding Wet algemene bepalingen omgevingsrecht gewijzigd in 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden' en 'Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk'.*

## Toetsing en conclusie

In het bestemmingsplan Buitengebied is het plangebied mede bestemd tot 'Waarde – Archeologisch Onderzoeksgebied A en B'. Binnen deze bestemmingen is archeologisch onderzoek nodig indien de bodemverstoring dieper reikt dan 50 cm onder het maaiveld en de oppervlakte meer beslaat dan respectievelijk 2.500 m<sup>2</sup> en 5.000 m<sup>2</sup>. In het bestemmingsplan Bebouwde kom Brouwershaven, Dreischor en Noordgouwe geldt voor de gronden de dubbelbestemming 'Waarde -Archeologie - 7'. Hiervoor geldt eveneens dat archeologisch onderzoek nodig is als de bodemverstoring dieper rijkt dan 50 cm onder maaiveld en de oppervlakte meer beslaat dan 5.000 m<sup>2</sup>. Ter plaatse van de dijken Roterijdkijk en Zuiddijk is een quickscan archeologie en cultuurhistorie uitgevoerd, quickscan archeologie en cultuurhistorie, 16 oktober 2019, Edufact advies in Erfgoed (als separate bijlage bijgevoegd).

Geconcludeerd is dat er alleen een aanvullend inventariserend en veldonderzoek nodig is ter plaatse van de te graven sloten.

Voor de ontwikkeling is vervolgens een archeologisch bureau en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Aanleg fietspad Dreischor-Schuddebeurs (Zuiddijk-Roterijdkijk), gemeente Schouwen-Duiveland, een archeologisch bureau onderzoek en inventariserend veld onderzoek (verkennde boringen), Archol rapport 539) die als separate bijlage is bijgevoegd.

Doel van het onderzoek is om vast te stellen of de werkzaamheden kunnen leiden tot aantasting van eventueel aanwezige archeologische waarden.

- Aanleg fietspad Dreischor-Schuddebeurs (Zuiddijk-Roterijdkijk), gemeente Schouwen-Duiveland, een archeologisch bureau onderzoek en inventariserend veld onderzoek (verkennde boringen), Archol rapport 539.
- Aanvullende quickscan archeologie, Dreischor Zuidlangeweg, aanvulling quickscan archeologie en cultuurhistorie, projectnummer 2022EDUo23, 8 september 2022.
- quickscan archeologie en cultuurhistorie, 16 oktober 2019, Edufact advies in Erfgoed.

Op basis van de resultaten wordt voor een deel van de gronden waar bodemingrepen het volgende geadviseerd:

- ten aanzien van de zone met intact veen ter hoogte van boringen 23 en 24 (zie figuur , wordt geadviseerd om tijdens de aanleg van de watergang een archeologische begeleiding van de graafwerkzaamheden uit te laten voeren.
- Voor de overige tracédelen wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen.



Figuur 4.2 Locatie boringen 23 en 24 (bron: Aanleg fietspad Dreischor-Schuddebeurs (Zuiddijk-Roterijdkijk), gemeente Schouwen-Duiveland, een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennde

boringen), Archol Rapport 539, ISSN 1569-2396, bewerkt: Rho adviseurs)

Tot slot is ter plaatse van de Zuidlangeweg een aanvullende quickscan archeologie en cultuurhistorie uitgevoerd (Aanvullende quickscan archeologie, Dreischor Zuidlangeweg, aanvulling quickscan archeologie en cultuurhistorie, projectnummer 2022EDUo23, 8 september 2022), die als separate bijlage is toegevoegd.

Geconcludeerd is dat er geen aanvullend onderzoek nodig is. Wel is de regeling toevalsvondsten van toepassing.

## **4.3 Water**

### **Toetsingskader**

#### *Beleids- en toetsingskader*

Voor ruimtelijke plannen dient met een watertoets aangetoond te worden dat dit geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishouding. De initiatiefnemer dient in dat kader in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. Hieruit moet blijken of de beoogde functiewijziging strijdig is met waterdoelstellingen c.q. noodzaakt tot waterhuishoudkundige maatregelen. De waterbeheerder is waterschap Scheldestromen. Deze instantie is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer binnen het plangebied en de omgeving daarvan. Het waterschap zal het wateradvies geven in het kader van het vooroverleg.

Om na te gaan of het voorliggende plan niet in strijd is met duurzaam waterbeheer, voldoet aan de waterdoelstellingen c.q. noodzaakt tot waterhuishoudkundige maatregelen, is de beoogde ontwikkeling getoetst aan de criteria uit de Zeeuwse Handreiking Watertoets. Deze criteria zijn bijeengezet in de watertoetstabel die door waterschap Scheldestromen wordt gehanteerd.

### **Toetsing en conclusie**

De watertoetstabel is opgenomen als separate bijlage. Het aspect water vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.4 Bodemkwaliteit**

### **Toetsingskader**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

### **Toetsing en conclusie**

Voor de ontwikkeling zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd.

### *Bodem*

Er is door Unihorn in april 2023 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk 3905-20150-37-RAP-MOZ-01-v2.0, als separate bijlage toegevoegd). Uit dit onderzoek blijkt dat gemiddeld genomen de grond licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Naast de heterogene verontreinigingen is er op 7 a 8 locaties sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK. Deze verontreinigingen moeten worden gesaneerd als hier werkzaamheden plaatsvinden. Zoals het onderzoeksbureau ook aangeeft, zal dit via het Besluit uniforme saneringen (BUS) verlopen. De RUD Zeeland behandelt deze procedure in opdracht van het bevoegd gezag (provincie Zeeland). Op een aantal plaatsten is asbest aangetroffen onder de saneringswaarde. In het grondwater zijn slechts lichte verontreinigingen aangetroffen. De half verhardingen zijn herbruikbaar via een IBC toepassing. Bij hergebruik van grond zal een AP04 keuring nodig zijn.

Conclusie: de werkzaamheden kunnen plaatsvinden. Op de plaatsen waar een ernstige geval van bodemverontreiniging aanwezig is mogen de werkzaamheden pas plaatsvinden nadat de RUD Zeeland heeft ingestemd met de saneringsmelding (BUS) of saneringsplan.

### *Asfalt*

Op 8 maart 2023 is er een asfalt onderzoek uitgevoerd door Unihorn (project 3905-20150-37-RAP-AOZ-01-v2.0, als separate bijlage toegevoegd). Uit de resultaten blijkt dat een deel van de weg te halen verharding teer bevat. Het gaat dan om de locaties Zuidelijk (gedeeltelijke) en Stoofweg (gedeeltelijk)

Conclusie: het teer/PAK houdend asfalt moet worden afgevoerd naar een erkend verwerker. Het overige teervrije asfalt kan worden hergebruikt.

### *Waterbodem*

Op 10 maart 2023 is er een (milieu hygiënisch) waterbodemonderzoek uitgevoerd in de wateren binnen het projectgebied. Het onderzoek is uitgevoerd door Tjhuis Ingenieurs BV (project TI23015, als separate bijlage toegevoegd). Uit de resultaten blijkt dat alle baggerspecie voldoet aan de toepassing op landbodem en oppervlaktewater in een GBT. MV01,2,3 en 5 zijn ook vrij toepasbaar op landbodem en in het water. Voor monstervak MV04,MV05 en M06 zijn er beperkingen bij het toepassen op landbodem en in oppervlaktewater. De PFAS toetsing voldoet.

Conclusie: de resultaten van het waterbodemonderzoek vormen geen belemmering of risico's voor de ontwikkeling.

## **4.5 Luchtkwaliteit**

### **Toetsingskader**

#### *Wet milieubeheer*

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk onderbouwing uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en dagCgemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

**Tabel 4.1. Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer**

| stof                               | toetsing van                  | grenswaarde                                     |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------|
| stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) | jaargemiddelde concentratie   | 40 µg/m <sup>3</sup>                            |
| fijn stof (PM <sub>10</sub> )      | jaargemiddelde concentratie   | 40 µg/m <sup>3</sup>                            |
|                                    | 24-uurgemiddelde concentratie | max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m <sup>3</sup> |
| Fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )     | jaargemiddelde concentratie   | 25 µg/                                          |

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

#### *Besluit niet in betekenende mate*

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> bij één ontsluitingsweg en 200.000 m<sup>2</sup> bij twee ontsluitingswegen.

#### **Toetsing en conclusie**

De realisatie van het fietspad heeft in voorliggende situatie geen verkeersaantrekkende werking voor autoverkeer tot gevolg. De ontwikkeling is er juist mede op gericht om in plaats van de auto vaker de fiets te pakken waardoor de luchtkwaliteit per saldo verbetert. Aanvullend onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk.

## **4.6 Externe veiligheid**

#### **Toetsingskader**

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

#### *Risico relevante inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het plaatsgebonden risico (PR) een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10<sup>-6</sup> per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of een nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het groepsrisico (GR), wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van een inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of over het water. De concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt voor het PR onderscheid in bestaande en in nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van  $10^{-5}$  per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de  $10^{-6}$ -waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR  $10^{-6}$ -contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute. Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

#### **Toetsing en conclusie**

##### *Risico relevante inrichtingen*

Op basis van de risicokaart Zeeland (<https://flamingo.bij12.nl/risicokaart-viewer/app/Risicokaart-openbaar>) blijkt dat bij het agrarisch bedrijf aan de Zuid Langeweg 1 een propaantank aanwezig is meteen inhoud van maximaal 8 m<sup>3</sup>. De maximale risicocontour bedraagt 25 meter vanaf het vulpunt. De propaantank valt onder het Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de locatie is er geen verandering van de juridisch-planologische situatie maar alleen van de toekomstige feitelijke situatie. Er is dan ook geen sprake van een verhoging van het groepsrisico.

##### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Er is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over de dijken of in de nabijheid hiervan.

#### **Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering.

## 4.7 Geluid

### Toetsingskader

#### *Wet geluidhinder - wegverkeerslawaaï*

Indien bij een ruimtelijke procedure nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dan is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) akoestisch onderzoek verplicht indien deze worden geprojecteerd binnen de geluidszone van een weg. Daarnaast dient op basis van jurisprudentie in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau.

#### *Wet geluidhinder - industrielawaai*

Indien in een bestemmingsplan (of ruimtelijke procedure) een nieuwe geluidsgevoelige functie mogelijk wordt gemaakt, dan is volgens de Wgh akoestisch onderzoek verplicht indien deze worden geprojecteerd binnen de zone van een geluidsbron.

### Toetsing en conclusie

Vanuit de Wgh hoeft voor een nieuw fietspad geen akoestisch onderzoek te worden gedaan. Vanuit geluid zijn er geen belemmeringen. De aanleg van het fietspad en de verlegging en verbreding van de weggedeeltes is zodanig voorzien dat deze wegen niet dicht op de bestaande woningen langs de wegen komen te liggen. Er is geen significante toename van verkeersintensiteit (<40%). Akoestisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Het aspect geluid staat de ontwikkeling niet in de weg. Het aspect industrielawaai is gezien de ligging eveneens niet aan de orde.

## 4.8 Ecologie

Met de Wet natuubescherming zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dieren- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

### *Gebiedsbescherming*

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Natura-2000 gebieden.

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of

economische aard, en

- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

#### *Natuurnetwerk Nederland (NNN)*

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- de bescherming van overige soorten.

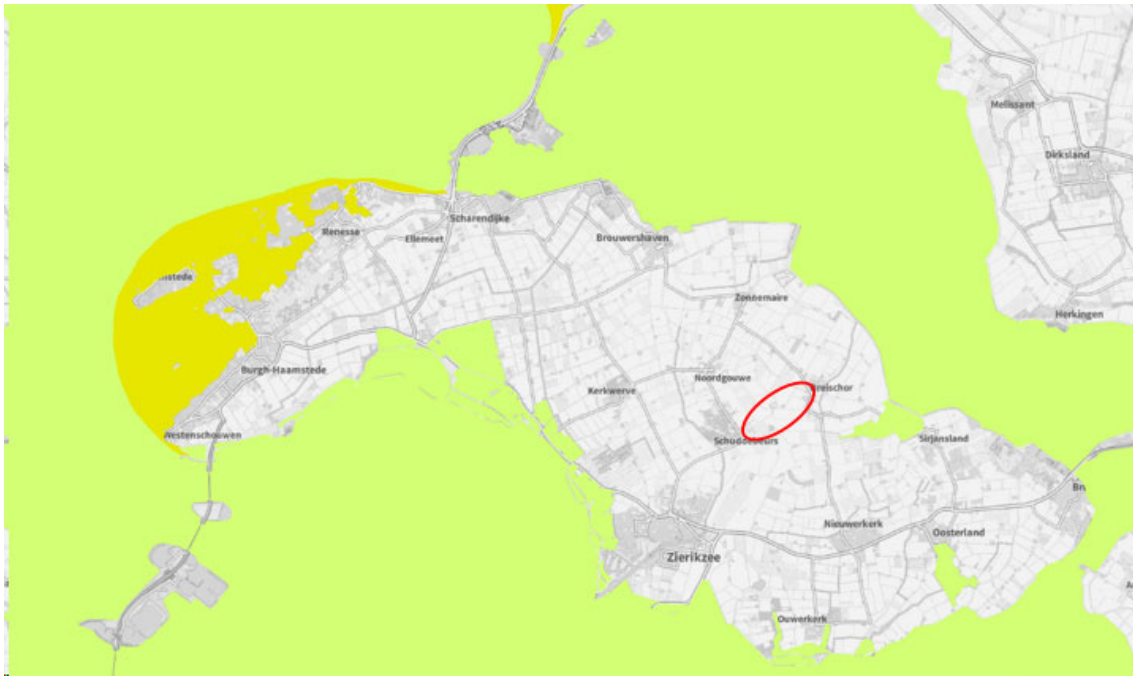
De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn. Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

#### **Toetsing**

##### *Gebiedsbescherming*

##### Natura2000/Natuurbeschermingswet

Voor de ontwikkeling is een quickscan ecologie uitgevoerd (Quickscan Wet natuurbescherming t.b.v. verleggen fietspad en verkeersafwikkeling Roterijdsijk en Zuiddijk, 24 april 2020, rev01, projectnummer 200224, BEC). Deze is als separate bijlage toegevoegd. Het plangebied ligt op circa 900 meter af van Natura 2000 gebied Grevelingenn op circa 4,1 km van Natura 2000 gebied Oosterschelde. De werkzaamheden vinden plaats buiten Natura 2000 gebied. Geconcludeerd is dat de werkzaamheden niet leiden tot versnippering en oppervlakte verlies.

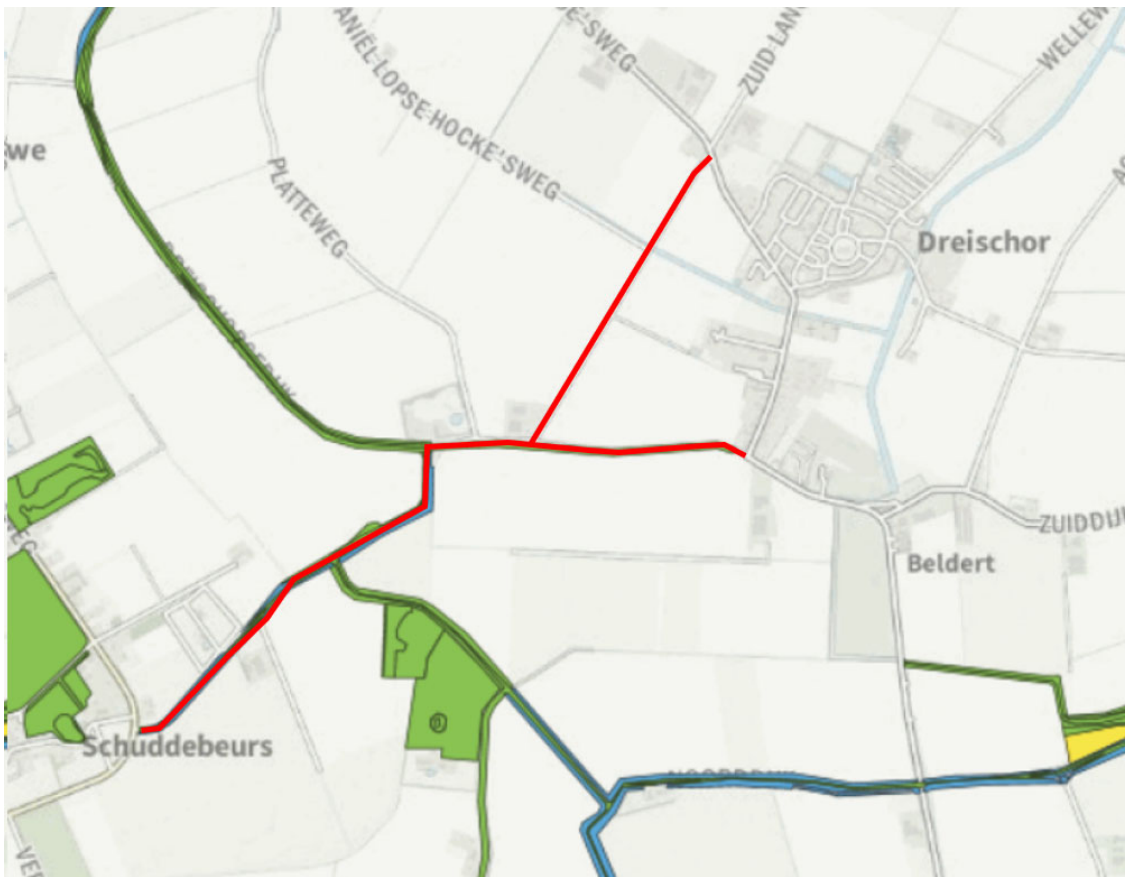


Figuur 4.3 Globale ligging locatie (rood) ten opzicht van Natura 2000-gebied (bron: <https://kaarten.zeeland.nl/map/natura2000>, bewerkt door Rho)

#### Natuurnetwerk Nederland

De Roterijdsijk en de Zuidijk maken deel uit van het Natuur Netwerk Zeeland gebied Binnendijken/Dijken Schouwen-Duiveland en niet van het Natuur Netwerk Nederland (hierna: NNN). De werkzaamheden vinden plaats op meer dan 100 meter van NNN, niet zijnde Binnendijken. Effecten van de voorgenomen ingreep op gebieden die aangewezen zijn als NNN niet zijnde Binnendijken/Dijken Schouwen Duiveland kunnen op voorhand worden uitgesloten. Duidelijk is dat er in ieder geval bomen gekapt zullen worden.

Voorafgaand aan het kappen van bomen wordt een kapmelding bij provincie Zeeland gedaan in het kader van wet Natuurbescherming. Hieruit volgt een verplichting tot compensatie van de bomen en hier zal aan worden voldaan. De compensatie van de bomen vindt waar mogelijk plaats binnen het plangebied, waarbij ook eisen vanuit de Wet natuurbescherming vanuit soortenbescherming in acht worden genomen (functie van de bomen voor de vleermuizen). Uit eerste inventarisatie volgt echter dat niet alle te kappen bomen gecompenseerd kunnen worden binnen het plangebied. Hiervoor zullen elders een plek voor worden gezocht en afgestemd met bevoegd gezag (Provincie Zeeland). Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.2.



Figuur 4.4 Globale ligging locatie (rood) in Natuur Netwerk Zeeland. (Bron: <https://flamingo.bij12.nl/zeeland-kaarten-viewer//app/AtlasZeeland>, bewerkt door Rho)

## Stikstof

### Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase vindt geen verandering plaats in de verkeersstromen. Geconcludeerd kan dan ook worden dat voor de gebruik fase er geen sprake is van relevante stikstofdeposities (hoger dan 0,00 mol/ha/j).

### Aanlegfase

Voor de aanlegfase is wel een AERIUS berekening uitgevoerd (zie separate bijlagen AERIUS\_Aanlegfase en Stikstofmemo november 2023 ).

In de aanlegfase is er sprake van tijdelijke extra stikstofemissies door de inzet van bouwmaterieel en verkeersbewegingen met mogelijk relevante stikstofeffecten op het nabijgelegen, stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Grevelingen. Tijdens de aanlegfase en in de toekomst zal een gedeelte van de agrarische gronden niet meer agrarisch kunnen worden gebruikt. Deze gronden zijn gebruikt om intern te salderen. Voor een uitgebreide toelichting hierop wordt verwezen naar de memo en de AERIUS berekening.

Uit AERIUS berekeningen voor de aanlegfase blijkt dat er door middel van interne saldering er geen sprake is van een toename aan stikstofemissies.

### Soortenbescherming

Voor de ontwikkeling is een quickscan uitgevoerd die als separate bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing is toegevoegd (Quickscan Wet natuurbescherming t.b.v. verleggen fietspad en verkeersafwikkeling Roterijdkijk en Zuiddijk, 24 april 2020, rev01, projectnummer 200224, BEC). Op basis van de uitgevoerde quickscan is geconcludeerd

dat:

- Voorafgaand aan de werkzaamheden nader onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen nodig is.
- Werkzaamheden uitvoeren buiten kwetsbaar broedseizoen (voor 15 maart en na 15 augustus). Bij uitloop in tijd ecologische begeleiding van de uitvoering. Bij start werkzaamheden in kwetsbaar broedseizoen dient voorafgaand de werkzaamheden een broedvogelcheck plaats te vinden door ecooloog.

#### *Aanvullend onderzoek vleermuizen*

Voor de locatie is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. Het onderzoek is als separate bijlage toegevoegd (Nader onderzoek vleermuizen en overige beschermde soorten te kappen bomen dijktracé Roterijdsijk en Zuidijsk, 23 september 2022, projectnummer 200512, rev o1, BEC).

Uit het onderzoek blijkt dat op de locatie gedurende de onderzoeksperiode meermaals vier verschillende soorten vleermuizen zijn waargenomen: de gewone vleermuis, de ruige vleermuis, de laatvlieger en de grootoorvleermuis.

Omdat er geen vaste (paar)verblijfplaatsen of andere beschermde functies voor vleermuizen zijn vastgesteld kunnen de kapwerkzaamheden (buiten het kwetsbaar broed/voortplantingsseizoen) worden uitgevoerd.

Een ontheffing soortbescherming Wet natuurbescherming voor het vernietigen van verblijfplaatsen is hierdoor niet aan de orde.

Met de mogelijke kap en/of herplanting van de bomen gaat binnen het onderzoeksgebied niet het volledig essentieel foerageergebied en/of vliegroute verlopen, echter afhankelijk van de exacte uitvoering en herplant zijn wel negatieve effecten te verwachten. Afhankelijk van het exacte herinrichtingsplan en eventuele aanpassingen is het wel of niet noodzakelijk om een ontheffing Wet natuurbescherming aan te vragen. Door het nemen van mitigerende maatregelen kan de kans op verstoring beperkt worden.

Het wordt aanbevolen om in overleg met bevoegd gezag (provincie Zeeland) te overleggen of met het nemen van mitigerende maatregelen verstoring van alle waargenomen soorten volledig kan worden voorkomen, danwel dat voor dit aspect een ontheffing Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

De herplant van bomen ten behoeve van de vliegroute voor vleermuizen vindt plaats voorafgaand aan het kappen van de bomen in najaar/winter 2023/2024. Doel hiervan is om een doorgaande bomenrij langs de Roterijdsijk te behouden. Op de locaties waar een effect ten aanzien van vleermuizen wordt verwacht worden als uitgangspunt voor de herplant de voorschriften vanuit de kennisdocumenten gehanteerd (ten aanzien van afstand). Ten aanzien van de soorten wordt uitgegaan van een mix van de bestaande inheemse soorten, waar mogelijk aangevuld met haagbeplanting.

#### *Mitigatieplan*

Voor de ontwikkeling is een mitigatieplan opgesteld (Mitigatieplan t.b.v. aanpassingen aan de weg op de locatie Roterijdsijk, 24 april 2023 Alex Wieland, als separate bijlage toegevoegd). In het plan wordt ingegaan op de volgende aspecten waarvoor mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn, voor een gedetailleerde toelichting hierop wordt verwezen naar het plan:

- werken buiten kwetsbare perioden;
- aanbieden alternatieve vliegroutes;
- faseren activiteiten in ruimte en tijd;
- vermijden lichtverstoring;
- inschakelen vleermuisdeskundige.

Geconcludeerd is dat als rekening wordt gehouden met de genoemde maatregelen de effecten van de geplande werkzaamheden worden geminimaliseerd. Door op te volgen of de vliegroute functioneel blijft kunnen er indien mogelijk nog aanvullende maatregelen getroffen worden en kan er ervaring opgedaan worden voor toekomstige projecten met aanpassingen aan wegen in relatie tot vleermuizen

Op 24 april 2023 heeft de Provincie Zeeland laten weten akkoord te zijn met het plan. Een aanvraag ontheffing Wet natuurbescherming is niet nodig is.

#### Werkprotocol verbreden en aanbrengen van doorgroeistenen

Voor de ontwikkeling is een ecologisch werkprotocol opgesteld voor het verbreden en aanbrengen van doorgroeistenen langs de Zuid Langeweg en aanpassen van de kruising met de Stoofweg. In de rapportage staat aangegeven welke maatregelen genomen moeten worden om tijdens de werkzaamheden schade aan eventueel aanwezige (beschermde en/of waardevolle) soorten te voorkomen.

Het ecologisch werkprotocol is als separate bijlagen toegevoegd (Oriënterende ecologische toets inclusief ecologisch werkprotocol in het kader van de Wet Natuurbescherming ten behoeve van het verbreden en aanbrengen van doorgroeitegels langs de Zuid Langeweg te Dreischor en aanpassen van de kruising met de stoofweg, 7 november 2022, registratienummer: 2022024667, Waterschap Scheldestromen).

### **Conclusie**

#### *Gebiedsbescherming*

#### Natura-2000

De werkzaamheden vinden plaats buiten Natura 2000 gebied. Geconcludeerd is dat de werkzaamheden niet leiden tot versnippering en oppervlakte verlies.

#### Natuurnetwerk Zeeland

Een gedeelte van de gronden waar werkzaamheden zullen plaatsvinden zijn aangewezen als Natuurnetwerk Zeeland. Dit betekent dat initiatiefnemer dit zal moeten compenseren. Op dit moment vinden gesprekken plaats tussen de bevoegde gezagen waar compensatie plaats zal vinden. In de omgevingsvergunning zal opgenomen worden dat compensatie verplicht is.

#### Stikstof

#### Gebruiksfasen

Voor de gebruiksfasen is er geen sprake van een toename van stikstofdepositie.

#### Aanlegfasen

Voor de aanlegfasen is er sprake van een toename van 0,01 mol/ha/j. Hiervoor is een voortoets opgesteld. Voor de conclusies hiervan wordt verwezen naar deze voortoets.

### *Soortenbescherming*

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan geconcludeerd worden dat geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Mits wordt voldaan aan de mitigerende maatregelen zoals afgesproken met de Provincie Zeeland en opgenomen in het mitigatieplan. De afspraken hierover zullen bij de omgevingsvergunning worden toegevoegd.

## **4.9 Planologisch relevante kabels en leidingen**

### **Toetsingskader**

#### *Planologische relevantie*

Voor hoofdtransportleidingen en hoogspanningsverbindingen geldt dat deze in een (bestemmings)plan moeten worden geregeld. Deze leidingen hebben namelijk gevolgen voor het gebruik van gronden in de directe omgeving en zijn dus planologisch relevant. Ook niet-hoofdtransportleidingen met veiligheidscontour kunnen planologisch relevant zijn. Als planologisch relevante leidingen worden aangemerkt (buis)leidingen voor het transport van:

- elektriciteit met een hoogspanning van meer dan 50 kV;
- brandbare gassen met een druk van 20 bar en hoger;
- brandbare vloeistoffen of giftige stoffen met een diameter van 4 inch en hoger;
- buisleidingen met een diameter van 400 mm en groter.

Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming c.q. regeling in het bestemmingsplan. Deze leidingen kunnen dan ook zonder planologische regeling worden aangelegd.

#### *Grondroeringsregeling*

De Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION) verplicht gravers (ook wel grondroerders genoemd) tot het melden van elke 'mechanische grondroering' bij het Kadaster. Doel van de wet is gevaar of economische schade door beschadiging van ondergrondse kabels of leidingen (water-, elektriciteit- en gasleidingen, telefoonlijnen en olie- en gasleidingen) te voorkomen. De wet heeft de (vrijblijvende) zelfregulering zoals die bestond in de vorm van het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC) vervangen.

### **Toetsing en conclusie**

Binnen het projectgebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Het aspect kabels en leidingen staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

## **4.10 Niet gesprongen explosieven**

### **Toetsingskader**

In een bestemmingsplan dat een nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt, dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) uit de Tweede Wereldoorlog (WO II). In het kader van de aanleg van de parallelweg zal de bodem namelijk worden geroerd.

### **Toetsing en conclusie**

Op basis van Geoweb Zeeland (<https://kaarten.zeeland.nl/map/zeeuwsbodemvenster>) blijkt dat de gronden niet zijn aangemerkt als verdacht gebied als het gaat om (CE) uit de Tweede Wereldoorlog. Onderzoek naar NGE is dan ook niet noodzakelijk.

## 4.11 Duurzaamheid

De Green Deal Duurzaam heeft als ambitie om duurzaamheid een integraal onderdeel te laten zijn van spoor-, grond-, water- en wegenbouwprojecten. Om dit te realiseren is er de praktische Aanpak Duurzaam GWW (GWW staat daarbij voor Grond-, Weg- en Waterbouwkundige werken). Waterschap Scheldestromen hanteert bij haar projecten de Aanpak Duurzaam GWW, dus ook voor dit project wordt gekeken wat toepasbaar en realiseerbaar is. Bekeken wordt welke duurzaamheidswinst behaald kan worden, met een focus op de hele levenscyclus. Zo kan er een goede afweging worden gemaakt tussen aspecten van People (zoals ruimtelijke kwaliteit en draagvlak), Planet (zoals materiaal en LCC) en Profit (zoals kosten en efficiëntie). Uitgangspunt is om zo veel mogelijk materialen te hergebruiken en te werken met een gesloten grondbalans.

## 4.12 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

### Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een mer-beoordeling plaats te vinden indien een activiteit in één van de onderdelen uit de bijlage is aangewezen. Daarbij wordt onderzocht of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

### Onderzoek en conclusie

De uiterlijke kenmerken (aard en omvang) van het project en de omgeving en anderzijds uit de milieueffecten van het project wijzen erop dat geen sprake is van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' in de zin van artikel 11.2 tabel D bijlage II bij het Besluit mer.

- Een fietspad en de kleine aanpassingen aan de weg in die hoedanigheid zijn niet specifiek opgenomen in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage.
- De ontwikkeling zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse. Het fietsverkeer is reeds aanwezig; de ontwikkeling genereert niet meer verkeersbewegingen;
- De ruimtelijke impact van het fietspad is gering.

Een vormvrije m.e.r. beoordeling is dan ook niet noodzakelijk voor het project.

## **Hoofdstuk 5      Juridische vormgeving**

De afwijking voorziet in het mogelijk maken van een fietspad, verbreden en reconstrueren van weggedeelten met bijbehorende sloten en straatmeubilair ter plaatse van het besluitgebied, zoals ook weergegeven in bijlage 1.

Op het projectgebied blijft verder de juridische regeling zoals beschreven in de geldende bestemmingsplannen van kracht.



## **Hoofdstuk 6      Uitvoerbaarheid**

### **6.1      Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel aan te tonen dat het ruimtelijk plan maatschappelijk draagvlak heeft. Conform de wettelijke eisen zal het ontwerp van de omgevingsvergunning met de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing voor eenieder ter inzage worden gelegd.

De gemeenteraad heeft op 28 september 2023 besloten een verklaring van geen bedenking af te geven ten behoeve van het project.

De ontwerp omgevingsvergunning heeft van 16 oktober tot en met 27 november 2023 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Wel heeft de Provincie Zeeland een informele reactie gegeven. Het betreft redactionele aanpassingen/ aanscherpingen in de paragrafen 3.3.2 en in de bijlage 'Aanvullende notitie bestemmingsplan fietspad (invloed afgraven dijk op cultuurhistorie)'. Daarnaast is in de notitie figuur 8 vervangen door het laatste ontwerp.

### **6.2      Financiële uitvoerbaarheid**

De grond ten behoeve van de ontwikkeling komt/is in eigendom van waterschap Scheldestromen. De kosten worden gefinancierd door:

- Waterschap Scheldestromen;
- POP3+ Landbouwrouten Dreischor;
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- Financiële bijdrage gemeente Schouwen-Duiveland.

Hiermee wordt de ontwikkeling haalbaar geacht.



---

# BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

**RHO ADVISEURS**

---





**Bijlage 1    Besluitgebied**



GEMEENTE SCHOUWEN-DUIVELAND  
Fietspad Roterijdk - Landbouwroute

besluitgebied

PROJECT 20191683  
FORMAAT A0  
SCHAAAL 1:5000  
KAART 1/1  
GETEKEND J.V.  
IDN NL.IMRO.1676.003800vgDR743727-VA01

Vastgesteld 12-12-2023  
Ontwerp 07-07-2023  
Voorontwerp 14-07-2022  
Concept

RHO ADVISEURS

info@rho.nl  
www.rho.nl





**Bijlage 2    Separate bijlagen**



De volgende onderzoeken zijn als aparte bijlage toegevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing

#### **Aspect cultuurhistorie en archeologie**

- Aanleg fietspad Dreischor-Schuddebeurs (Zuidelijk-Roterijdk), gemeente Schouwen-Duiveland, een archeologisch bureau onderzoek en inventariserend veld onderzoek (verkennende boringen), Archol rapport 539.
- Aanvullende quickscan archeologie, Dreischor Zuidlangeweg, aanvulling quickscan archeologie en cultuurhistorie, projectnummer 2022EDUo23, 8 september 2022.
- quickscan archeologie en cultuurhistorie, 16 oktober 2019, Educt advies in Erfgoed.
- Aanvullende notitie bestemmingsplan fietspad (invloed afgraven dijk op cultuurhistorie), 11-12-2023, Rho adviseurs.

#### **Aspect ecologie**

- Quickscan Wet natuurbescherming t.b.v. verleggen fietspad en verkeersafwikkeling Roterijdk en Zuidelijk, 24 april 2020, rev01, projectnummer 200224, BEC.
- Nader onderzoek vleermuizen en overige beschermde soorten te kappen bomen dijktracé Roterijdk en Zuidelijk, 23 september 2022, projectnummer 200512, rev o1, BEC.
- Mitigatieplan t.b.v. aanpassingen aan de weg op de locatie Roterijdk, 24 april 2023, Alex Wieland.
- Akkoord provincie Zeeland mitigatieplan (24 april 2023).
- Oriënterende ecologische toets inclusief ecologisch werkprotocol in het kader van de Wet Natuurbescherming ten behoeve van het verbreden en aanbrengen van grasbetontegels langs de Zuid Langeweg te Dreischor en aanpassen van de kruising met de stoofweg, 7 november 2022, registratienummer: 2022024667, Waterschap Scheldestromen.
- Bomeninventarisatie, Roterijdk/ Zuidelijk, 9 september 2020, Rho adviseurs.
- Bomen Effect Analyse Wegverbreding Roterijdk/Zuidelijk, 7 april 2023, idverde Bomendienst.
- AERIUS\_Aanlegfase 1 -11-2023.
- Stikstofmemo Roterijdk 14 november 2023, Rho adviseurs.

#### **Bodem en water**

- Verkennend bodemonderzoek, april 2023 Unihorn (kenmerk 3905-20150-37-RAP-MOZ-01-v2.0).
- Asfaltonderzoek, 8 maart 2023 Unihorn (kenmerk 3905-20150-37-RAP-AOZ-01-v2.0).
- Watertoets, 21-07-2020, Waterschap Scheldestromen.



---

# EINDNOTEN

**RHO ADVISEURS**

---





## Eindnoten

1. Nationale Omgevingsvisie, vastgesteld 11 september 2020
2. Zeeuwsche Omgevingsvisie, vastgesteld 11 november 2021
3. Strategische Visie 'Tij van de Toekomst', vastgesteld op 3 oktober 2011
4. Integraal Verkeer- en Vervoerplan Schouwen-Duiveland 2017

