



VOOROVERLEG- EN INSPRAAKRAPPORT

Voorontwerp bestemmingsplan
“Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder
fase 1, 2022”

14 september 2021

1. Inleiding

De afgelopen jaren is de woonwijk Over de Dijk in Heinkenszand gerealiseerd. Deze wijk is ondertussen nagenoeg gereed, maar de vraag naar woningen en bouwgrond in Heinkenszand blijft aanwezig. Om die reden is de gemeenteraad in september 2018 akkoord gegaan met de aankoop van circa 14,7 hectare grond in de Platepolder, met als doel hier, gefaseerd, een nieuwe (woon)wijk te realiseren.

De gemeente heeft voor de 1^{ste} fase een bestemmingsplan in procedure gebracht. Op basis van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft hiertoe in de periode mei-augustus 2021 overleg plaatsgevonden met de zogenoemde overlegpartners over het voorontwerpbestemmingsplan.

Daarnaast is met ingang van 13 mei 2021 het voorontwerp voor een ieder digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de periode van 13 mei tot en met 9 juni 2021 is een ieder in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

In voorliggend vooroverleg- en inspraakrapport zijn de ingebrachte vooroverleg- en inspraakreacties samengevat en van een reactie voorzien. Verder wordt aangegeven of de betreffende reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Vooroverlegreacties

Vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Bro heeft plaatsgevonden met:

- Provincie Zeeland;
- Waterschap Scheldestromen;
- Veiligheidsregio Zeeland.

Van alle drie de overlegpartners is een vooroverlegreactie ontvangen.

Provincie Zeeland

Brief van 16 juni 2021

Reactie

De reactie van de Provincie bestaat uit twee inhoudelijke opmerkingen:

- a. De onderbouwing van de behoefte voor de soort en aantallen woningen klopt niet en is tegenstrijdig. Daarnaast wordt verzocht (globale) aantallen per woningtype op te nemen, waaruit blijkt dat het plan aansluit op de vraag.
- b. Voor wat betreft stikstof is het onduidelijk of de aantallen en soort voertuigen in de gebruiksfase overeenkomen met de beoogde bestemming (bestemmingsverkeer).

Beantwoording

- a. In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan (paragraaf 2.1.3) is het doorstroommodel niet juist toegepast. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal dit worden aangepast en wordt een onderbouwing opgenomen van de woningaantallen en -typologieën die aansluit op de behoefte en een correcte vertaling van het doorstroommodel bevat.
- b. In het onderzoek stikstofdepositie is de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van het CROW-publicatie 381. In het onderzoek in het kader van Platepolder fase 1 is ervoor gekozen de verkeersgeneratie te baseren op dat van vrijstaande woningen. Deze zorgen namelijk voor de hoogste verkeersgeneratie (en dus een worstcasescenario). Van de totale verkeersgeneratie is

2% opgenomen als middelzwaar vrachtverkeer. Dit voor het bezorgen van pakketjes, ophaaldiensten etc.

Conclusie

De reactie leidt tot een aanpassing van paragraaf 2.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Waterschap Scheldestromen

Brief van 10 augustus 2021

Reactie

- a. Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
- b. Nu het Platewegje binnen de bebouwde kom komt te liggen is een logische stap dat het eigendom hiervan overgaat van het Waterschap naar de gemeente.
- c. In het plan wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Geconstateerd is dat het plan voldoende rekening houdt met een adequate afvoer van het vrijkomend huishoudelijk afvalwater via de gemeentelijk riolering.
- d. De brief is tevens het wateradvies.

Beantwoording

- a. Hiervan is kennis genomen.
- b. Ook wij zien dit als een logische stap en zijn hier dan ook van uitgegaan bij de planvorming. Het traject van overdracht moet nog door de gemeente in gang gezet worden.
- c. Hiervan is kennis genomen.
- d. Hiervan is kennis genomen.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Veiligheidsregio Zeeland (VRZ)

Brief van 28 mei 2021

Reactie

Het advies van de VRZ bestaat uit vier onderdelen:

- a. Inventarisatie van de risicobronnen. Het plangebied is gelegen het invloedsgebied van ongevallen met giftige vloeistoffen en gassen op de A58.
- b. Mogelijke maatregelen ter beperking van de risico's welke in het ruimtelijke proces geborgd kunnen worden. Het maatgevende scenario voor het plangebied bestaat uit het vrijkomen van giftige stoffen vanaf de A58. In dit bestemmingsplan zijn daartoe redelijkerwijs geen ruimtelijk relevante maatregelen te nemen.
- c. Overige noodzakelijke maatregelen ter beperking van de risico's. In de brief staat een aantal overige adviezen en maatregelen die niet direct in het bestemmingsplan kunnen worden ingepast, maar in privaatrechtelijke overeenkomsten dan wel in overleg met initiatiefnemers kunnen worden geborgd. Het betreft maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid (ventilatie, risicobewustzijn en BHV-/ontruimingsplan) en ter verbetering van de beheersbaarheid (bereikbaarheid, primair bluswater, secundair bluswater en opstelplaatsen).
- d. Tot slot wordt nog melding gemaakt, dat de VRZ in het kader van de omgevingsvergunning activiteit 'bouwen' toetst op veiligheidsaspecten zoals brandcompartimentering, vluchtroutes, bluswater en bereikbaarheid op perceelniveau en andere brandpreventieve voorzieningen.

Beantwoording

- a. Hiervan is kennis genomen.
- b. Hiervan is kennis genomen.
- c. Deze punten zullen ofwel in de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig en inrichtingsplan worden meegenomen, ofwel als advies aan initiatiefnemers worden meegegeven.
- d. Conform de werkafspraken is het niet nodig/gebruikelijk dat een bouwplan voor één of meerdere grondgebonden woningen ter toetsing aan veiligheidsaspecten wordt voorgelegd aan de VRZ. Normaliter doet de gemeente deze toetsing zelf voor dergelijke aanvragen. Alleen als een bouwplan hier onverhoopt aanleiding toe geeft zal dit uiteraard ter beoordeling aan de VRZ worden voorgelegd.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Inspraakreacties

De inspraakperiode liep van 13 mei tot en met 9 juni 2021. Gedurende deze periode zijn 5 schriftelijke inspraakreacties ontvangen.

Inspreker A

Brief van 7 juni 2021

Reactie:

- a. Vindt het in algemeenheid jammer dat er op korte afstand van diens eigendom een woonwijk wordt gerealiseerd.
- b. De in de toelichting opgenomen positionering van de hofjes is voor de inspreker ongunstiger dan eerder getekende voorstellen. Inspreker verzoekt dan ook te kiezen voor de eerder getekende variant.
- c. Vraagt aandacht voor de verkeerssituatie in de eerste fase, waarin (bouw)verkeer via het Platewegje naar de Stenevate wordt geleid. Vreest voor (bouw)verkeer langs de tuin, een latere groene invulling rond de hofjes en een onveilige situatie ter plaatse van de aansluiting met de Stenevate. Verzoekt de aansluiting op de Heinkenszandseweg al in de eerste fase te realiseren. Indien dit niet mogelijk is, verzoekt inspreker het bouwverkeer aan de zijde van de Zuidzaksedijk te leiden.
- d. De getoonde beelden van de beoogde appartementen zijn wat inspreker betreft niet wenselijk.
- e. Spreekt de voorkeur uit voor een lage bouwhoogte (één bouwlaag, al dan niet met een kap) van de hofjes, waar deze grenzen aan hun perceel.

Beantwoording:

- a. Van de mening van inspreker is kennis genomen. Reeds in de op 11 januari 1994 door de gemeenteraad Borsele vastgestelde Structuurvisie Heinkenszand is sprake van mogelijke woningbouwontwikkeling in de Platepolder. Hiervoor zijn nadien verschillende plannen gemaakt, deze hebben geen formele status bereikt. Nu de tegenovergelegen woonwijk Over de Dijk (nagenoeg) volledig is gerealiseerd, heeft de gemeenteraad van de gemeente Borsele op 6 september 2018 – gelet op de aantoonbare behoefte aan woningbouw – besloten om tot realisatie van woningbouw in de Platepolder over te gaan.
- b. Het bestemmingsplan biedt ter plaatse van de hofjes flexibiliteit, door hier één grote bestemming (Wonen – 1) met groot bouwvlak te leggen. De exacte vormgeving en situering van

de hofjes moet in de verdere planuitwerking nog worden bepaald. Dan zal worden bekeken of en in hoeverre aan de reactie van inspreker tegemoet kan worden gekomen.

- c. Het uitgangspunt is dat de aansluiting op de Heinkenszandseweg (provinciale weg) gemaakt wordt, zodra er met de tweede fase wordt begonnen. De aansluiting op de Stenevate kan dan worden afgewaardeerd. Gezien de grote belangstelling voor Platepolder wordt ervan uitgegaan, dat fase 1 en fase 2 naadloos op elkaar aansluiten. Met deze ontsluiting via de Heinkenszandseweg is ook in de exploitatieopzet vanaf de 2e fase rekening gehouden. In de verdere uitwerking zal er aandacht worden besteed aan een verkeersveilige aansluiting op de Stenevate, met aandacht voor alle verkeersdeelnemers. Het omleiden van het bouwverkeer via de zijde van de Zuidzaksedijk is in verband met de onoverzichtelijke en daarmee onveilige verkeerssituatie niet wenselijk. De Zuidzaksedijk sluit hier in een bocht aan op de Stenevate, wat – samen met het hoogteverschil en de naastgelegen woning – tot een onoverzichtelijke en daarmee verkeersonveilige situatie leidt.
- d. Mede naar aanleiding van een overleg wat inspreker had met een vertegenwoordiging van de projectgroep, zijn de gebruikte referentiebeelden voor de appartementen nogmaals tegen het licht gehouden. Dit heeft ertoe geleid dat ook andere architectuurstijlen zijn toegestaan, mits rekening gehouden wordt met onderstaande uitgangspunten:
- In aansluiting op de dijk als horizontaal landschapselement kennen de gebouwen een horizontale geleiding;
 - Zicht op het landschap en het dorp vormt een belangrijk uitgangspunt voor het gebouwoontwerp;
 - Balkons, loggia's en eventuele andere buitenruimtes vormen onderdeel van de architectuur van de hoofdmassa en hebben een duidelijke interactie met de omliggende buitenruimte;
 - De appartementengebouwen kennen een eigentijdse architectuurstijl, welke ruimte biedt voor een natuurinclusieve wijze van bouwen én die de mogelijkheid biedt om zichzelf te herhalen (repeterend element).

Een en ander is verwerkt in het beeldkwaliteitplan, waarvan het ontwerp tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage zal worden gelegd.

- e. Het bestemmingsplan biedt ter plaatse van de hofjes de mogelijkheid om te bouwen met een maximale goothoogte van 6,5 meter en een maximale nokhoogte van 10 meter. Dit wordt uit een oogpunt van stedenbouw als maximaal passend gezien in deze situatie. Hiermee is niet gezegd dat deze maximale invulling ook ten volle benut gaat worden. De exacte vormgeving van de hofjes wordt in de architectonische uitwerking van de bouwplannen verder bepaald.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspreker B

Brief van 8 juni 2021

Reactie:

- a. Stelt voor om ook in de eerste fase van Platepolder woonruimte voor jongeren te bouwen in de vorm van tiny houses.
- b. Verzoekt langs de Heinkenszandseweg een voetpad aan te leggen, zodat een 'rondje' langs de verschillende waterpartijen gemaakt kan worden.
- c. Vraagt aandacht voor de verkeerssituatie in de eerste fase, waarin (bouwverkeer via het Platewegje naar de Stenevate wordt geleid. Verzoekt de aansluiting op de Heinkenszandseweg al in de eerste fase te realiseren.

- d. Mist in het verkeersonderzoek aandacht voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De Stenevate is een belangrijke route voor langzaam verkeer, zowel het dorp in en uit als naar de supermarkt(en). Vraagt aandacht voor een verkeersveilige situatie op de Stenevate.

Beantwoording:

- a. Door in Platepolder woningen aan te bieden voor andere doelgroepen dan starters, zal er een beweging op gang komen in de bestaande woningvoorraad. Het is de verwachting dat er hierdoor bestaande woningen vrijkomen, die meer in de prijscategorie voor starters vallen dan nieuwbouwwoningen. Meer concreet: men kan wooncarrière maken. Dit sluit aan bij het provinciale woningbeleid en doorstroommodel. Overigens wordt er wel in de 1e fase al een rijtje aaneengesloten woningen gebouwd.
- b. Het is de verwachting dat de Heinkenszandseweg kan worden 'afgewaardeerd' van 80 naar 60 km per uur. In overleg met de provincie als eigenaar van de weg zal worden bekeken in hoeverre een voetpad hierin kan worden meegenomen. Overigens is de Heinkenszandseweg reeds voorzien van een vrijliggend fietspad, dat nu al veelvuldig door wandelaars wordt gebruikt.
- c. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker A onder c.
- d. Het onderzoek gaat met name in op de verkeersprognose van het autoverkeer en in mindere mate op het fietsverkeer. De beoordeling van de toekomstige situatie waar het gaat om de verkeersintensiteiten op een straat en de afwikkeling op de kruispunten hangt voornamelijk samen met de hoeveelheid autoverkeer. Uiteraard wordt in de planvorming ook rekening gehouden met andere groepen verkeersdeelnemers, waaronder fietsers. Hiervoor geldt echter dat de exacte hoeveelheid veel minder van belang is en vooral dat de inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de eisen die daaraan worden gesteld (met betrekking tot logische verbindingen, toegankelijkheid etc.). Om de verkeersveiligheid te bevorderen zijn twee aanpassingen voorzien: 1. het fietspad langs de Stenevate wordt doorgetrokken tot aan het kruispunt met het Platewegje en 2. het kruispunt Platewegje-Stenevate zal worden vormgegeven met een plateau.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspreker C

E-mail van 8 juni 2021

Reactie:

- a. Ziet dat de verkeersbelasting op de Stenevate toeneemt, wat verder zal toenemen met de komst van de tweede supermarkt en Platepolder. Betwijfelt of er een goede doorstroom op de Stenevate gewaarborgd is.
- b. Verzoekt de aansluiting op de Heinkenszandseweg al in de eerste fase te realiseren, al dan niet middels een tijdelijke weg.
- c. Stelt voor om ook in de eerste fase van Platepolder woonruimte voor jongeren te bouwen in de vorm van tiny houses.
- d. Mist in het verkeersonderzoek aandacht voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers, snor- en bromfietsers). De aannames uit het verkeersonderzoek verdienen aandacht voor ongemotoriseerd verkeer, daar fietsers moeten kruisen bij een nieuwe aansluiting van de Platepolder op de Stenevate. Dat hier gesproken wordt over goede doorstroom, waarborgt nog niet de veiligheid van de fietsers.

Beantwoording:

- a. De verkeersprognoses zoals beschreven zijn gebaseerd op ervaringscijfers en kentallen, zoals opgenomen in de landelijke richtlijnen (CROW), die door alle wegbeheerders in Nederland worden gehanteerd. Daarbij is rekening gehouden met de ligging en het type woningen. Uit de prognose blijkt dat de toekomstige verkeerstoename op dit deel van de Stenevate met name het gevolg is van de komst van een tweede supermarkt. De toename als gevolg van de woningbouw fase 1 in de Platepolder is beperkt; nog geen 300 mvt per etmaal. De geprognoseerde verkeersintensiteiten blijven, ook uitgaande van de komst van de tweede supermarkt en fase 1 van Platepolder, binnen de landelijke richtlijnen (CROW). Overigens zijn er, om de verkeersveiligheid en doorstroom te bevorderen, twee aanpassingen voorzien: 1. het fietspad langs de Stenevate wordt doorgetrokken tot aan het kruispunt met het Platewegje en 2. het kruispunt Platewegje-Stenevate zal worden vormgegeven met een plateau.
- b. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker A onder c.
- c. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker B onder a.
- d. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker B onder d.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspreker D

Brief van 8 juni 2021

Reactie:

Inspreker gaat achtereenvolgens in op de regels (a t/m g), de toelichting (h t/m u) en het verkeersonderzoek (v):

- a. In artikel 5.2 worden wel regels opgesteld ten aanzien van maximaal % bebouwing van een achtererf, maar er is geen grens voor toelaatbare verharding gesteld.
- b. In artikel 5.4 zijn verschillende vormen van gebruik uitgesloten, waaronder een mantelzorgwoning. Geldt dit ook voor aan de woning verbonden bijgebouwen, bijvoorbeeld een aangebouwde garage? Mag een aangebouwde garage te zijner tijd omgevormd worden tot een gelijkvloerse seniorenslaapkamer met badkamer?
- c. Hoeveel verkeersaantrekkende activiteit is toegestaan? Hoeveel extra verkeer is toelaatbaar?
- d. Er zijn geen windturbines toegestaan. Dus ook geen kleine turbines, rotoren en dergelijke voor kleinschalige persoonlijke elektriciteitsopwekking?
- e. Zijn er in artikel 9 eisen/wensen ten aanzien van ligging en zonoriëntatie opgenomen? Natuurlijke zontoelating in winter t.b.v. verwarming, voorkomen temperatuuroverschrijding in zomer, gunstige plaatsing en oriëntatie van PVT panelen en zonnecollectoren. Gebruik van overstekken en leibomen als zonwering in de zomer.
- f. In artikel 10 zijn parkeernormen opgenomen. Is deze parkeernorm wel van deze tijd (toekomstig gebruik van deelauto's)?
- g. Conform artikel 11 is het oprichten van antennes en masten tot een bouwhoogte van 15 meter toegestaan (GSM G5/G6, C2000 netwerken). Past dit wel in een woonwijk?
- h. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt het stedenbouwkundig plan toegelicht. Zijn eisen/wensen ten aanzien van ligging en zonoriëntatie opgenomen? Natuurlijke zontoelating in winter t.b.v. verwarming, voorkomen temperatuuroverschrijding in zomer, gunstige plaatsing en oriëntatie van PVT panelen en zonnecollectoren. Gebruik van overstekken en leibomen als zonwering in de zomer.

- i. In de toekomstige verkeersafwikkeling, zeker in de 1e fase, is geen rekening gehouden met de overige verkeersdeelnemers, onder meer fietsers, voetgangers en overig langzaam verkeer. Er is uitsluitend gerekend in motorvoertuigbewegingen.
- j. Zijn de in paragraaf 3.3 gehanteerde parkeernormen nog wel van deze tijd? Is er rekening gehouden met het typische Zeeuwse dorpskarakter? Weinig tot geen OV buiten spits- en kantooruren, geen busverbindingen in de avonduren en op zon- en feestdagen. Is er rekening gehouden met toekomstig gebruik van (elektrische) deelauto's?
- k. In paragraaf 4.1 wordt geluidhinder beoordeeld. Er is uitsluitend rekening gehouden met verkeersgebonden geluidproductie (auto's) en hinder hiervan. Niet met toekomstige hinder van burengeluid en geluid van huisinstallaties (geluidsinstallaties, warmtepompen, airco's, PV omvormers, etc.).
- l. De aangeven uitwijkroutes bij verstoringen op het hoofdwegennet lopen op kleine afstand van het beoogde woongebied. Met deze extra verkeerbelasting en samenhangende geluidproductie en -hinder wordt geen rekening gehouden. Dit aspect ontbreekt geheel in het onderzoek.
- m. In paragraaf 4.3 staat dat op de planlocatie wel algemene soorten voorkomen, die weliswaar beschermd zijn, maar zo algemeen dat hun voortbestaan niet wordt bedreigd. Deze bewering mist elke onderbouwing. Hoe worden deze soorten tijdens en na aanleg van deze uitbreiding blijvend beschermd? Is er in conserverend en uitbreidend onderhoud en beheer van deze dijken voorzien?
- n. In paragraaf 4.4 staat dat zowel de Zuidzaksedijk als de Oudekamersedijk zijn aangemerkt als historische dijken. De dijken vallen echter buiten het plangebied waardoor er geen veranderingen optreden ten aanzien van deze dijken. Deze bewering mist elke onderbouwing. Kunnen/mogen bewoners bezwaar maken tegen de wijze waarop deze dijken al of niet onderhouden worden? Wat is het effect van de flora en fauna van deze dijken op het mogelijk negatief woongenot van de toekomstige bewoner?
- o. In paragraaf 4.6 staat dat er wordt gestreefd naar het terugdringen van regionale wateroverlast in het landelijke en stedelijk gebied. Dit moet voornamelijk gelden voor de niet-particuliere terreinen (straten, pleinen, etc.). Gebruik hier waterdoorlatende verhardingen.
- p. Er worden wel regels opgesteld ten aanzien van maximaal % bebouwing van een achtererf, maar er is geen grens voor toelaatbare verharding hiervan. Hoeveel oppervlak van het eigen perceel mag bebouwd en ook verhard worden? Zijn er eisen ten aanzien van individuele hemelwaterafvoer van deze verhardingen en bebouwingen (alles infiltreren op het eigen perceel, geen afvoer op het openbare (regenwater) riool)? Er is dan (bijna) geen noodzaak meer voor een apart regenwaterriool.
- q. Alle regenwater van verhardingen op eigen terrein verplicht individueel opvangen en gebruiken voor grijswater toepassingen (toiletspoelingen, wasautomaten, vaatwassers, tuin- en plantenberegening, autowassen). In de bouwverordeningen opnemen? Bewoners besparen zo enorm op drinkwatergebruik. Grondwateronttrekking uit ondergrond en sloten niet toestaan!
- r. Om insectenoverlast in de zomer te voorkomen dient stilstaand openbaar water te voorkomen, tenzij hierin voldoende vis en overige waterdieren jaarrond aanwezig zijn die de populatie van insecten- en insectenlarven voldoende laag houden. Dit speelt vooral bij woningen die in de nabijheid van water gebouwd worden.
- s. In paragraaf 4.8 over externe veiligheid wordt gesteld dat de wijk buiten de contour van het basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen ligt. Echter, de aangeven uitwijkroutes bij verstoringen op het hoofdwegennet lopen op kleine afstand van het beoogde woongebied. Gelden deze uitwijkroutes ook voor ADR plichtige transporten? Of worden deze transporten (tijdelijk) gestopt en aangehouden ondanks de daaraan verbonden kosten voor de transporteur en ontvangers? Deze uitwijkroutes zijn wel een duidelijke risicobronnen bij

verkeersproblemen op het ADR basisnet. Deze bijzondere situaties ontbreken in de beoordeling.

- t. In paragraaf 7.1 is toegelicht welke rol participatie speelt tijdens de ontwikkeling van Platepolder. Deze genoemde klankbordgroep van geïnteresseerden en belangstellenden heeft een beperkte omvang. Het zijn omwonenden en belangstellenden voor het kopen van grond of een woning in Platepolder. Personen die er niet vanaf het begin bij de planvorming zijn betrokken kunnen niet later toegevoegd worden.
- u. In paragraaf 7.2 wordt de (wettelijke) bestemmingsplanprocedure toegelicht. Er is een discrepantie in de gepubliceerde reactie termijnen in de Staatcourant en het Gemeenteblad. In deze publicaties staat als reactietermijn: 13 mei t/m 9 juni 2021. In de internetpublicatie www.ruimtelijkeplannen.nl staat als termijn 4 weken: 13 mei t/m 19 juni 2021. Gaarne vermelding van de juiste termijnen, en verlening van de reactietermijn t/m 19 juni 2021.
- v. De laatste inspraakreactie betreft het verkeersonderzoek en gaat in op een aantal onderdelen hiervan, te weten:
 - Het onderzoek is gebaseerd op modellen en aannamen. Zijn deze modellen en aannamen correct?
 - Er is in dit onderzoek uitsluitend rekening gehouden met motorvoertuigen. Overige voertuigen en verkeersdeelnemers zoals motoren, fietsers, snor- en bromfietsers, scootmobielen, invalidervoertuigen, brommobielen etc. ontbreken. Is dit onderzoek wel goed en correct gedaan?
 - De Stenevate is een belangrijke hoofdweg voor langzaam verkeer en fietsverkeer naar Goes (scholieren en werknemers uit Heinkenszand, 's-Heerenhoek, Borssele en vice versa) en fietsverkeer van Goes (werknemers) naar Heinkenszand en naar de genoemde dorpen en naar het Sloegebied. Er is geen rekening gehouden met deze bestaande verkeersintensiteit van langzaam verkeer. Ook is niet ingegaan op toekomstig langzaam verkeer van en naar Platepolder en van en naar een van de supermarkten. Is het reëel om modelmatig te veronderstellen dat deze deelnemers uit de Platepolder 2 maal de Stenevate zullen oversteken?
 - Verder wordt vooral 's ochtends tijdens de schoolperioden de kruising Stenevate en Kraaiendijk gebruikt als wachtplaats voor scholieren die naar Goes op school gaan. Deze wachtende groep blokkeert gedeeltelijk de rijbaan op de Stenevate en geeft zo conflicten met achteropkomend (auto)verkeer. Vervolgens steekt deze gevormde groep als groep de Stenevate over naar het (verplichte) fietspad aan de linkerkant. Doortrekken van het bestaande fietspad tot aan de Raadsboerderij en creëren van een (overdekte?) wachtplaats voor scholieren kan in grote mate de conflicten met groepen wachtende en overstekende fietsers voorkomen en zo de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers verhogen.
 - Er wordt aanbevolen om de kruising Plateweg Stenevate te voorzien van een plateau. Het gebruik van plateaus op kruisingen en in bochten houdt risico's in voor motorfietsen, bromfietsen en snorfietsen (plotselinge snelheids- en hoekveranderingen). Inspreker beveelt aan om geen plateaus aan in bochten aan te leggen en om plateaus ook in het donker en met nat wegdek goed zichtbaar te maken.

Beantwoording

Allereerst wordt opgemerkt, dat de inhoud van de reactie voor een groot deel gelijklopend is aan hetgeen door de andere sprekers is gesteld en waarop hierboven al is gereageerd. Voor zover in het onderstaande niet (meer) expliciet op (onderdelen) van de reactie wordt ingegaan, wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties van sprekers A tot en met C. Verder bevat de reactie veel dubbelzinnigheden en is het merendeel niet terug te voeren op de ruimtelijke verankering van het planvoornemen, zoals vragen en/of opmerkingen met betrekking tot de ligging en zonoriëntatie van mogelijk toekomstig aan te brengen zonnepanelen, gronden c.q. dijken gelegen

buiten het plangebied, het voorkomen van stilstaand water, het mogelijk aanpassen van het bouwbesluit etc. De voorliggende ruimtelijke procedure ziet daar niet op. Dit laat onverlet, dat in de beantwoording daar waar mogelijk op de reactie zal worden ingegaan.

- a. De gemeente Borsele heeft geen beleid om verharding van privégronden tegen te gaan en kan in het bestemmingsplan geen regels opnemen om dit te beperken. Wel wordt er op dit vlak nagedacht over een systeem van ‘belonen’ voor mensen die hun kavel (de ruimte rond hun woning) ‘vergroenen’ en een bijdrage leveren aan de doelstellingen op het vlak van klimaat. Dit systeem moet wel haalbaar en toetsbaar zijn. Daarnaast zal er in het beeldkwaliteitplan een haag worden voorgeschreven op de overgang van tuinen naar de openbare ruimte.
- b. Op grond van artikel 5.4.1 is het huisvesten van personen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken verboden. Niet-vrijstaande bijbehorende bouwwerken (lees: aanbouwen) mogen wel gebruikt worden om woonfuncties in onder te brengen, waaronder een slaapkamer. Overigens is het in bepaalde gevallen mogelijk om vergunningvrij bouwwerken te bouwen en te gebruiken voor het verlenen van mantelzorg.
- c. De verkeersprognoses zoals beschreven, zijn gebaseerd op ervaringscijfers en kentallen, zoals opgenomen in de landelijke richtlijnen (CROW), die door alle overheden en wegbeheerders in Nederland worden gehanteerd. Daarbij is rekening gehouden met de ligging, mate van verstedelijking, het type woningen en het nu bekende stedenbouwkundig plan. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Mochten toekomstige ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, zullen de parkeernormen worden aangepast.
- d. Op grond van artikel 5.4.1 is het plaatsen van windturbines niet toegestaan.
- e. In het stedenbouwkundig plan is gezocht naar een zo optimaal mogelijke ligging en oriëntatie van de woningen. Voorts dient iedere woning te voldoen aan wet- en regelgeving die geldt op het moment van vergunningaanvraag, zo ook aan de daarin opgenomen eisen ten aanzien van energie.
- f. De opgenomen parkeernormen zijn overgenomen van de in Nederland algemeen gehanteerde CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren (381). Hierin is een specificatie opgenomen naar stedelijkheid en locatie, zodat de normen zo goed mogelijk aansluiten op de situatie. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Mochten toekomstige ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, zullen de parkeernormen worden aangepast.
- g. Conform artikel 10 is het oprichten van antennes en masten tot een bouwhoogte van 15 meter uitsluitend toegestaan door het toepassen van een afwijkingsbevoegdheid, welke alleen verleend wordt als:
 - de samenhang in het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig wordt aangetast;
 - de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken niet onevenredig worden aangetast;
 - dit niet leidt tot wijziging van de op de verbeelding aangegeven bestemming.
- h. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker D onder e.
- i. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker B onder d.
- j. Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker D onder f.
- k. Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient, in verband met de relatie tussen de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet geluidhinder (Wgh), inzicht te worden geboden in de relevante geluidsaspecten. De grootste bron, zo ook in onderhavige planvorming, betreft het wegverkeer. Er zijn geen wettelijke voorgeschreven geluidsnormen voor (vermeende) geluidsoverlast van burelen. Tot slot zijn er, teneinde klachten over geluidsoverlast in verband met de aanleg van warmte of koude opwekking tegen te gaan, sinds april van dit jaar strengere

eisen aan de geluidsproductie daarvan in het Bouwbesluit opgenomen. Hier moet elke installatie aan voldoen.

- l. Het verkeer op de Stenevate, de N665 Drieweg en Heinkenszandseweg kan tot een toename van geluidbelasting op de gevels van de toekomstige woningen gelegen binnen het plangebied leiden. Voor de berekeningen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï dient te worden uitgegaan van de representatieve verkeersintensiteiten van deze wegen, zoals deze zijn verkregen van de gemeente Borsele, de provincie Zeeland en Waterschap Scheldestromen. De verkeersintensiteiten hebben betrekking op het peiljaar 2030 en hierin is rekening gehouden met de verkeersstromen, die mede door de geplande ontwikkeling veroorzaakt kunnen worden. Voorts wordt het geluidniveau op de gevel van een woning aan de normen van de Wgh getoetst en bepaald door de geluidbelasting, uitgedrukt in dB, inherent aan het wegverkeerslawaaï over alle perioden van de dag gemiddeld over een jaar te berekenen. Incidentele piekmomenten, zoals ten tijde van een verstoringen van het hoofdwegennet, maken hier geen deel van uit; deze dienen in het kader van de Wgh niet te worden onderzocht.
- m. Op verschillende momenten is in en rond het plangebied uitgaande van de vigerende wet- en regelgeving onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten. De volledige onderzoeken zijn opgenomen in bijlage 6 bij de toelichting. Hierin worden tevens enkele adviezen en aanbevelingen gedaan om negatieve effecten op de instandhouding van de aanwezige flora en fauna te voorkomen.
- n. Zowel de Zuidzaksedijk als de Oudekamersedijk vallen buiten het plangebied van de ontwikkeling en het bestemmingsplan. De gemeente Borsele heeft hierover momenteel niet het (volle) eigendom. Wij zijn in overleg met de huidige eigenaar van de dijktafsluitingen om te bezien of wij deze in eigendom kunnen verkrijgen. Zolang wij deze afsluitingen niet in eigendom hebben zal het beheer en onderhoud hiervan wel in nauw overleg tussen gemeente en de eigenaar plaatsvinden.
- o. De gemeente Borsele streeft naar een klimaatbestendige inrichting van de buitenruimte. In het stedenbouwkundig plan is er dan ook volop ruimte voor groen en water. Ook in de verdere uitwerking van de openbare ruimte zal dit een belangrijke rol spelen, waarbij het uitgangspunt is om niet meer verharding aan te leggen dan noodzakelijk.
- p. Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker D onder a.
- q. De gemeente Borsele heeft geen beleid om het opvangen en gebruiken van hemelwater op privégronden te verplichten. Dit is de verantwoordelijkheid van individuele initiatiefnemers en (toekomstige) woningeigenaren, maar zal door de gemeente wel worden gestimuleerd.
- r. In het stedenbouwkundig plan is uitgangspunt om stilstaand water zoveel mogelijk te voorkomen. Ook in de verdere uitwerking van het watersysteem en de inrichting van de openbare ruimte is dit punt van aandacht.
- s. De N665 Drieweg vormt onderdeel van de uitwijkroute, in geval de A58 niet beschikbaar is. In dat geval zijn vervoerders van gevaarlijke stoffen verplicht om van deze route gebruik te maken. De N665 maakt geen onderdeel uit van het Basisnet, betreft daarmee geen transportroute die onder het Basisnet valt en hoeft – vanwege het incidentele gebruik als uitwijkroute – daarmee in een bestemmingsplan niet als immobiele risicobron te worden beoordeeld.
- t. De gemeente Borsele hecht grote waarde aan het belang van burgerparticipatie in ontwikkelingsgerichte plannen. Tijdens het ontwerpproces van Platepolder heeft de gemeente hier invulling aan gegeven door gedurende het gehele ontwerpproces in overleg te treden met omwonenden, geïnteresseerden en andere belangstellenden. Daartoe zijn de verschillende overlegmomenten en bijeenkomsten georganiseerd. Tijdens twee bijeenkomsten op 7 oktober 2019 zijn de aanwezige omwonenden, geïnteresseerden en andere belangstellenden in de gelegenheid gesteld zich aan te melden voor de klankbordgroep. Deze mogelijkheid is ook tijdens de drie daaropvolgende thema-avonden geboden. De klankbordgroep bestaat

omwonenden, personen die geïnteresseerd zijn om in Platepolder te gaan wonen en personen die om een andere reden belangstelling hebben voor de planvorming. De klankbordgroep is inmiddels tweemaal bijeengewoest. Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. Deze zijn – samen met de diverse presentaties – openbaar en voor een ieder beschikbaar gesteld via de gemeentelijke website (www.borsele.nl/platepolder). Op deze website is tevens een e-mailadres en telefoonnummer opgenomen.

- u. De inspraakperiode liep van 13 mei tot en met 9 juni 2021. Abusievelijk staat in paragraaf 7.2 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan een datum van 19 juni 2021 genoemd in plaats van 9 juni 2021. Deze verschrijving zal worden gecorrigeerd. Gedurende de inspraakperiode van vier weken, beginnende op 13 mei 2021 zijn 5 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, welke in behandeling zijn genomen. Na 9 juni zijn geen schriftelijke reacties meer binnengekomen.
- v. De beantwoording van het laatste onderdeel van de inspraakreactie is als volgt:
 - De verkeersprognoses zoals beschreven zijn gebaseerd op ervaringscijfers en kentallen, zoals opgenomen in de landelijke richtlijnen (CROW), die door alle wegbeheerders in Nederland worden gehanteerd. Daarbij is rekening gehouden met de ligging en het type woningen.
 - Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker B onder d.
 - Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van inspreker B onder d.
 - In het verkeersonderzoek is niet ingegaan op wachtende en fietsende scholieren, omdat de ontwikkeling van de woningen in de Platepolder hierop geen effect heeft. Bekend is dat scholieren op deze manier gebruik maken van de Stenevate, maar de woningbouw verandert daar niets aan. Er is overigens wel een aanpassing voorzien aan de Stenevate, waarbij het fietspad wordt doorgetrokken tot aan het kruispunt met het Platewegje, zoals in het rapport beschreven.
 - Plateaus worden veelvuldig toegepast en op basis van de geldende landelijke ontwerprichtlijnen (CROW) is het juist de aanbeveling om op een kruisingsvlak van twee 30 km/u-straten (in dit geval Stenevate en Platewegje) een plateau toe te passen om de snelheid ter plekke te verlagen. Door de veelvuldige toepassing zijn weggebruikers gewend aan plateaus en het ontwerp dient te voldoen aan de landelijke ontwerprichtlijnen. Als gevolg hiervan wordt geen risico voor eensporige voertuigen verwacht, maar juist een verbetering van de verkeersveiligheid.

Conclusie

De reactie leidt, met betrekking tot het gestelde onder u. tot een aanpassing in de tekst van paragraaf 7.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Inspreker E

Brief van 8 juni 2021

Reactie:

- a. Vraagt aandacht voor biodiversiteit in Platepolder. Groen in de bebouwde omgeving beperkt de gevolgen van klimaatverandering en draagt bij aan het welbevinden van inwoners.
- b. Benoemt 4 aandachtspunten om biodiversiteit te verbeteren: natuurinclusief bouwen, actief beschermen, biodivers beheren en bewust beleven. Verzoekt bij de ontwikkeling van Platepolder met name rekening te houden met de uitgangspunten van natuurinclusief bouwen, te weten: broedplaatsen, schuilplaatsen, voedsel en water voor dieren.

Beantwoording:

- a. Biodiversiteit, klimaatbestendigheid en energietransitie zijn belangrijke speerpunten bij de realisatie van Platepolder, welke zowel door de projectgroep als de klankbordgroep worden onderschreven. In het stedenbouwkundig plan is er dan ook volop ruimte voor groen en water. Ook in de verdere uitwerking van de openbare ruimte zal dit een belangrijke rol spelen.
- b. Waar het de openbare ruimte betreft, zal de gemeente Borsele zich inspannen om deze op een zo natuurinclusief mogelijke manier aan te leggen. De gemeente heeft geen mogelijkheden om particulieren en/of ontwikkelaars te dwingen op een natuurinclusieve wijze te bouwen, maar stimuleert dit wel (onder andere in het beeldkwaliteitplan) en in overleg met initiatiefnemers.

Conclusie

De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

VOOROVERLEGREACTIES

Gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZANDGEMEENTE BORSELE
INGEKOMEN

18 JUNI 2021

Onderwerp
Voorontwerp-
bestemmingsplan
"Kern Heinkenszand,
gedeelte Platepolder
fase 1, 2022"

Zaaknummer
59771

Uw kenmerk

Behandeld door

Verzonden

16 JUN 2021

Middelburg, 16 juni 2021

Geacht college,

Op 12 mei 2021 hebben wij het "Voorontwerpbestemmingsplan "Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, 2022" ontvangen in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het voorontwerp bestemmingsplan is opgesteld om de planologisch-juridische regeling te vormen voor de realisatie van maximaal 94 woningen, waarbij het derde (meest oostelijke) hof pas in de tweede fase wordt gebouwd.

Wij hebben naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan de volgende opmerkingen (een aanvullende uitleg hebben wij u reeds gemaild);

- Wij wijzen u er op dat de onderbouwing voor de soort en aantallen woningen niet klopt en tegenstrijdig is. Wij verzoeken u deze aan te passen. Daarnaast verzoeken wij u om (globale) aantallen per woningtype op te nemen waaruit blijkt dat het plan aansluit bij de vraag. (Gezien de onderzoeken zal er een groot deel uit nultredenwoningen en appartementen moeten bestaan).

- Natuur/stikstof: Voor wat betreft stikstof is het onduidelijk of de aantallen en soort voertuigen in de gebruiksfase overeenkomen met de beoogde bestemming (bestemmingsverkeer).

Wij verzoeken u deze zaken aan te passen in het ontwerp-bestemmingsplan.

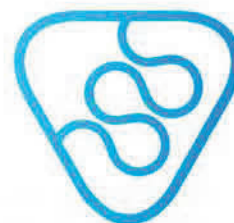
Mocht u naar aanleiding van deze brief vragen hebben dan verzoeken wij u contact op te nemen met de behandelend ambtenaar: . Zij is te bereiken op het in het briefhoofd genoemde telefoonnummer of per e-mail:

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,
namens dezen,

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Gemeente Borsele
Postbus 1
4450 AA HEINKENSZAND



Waterschap Scheldestromen

uw brief	: 10 augustus 2021	behandeld door	:
uw kenmerk	:	doorkiesnummer	:
ons kenmerk	: 2021031281	e-mail	: omgevingsadvies@scheldestromen.nl
bijlagen	:	verzenddatum	: 10 augustus 2021
zaaknummer	: Z21.000547	projectnummer	:
(bij reactie graag dit nummer vermelden)			
onderwerp	: Voorontwerpbestemmingsplan kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, 2022		

Middelburg, 10 augustus 2021

Geachte heer, mevrouw,

Het plan 'Voorontwerpbestemmingsplan Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, 2022' dat aan het waterschap is voorgelegd geeft ons geen aanleiding opmerkingen te maken.

Wegen

In het plangebied ligt het Platewegje welke in eigendom is van waterschap. Door de realisatie van de nieuwe woonwijk komt dit onverharde pad binnen de bebouwde kom te liggen. Daarnaast zullen er op termijn wegen gerealiseerd worden die het Platewegje kruisen, om het gebied tussen de Oudekamersedijk en het Platewegje te ontsluiten. Om wegen aan te mogen sluiten op het Platewegje is het nodig een ontheffing Wegen aan te vragen.

Het is echter aan te bevelen onderstaande stap uit te voeren:

Omdat het Platewegje binnen de kom komt te liggen is overdracht van het weggetje een logische stap. De ontwikkeling is op initiatief van de gemeente Borsele en het standpunt van het waterschap is "als overdracht op initiatief van een andere wegbeheerder dient plaats te vinden, dan levert het waterschap geen gewenningsbijdrage".

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Zuidzaksedijk. Deze blijft in stand conform de huidige situatie.

Afvalwater

In het plan wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd (maximaal afgekoppeld), dit is conform het vGRP Borsele en sluit aan bij ons beleid op dat gebied. De toename van DWA moet opgevangen kunnen worden door de huidige systemen. Het plan houdt voldoende rekening met de adequate afvoer van het vrijkomend huishoudelijk afvalwater via de gemeentelijke riolering.

Postadres:

Postbus 1000,
4330 ZW Middelburg

Bezoekadressen:

Kanaalweg 1,
4337 PA Middelburg

Kennedylaan 1,
4538 AE Terneuzen

088 2461000 (lokaal tarief)
088 2461990
e info@scheldestromen.nl
s www.scheldestromen.nl

Deze brief is tevens het wateradvies. Naast dit wateradvies kan een ontheffing Keur Wegen of watervergunning nodig zijn, dit proces staat los van het wateradvies.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur
van waterschap Scheldestromen

Gemeente Borsele

Stenevate 10
4451 KB HEINKENZAND

Onderwerp: Advies Omgevingsveiligheid 'voorontwerp
bestemmingsplan Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder
fase 1, 2022'

Geachte

Op 12 mei 2021 verzocht u ons om te adviseren op het 'voorontwerp bestemmingsplan Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, 2022'. Op basis van artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) bieden wij u hierbij onze reactie aan. Graag ontvangen wij een terugkoppeling over de mate waarin dit advies wordt betrokken in het verdere proces.

Inhoud bestemmingsplan

Het bestemmingsplan omvat de realisatie van een woonwijk in de Platepolder bij Heinkenszand. De Platepolder bevindt zich aan de zuidoostkant van Heinkenszand en ligt ingeklemd tussen de Oudekamersedijk (west) en de Zuidzaksedijk (oost). Aan de noordzijde grenst de polder aan de Stenevate en aan de zuidzijde vormt de Heinkenszandseweg de grens. Dit plan regelt fase 1 van de woonwijk. Dit betekent dat de zuidelijke begrenzing van het bestemmingsplangebied niet wordt gevormd door de Heinkenszandseweg, maar dat de grens halverwege de agrarische gronden ligt.

De gehele wijk zal uit 300 tot 350 woningen gaan bestaan. Fase 1 omvat 94 woningen. De woningen betreffen grondgebonden woningen van diverse typologieën. Tussen de Oudekamersedijk en het Platewegje ontstaat een bijzonder woonmilieu van zogenaamde urban villa's, dit zijn appartementengebouwen in een groene omgeving.

Leeswijzer

Het advies van de veiligheidsregio bestaat uit drie delen:

- A. Het eerste deel betreft de inventarisatie van de risicobronnen.
- B. In het tweede deel adviseren wij u over mogelijke maatregelen ter beperking van de risico's welke in het ruimtelijke proces geborgd kunnen worden.

- Crisisbeheersing en rampbestrijding
- Risicobeheersing
- Brandweezorg
- Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR)

Datum:
28 mei 2021

Inlichtingen:

Ons kenmerk:
2021-002048 / D2021-05-001004

Uw kenmerk:

Blad:
1 van 3

Aantal bijlagen:
2

Adres:
Postbus 8016
4330 EA Middelburg
Segeerssingel 10
4337 LG Middelburg

Internet:
www.vrzeeland.nl

Bank:
IBAN: NL06BNGH0285027956
BIC: BNGHNL2G
T.n.v. Veiligheidsregio Zeeland

C. In het derde deel gaan we in op de overige noodzakelijke maatregelen ter beperking van de risico's.

A Inventarisatie risicobronnen

Voor de inventarisatie van de risicobronnen is gebruik gemaakt van de professionele versie van de Risicokaart.

Het plangebied ligt op ca. 1500 meter van de A58. Daarmee is het plangebied gelegen binnen het invloedsgebied van ongevallen met giftige vloeistoffen en giftige gassen op deze transportroute.

B Advies op het bestemmingsplan

Het maatgevende scenario voor het plangebied bestaat uit het vrijkomen van giftige stoffen vanaf de A58. In dit bestemmingsplan zijn daartoe redelijkerwijs geen ruimtelijk relevante maatregelen te nemen zoals het uitsluiten van nieuwe risicobronnen, uitsluiten van ontwikkeling voor grote groepen personen of meer afstand tussen risicobron en ontvangers. In de volgende paragraaf adviseren we u over de verdere mogelijkheden.

C Adviezen ter beperking van de risico's

Ondanks dat er geen ruimtelijke maatregelen zijn te nemen, zijn er wel andere maatregelen te treffen om de veiligheid te verhogen en de gevolgen van het vrijkomen van giftige stoffen te beperken.

Maatregelen ter verbetering zelfredzaamheid

Om de uitvoering van deze maatregelen toch te borgen, zijn er in elk geval twee mogelijkheden:

- opnemen in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Daarmee wordt de uitvoering dan alsnog geborgd;
- de gemeente bespreekt met de initiatiefnemer de maatregelen die de gemeente belangrijk vindt voor de veiligheid. Veel initiatiefnemers nemen dan hun verantwoordelijkheid en passen de maatregelen toe, zeker als deze weinig tot geen geld kosten. De uitvoering is dan echter niet geborgd.

Wij adviseren u om de volgende maatregelen te realiseren teneinde de risico's te beperken en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid te vergroten:

1. **Ventilatie:** Maak de woningen en appartementengebouwen luchtdicht afsluitbaar. Dit houdt in dat ramen, deuren en ventilatieroosters te sluiten zijn (inclusief automatische schuifdeuren) en dat de mechanische ventilatie met een eenvoudige druk op een knop uitgeschakeld kan worden.
2. **Risicobewustzijn:** Draag zorg voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, opdat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. U kunt hierbij denken aan schriftelijke voorlichting en aan de publieke voorlichtingscampagnes als 'Zeeland Veilig'. Bijlage 1 van dit advies omvat een infographic, met daarin het juiste handelingsperspectief bij een incident met een toxische wolk. Ons advies is om dit aan alle toekomstige bewoners te verstrekken. Uiteraard willen wij u desgewenst verder begeleiden in dit proces.
3. **BHV-/ontruimingsplan:** Voor de in het plangebied aanwezige objecten waar conform het Bouwbesluit BHV- of ontruimingsplannen voor opgesteld dienen te worden, dient in deze zelfde noodplannen ook het toxisch scenario opgenomen te worden. Het team Wonen, Werken en Recreëren van de Veiligheidsregio Zeeland kan hierbij ondersteuning bieden.

Maatregelen ter verbetering beheersbaarheid

De beheersbaarheid richt zich voor wat betreft externe veiligheid op de locatie waar de calamiteit plaatsvindt, dus bij de risicobron. De risicobron bevindt zich buiten het plangebied. De beheersbaarheid bij de bron is hiermee niet relevant.

Door u vroegtijdig te adviseren over aspecten als bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid kunt u hier nu op inspelen. Onze ervaring is dat de inpasbaarheid van deze maatregelen in een later stadium niet altijd meer mogelijk is. Bijlage 2 omvat de eisen en bijbehorende adviezen met betrekking tot bluswatervoorziening en bereikbaarheid. Onderstaand staan de belangrijkste adviezen samengevat:

- **Bereikbaarheid:** Toegangswegen en doorgaande wegen dienen tenminste te voldoen aan de eisen onder bereikbaarheid uit bijlage 2.
- **Primair bluswater:** Realiseer op strategische punten brandkranen met een minimale capaciteit van 30 m³/ uur. Deze brandkranen dienen aangebracht te worden met een onderlinge afstand van maximaal 200 meter. Brandkranen dienen niet in een parkeervak opgenomen te worden. Een vrije ruimte met een straal van 0.9 meter zal in de regel voldoende ruimte bieden. Indien brandkranen in trottoirs worden geplaatst, moeten ze zich tenminste 0.35 meter vanaf de trottoirband bevinden, indien sprake is van langsparkeren. Bij gestoken parkeren dient deze afstand 0.75 meter te bedragen.
- **Secundair bluswater:** In de woonwijk is een bluswatervoorziening in de omgeving noodzakelijk in geval van escalatie van een brand. De capaciteit van deze bluswatervoorziening is 1500 liter per minuut voor een periode van 4 uur.
- **Opstelplaatsen:** Realiseer bij de secundaire bluswatervoorziening minimaal één opstelplaats die voldoet aan de eisen onder opstelplaatsen uit bijlage 2.

Restrisico

De beschouwde risicobron kan in de voorziene situatie leiden tot incidenten met effecten of slachtoffers binnen het plangebied. De genoemde maatregelen kunnen de omvang van mogelijke incidenten reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht voor de hulpverleningsdiensten.

Opgemerkt dient te worden dat wij ons met betrekking tot het uitbrengen van dit advies hebben beperkt tot de zaken die betrekking hebben op c.q. gerelateerd zijn aan (externe) veiligheid. Uiteraard beoordelen wij later nog de nieuwe ontwikkeling in het kader van de omgevingsvergunning op de activiteit 'Bouwen'. Deze beoordeling vindt plaats op andere veiligheidsaspecten zoals brandcompartimentering, vluchtroutes, bluswater en bereikbaarheid op perceelsniveau en andere brandpreventieve voorzieningen.

Graag vernemen wij uw besluit met betrekking tot dit advies.

Voor nadere vragen en opmerkingen kunt u contact opnemen met de opsteller van dit advies.

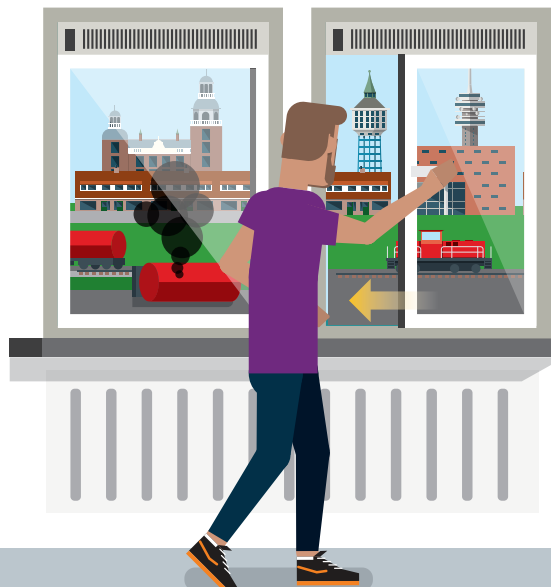
Het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Zeeland,
namens dezen,
commandant brandweer/bestuurssecretaris,
voor deze,

WEET JIJ WAT JE MOET DOEN BIJ EEN ONGEVAL MET GEVAARLIJKE STOFFEN?

- 1** Ga zo snel mogelijk naar binnen of blijf binnen!
Denk ook aan je minder zelfredzame buurtgenoten.



- 2** Sluit ramen, deuren en ventilatieroosters in huis.



- 3** Beschikt je huis over mechanische ventilatie? Zet dan de schakelaar op 0.

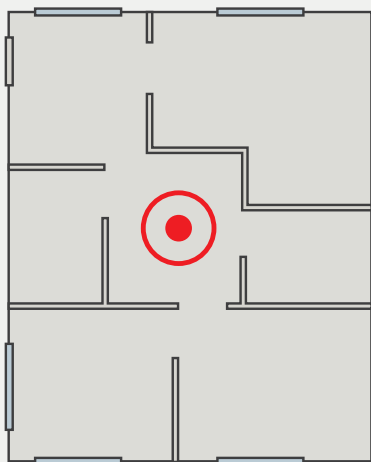


Kan dat niet? Trek dan de stekker van de centrale ventilatie-unit uit het stopcontact.



Is er geen stekker? Zet dan in de meterkast de schakelaar om van de groep die de mechanische ventilatie bedient.

- 4** Ga naar een veilige ruimte, liefst middenin het huis of gebouw. Blijf weg van ramen.

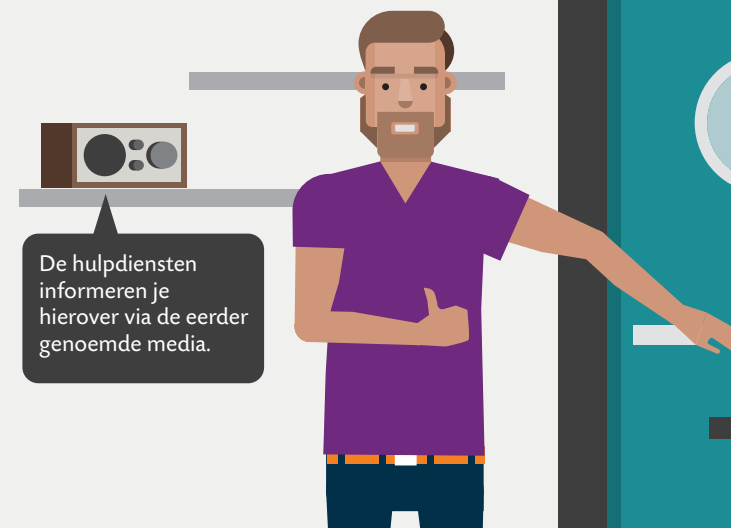


- 5** Volg de adviezen van de hulpdiensten op. Actuele informatie over incidenten krijg je via **NL-Alert** en is te vinden op www.zeelandveilig.nl, Twitter @VRZ of www.facebook.com/zldveilig.



Kijk of luister daarnaast naar de calamiteitenzender Omroep Zeeland.

- 6** Weet wanneer het weer veilig is om naar buiten te gaan.



De hulpdiensten informeren je hierover via de eerder genoemde media.

Bijlage 2: Advies bluswater en bereikbaarheid

Voor de beoordeling van de beheersbaarheid bij een brand in het plangebied hanteert de Veiligheidsregio de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2012 van Brandweer Nederland.

Bereikbaarheid

Gewenste situatie:

Een toegangsweg die voldoet aan de volgende eisen:

- *De rijstrookbreedte van een erftoegangsweg is minimaal 3,5 meter verhard.*
- *De rijstrookbreedte van een weg met éénrichtingsverkeer is minimaal 5.50 meter verhard.*
- *De rijstrook breedte van een weg met tweerichtingsverkeer is minimaal 8 meter verhard.*
- *De doorgangshoogte is minimaal 4,2 meter*
- *Bestand tegen een aslast van 10 ton*
- *Bestand tegen een totaal gewicht van 30 ton*
- *Een buitenbochtstraal van 10 meter*
- *Een binnenbochtstraal van 5,5 meter (of gelijk aan de buitenbochtstraal verminderd met 4,5 meter)*
- *Realiseer minimaal twee toegangswegen, om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten te garanderen.*

Advies:

Toegangswegen en doorgaande wegen dienen tenminste te voldoen aan de hierboven genoemde minimale eisen.

Primair bluswater

Gewenste situatie:

Een primaire bluswatervoorziening die voldoet aan de volgende eisen:

- *Een onafgebroken capaciteit van 500 liter per minuut (30 m³/uur).*
- *Bluswater wordt geleverd door brandkranen of alternatieve voorzieningen waarvan binnen 3 minuten water onttrokken kan worden*
- *De maximale afstand van deze bluswatervoorziening, ten opzichte van de opstelplaats is 100 meter.*

Advies:

Realiseer op strategische punten brandkranen met een minimale capaciteit van 30 m³/ uur.

Deze brandkranen dienen aangebracht te worden met onderlinge afstand van maximaal 200 meter. Brandkranen dienen niet in een parkeervak opgenomen te worden. Een vrije ruimte met een straal van 0.9 meter zal in de regel voldoende ruimte bieden.

Indien brandkranen in trottoirs worden geplaatst, moeten ze zich tenminste 0.35 meter vanaf de trottoirband bevinden, indien sprake is van langsparkeren. Bij gestoken parkeren dient deze afstand 0.75 meter te bedragen.

Secundair bluswater

Gewenste situatie:

Een secundaire bluswatervoorziening die voldoet aan de volgende eisen:

- *Levering voor minimaal 4 uur*
- *Minimaal 360 m³ water beschikbaar (90 m³/ uur)*

- *Waterkwaliteit is dusdanig dat er geen beschadigingen kunnen ontstaan aan de bluspomp en brandweerpersoneel niet blootgesteld wordt aan ernstige vervuiling*

Advies:

In de woonwijk is een bluswatervoorziening in de omgeving noodzakelijk in geval van escalatie van een brand. De capaciteit van deze bluswatervoorziening is 1500 liter per minuut voor een periode van 4 uur. De afstand tussen bluswater voorziening en incident is afhankelijk van het repressieve arsenaal binnen de betreffende regio of gemeente.

Opstelplaatsen

Gewenste situatie:

Een opstelplaats voor een tankautospuiter die voldoet aan de volgende eisen:

- *Een breedte van 4 meter*
- *Een lengte van 10 meter*
- *Een vrije doorgang van 4,2 meter*
- *Bestand tegen een aslast van 10 ton*
- *Bestand tegen een totaal gewicht van 20 ton.*
- *De afstand tussen de opstelplaats en het wateroppervlak is maximaal 8 meter*

De openbare weg kan ook als opstelplaats gebruikt worden mits deze voldoet aan bovenstaande eisen.

Advies:

Realiseer bij de secundaire bluswatervoorziening minimaal één opstelplaats die voldoet aan de hierboven genoemde minimale eisen.

Bluswatervoorzieningen dienen op een zo strategische mogelijke plaats te worden aangebracht. Alvorens tot uitvoering te gaan wordt geadviseerd om de ontwerptekeningen ter goedkeuring voor te leggen aan de Brandweer

INSPRAAKREACTIES

GEMEENTE BORSELE
INGEKOMEN

9 JUNI 2021

College van Burgemeester en Wethouders
Van de gemeenten Borsele
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

Heinkenszand, 7 juni 2021

Onderwerp: Inspraakreactie op VOORONTWERPBESTEMMINGSPAN "Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, 2022"

Geacht College,

Refererend aan het VOORONTWERPBESTEMMINGSPAN "Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, , brengen wij graag de volgende punten onder Uw aandacht.

Inleiding

Wij wonen zeer nabij de ontwikkelingslocatie, Het beoogde plan Platepolder zit dus letterlijk en figuurlijk 'in onze achtertuin'. Derhalve zijn we dan ook zeer begaan met hetgeen ontwikkeld gaat worden.

Vooraf willen we zeggen dat we het sowieso erg jammer vinden dat er een plan gerealiseerd wordt. Er was inmiddels tientallen jaren geleden ook al sprake van, maar tot nu toe hebben economische oorzaken het plan toch steeds uit weten te stellen. Het oorspronkelijke plan, wat destijds aan ons door Bouwfonds is voorgelegd was wat ons betreft veel aantrekkelijker. Achter ons zou een grote waterpartij gerealiseerd worden, met daaraan maar enkele zeer dure woningen gesitueerd, volledig in het groen.

Daarom is alles wat er nu komt bij voorbaat teleurstellend. We wonen hier immers al bijna 25 jaar tegen de natuur aan. Allerlei soorten vogels, konijnen, hazen, fazanten, wezeltjes en tegenwoordig zelfs een enkele roofvogel zijn regelmatig bezoekers van onze tuin. Het uitzicht op de meidoorn aan de Zuidzaksedijk is in het voorjaar fenomenaal. En de wisseling in gewassen die achter ons worden verbouwd zorgen voor een natuurlijk veranderend schilderij.

We zijn wel blij dat in elke geval achter ons voorzien is in een stukje groen, waarin de hofjes gesitueerd worden. Ook de wadi aan de noordoostzijde van de sloot vinden wij een goed idee.

Reacties

Op het laatste plan, wat ook deel uitmaakt van de AANKONDIGING, hebben wij de volgende bezwaren, om ze zo maar eens te noemen ;

1. De hofjes zijn in dit plan net iets anders gesitueerd dan in sommige eerder gepubliceerde plattegronden. Dit is voor ons een verslechtering, want niet alleen is de dichtstbijzijnde bebouwing nu meer achter ons komen te liggen, hij is ook dichterbij ingetekend. Wij zouden graag zien dat de layout zoals deze in het eerste begin is geschetst, terugkomt. In de nieuwsbrief van mei 2021 staat op de voorpagina de betere variant ingetekend.
2. Wij vinden het een gemiste kans dat niet in fase 1 van het plan wordt voorzien in een ontsluiting op de Heinkenszandseweg. Daarvoor zijn meerdere redenen ;
 - 2.1 Ten eerste betekent dit (bouw)verkeer achter onze achtertuin. In eerdere gesprekken met vertegenwoordigers van de gemeente is aangegeven dat dit maar tijdelijk zal zijn en dat bij de START van fase 2 de aansluiting op de Heinkenszandseweg gerealiseerd zal worden. Echter, fase 1 staat ingepland voor een tijdsduur van maximaal 10 jaar. Wanneer er dus om welke reden dan ook werkelijk 10 jaar over wordt gedaan om met fase 2 te starten, hebben wij 10 jaar lang een bouwweg in 'de achtertuin'. Zeer onwenselijk.
 - 2.2 Ten tweede betekent dit dat het voorziene plan met een groene invulling rondom de hofjes pas in een later stadium gerealiseerd wordt. In het ergste geval pas na 10 jaar.
 - 2.3 Ten derde is de aansluiting op de Stenevate op het beoogde punt, dus vanaf het Platewegje naast het gemeentehuis, erg ongelukkig gekozen. Vooral vrachtverkeer zal in de bouwfase moeite hebben om de haakse draai te nemen. In het plan valt te lezen dat er een verhoogd plateau is voorzien om uitzicht te krijgen op verkeer op de Stenevate. Dit lijkt ons een noodoplossing voor een in de basis slecht plan. Niet genoemd wordt, dat het fietsverkeer precies daar de oversteek moet maken. Een gevaarlijke situatie.

De beste en minst gevaarlijke optie is voor ons vanaf start fase 1 een aansluiting op de Heinkenszandseweg. Als dit niet kan, dan pleiten wij ervoor om de bouwweg vanuit het plan op een ander punt aan te laten sluiten op de Stenevate, namelijk naast de Zuidzaksedijk. Ook hier is het mogelijk om een haakse aansluiting te maken op de Stenevate, zoals het verkeersplan wenselijk acht, maar tevens is het hier mogelijk om voor vrachtverkeer tijdens de bouwfase een veel meer vloeiende indraai te creëren. Bijkomend voordeel van deze optie is, dat de groeninvulling en het fietspad richting het centrum meteen in fase 1 gerealiseerd kunnen worden. Tevens hebben wij dan geen gemotoriseerd verkeer achter ons langs.

Wat we hier nog met klem verduidelijkt willen hebben is, wat er gebeurt met de 'tijdelijke bouwweg' wanneer fase 2 NOOIT tot ontwikkeling komt of pas na meer dan 10 jaar? Hebben we dan voor altijd een weg in onze 'achtertuin'? Mensen die zeggen dat dit nooit zal gebeuren hebben de feiten uit het verleden tegen ; in 2001 had ook niemand verwacht dat het nog meer dan 20 jaar zou duren voordat er gebouwd zou worden in de Platepolder..... En als we kijken naar Goes, dan is Goese Diep zo'n afschuwelijk voorbeeld waar een tiental mensen meer dan 15 jaar in the middle of nowhere hebben gewoond door een gemeente/ontwikkelaars die het af liet(en) weten om het voorgespiegelde bouwplan verder te ontwikkelen!

3. De impressies die we tot nu toe hebben gezien van de appartementen zijn niet hoopgevend. Ik heb het in een Online bespreking een keer een cruise schip genoemd, maar de sfeer van een ziekenhuis is ook treffend genoeg. Dit is wat ons betreft niet wenselijk. We hebben inmiddels enkele andere voorbeelden aangedragen die beter passen bij het landelijke karakter van de polder.
4. De impressies die we hebben gezien van de hofjes sluiten meer aan bij wat wij wenselijk zouden vinden. Hier vinden we het belangrijk dat deze aan onze kant van het plan zo laag mogelijk blijven, bij voorkeur 1 bouwlaag met plat of schuin gesitueerd dak, zoals de boerderijwoningen aan de Stenevate. De al genoemde tweelaags bebouwing met een kap is tegenwoordig met de nieuwe minimumhoogtes per verdieping wat ons betreft te hoog en een wat speels karakter/gedifferentieerdheid in woningen zou hier helpen om een massief ogend geheel te voorkomen.

Wij vertrouwen hiermee onze zienswijze voldoende gemotiveerd te hebben en zien met belangstelling Uw reactie tegemoet. Mocht een nadere toelichting gewenst zijn, of een overleg tot de opties behoren, dan zijn wij daartoe als vanzelfsprekend bereid.

Met vriendelijke groet,

- 8 JUNI 2021

Geacht College van burgemeester en wethouders,

Bijgevoegd vind U mijn reactie op het voorliggende voorlopige bestemmingsplan Platepolder.

Met betrekking tot de inrichting van het plan Platepolder.

- Om ook in de eerste fase mogelijkheden voor jongeren te scheppen, ruimte maken in woonhof 3 (in de knik van de Zuidzaksedijk) voor Tiny Houses.
- Langs de Heinkenszandseweg een voetpad aanleggen zodat rondje waterpartijen gemaakt kan worden
- Ontsluiting Platepolder al in eerste fase realiseren via aansluiting op de Heinkenszandse weg.

Voordelen : Bouwverkeer al in eerste fase niet via ontsluiting op de Stenevate

Langs ontsluitingsweg kunnen in eerste fase al bomen worden geplant

~~Veel meer flexibiliteit bij verdere ontwikkelingen verdere fases~~

Druk op alle verkeerssoorten op de Stenevate minder

Na realisatie eerste fase geen lastige situatie om de die fase geplande ontsluiting op de Stenevate terug te draaien.

Ontsluiting op drukke Stenevate voor alleen voetgangers en fietsers blijft ook zonder mvt iets wat veel aandacht behoeft om de veiligheid van bijv. kinderen te waarborgen.

Parkeerplaats gemeente ontsluiten via Lidl route.

Met betrekking tot het verkeerskundig onderzoek .

Er zijn in dit verkeersonderzoek alleen mvt geteld, Overige voertuigen en verkeersdeelnemers zoals bijv. fietsers, snor- en bromfietsers, etc. ontbreken geheel. Hetzelfde gaat op voor de voetgangers. Deze zijn niet meegenomen in dit onderzoek.

~~Ik zie nergens een intensiteitsvermelding die specifiek betrekking heeft op fietsers en voetgangers~~

Het is in deze tijd toch niet realistisch om te stellen dat alleen motorvoertuigen maatgevend zijn voor de inrichting van een weg. Bij de landelijk gebruikte kentallen voor de inrichting van wegen (CROW) zijn er voor niet motorvoertuigen geen kentallen bekend en worden dus niet gebruikt. Een grote misser ,dit vereist dringend aandacht.

De Stenevate is een belangrijke hoofdweg voor langzaam verkeer en fietsverkeer naar Goes (scholieren en werknemers uit Heinkenszand, 's-Heerenhoek, Borssele en vice-versa) .

Er is geen rekening gehouden met deze bestaande verkeersintensiteit van langzaam verkeer. Ook is niet ingegaan op toekomstig langzaam verkeer van en naar Platepolder en van en naar een van de supermarkten.

Het realiseren van een verkeersveilige situatie rond dit plan en met name op de Stenevate is voor mij nog niet opgelost zolang fietsers en voetgangers niet meegenomen zijn. Verzoek U derhalve dit alsnog de nodige aandacht te geven.

Van:
Verzonden: dinsdag 8 juni 2021 21:02
Aan: Info Borsele
CC: Wethouderssecretariaat Borsele
Onderwerp: Opmerkingen Bestemmingsplan Platepolder

Dinsdag 8 juni 2021, Heinkenzand

Geacht College van burgemeester en wethouders,

Bijgevoegd mijn reactie op het voorliggende voorlopige bestemmingsplan Platepolder.

Reeds nu zien wij de Stenevate de verkeersbelasting toenemen, sinds de komst van de Jumbo. En deze zal verder toenemen met de komst van een tweede supermarkt en de Platepolder ontsluiting via de Stenevate. Zwaar vrachtverkeer zorgt voor trillingen en zijn voelbaar in onze woning. De aannames uit het verkeersonderzoek verdient aandacht voor ongemotoriseerd verkeer, daar fietsers moeten kuisen bij een nieuwe aansluiting van de Platepolder op de Stenevate. Dat hier gesproken wordt over goede doorstroom, waarborgt nog niet de veiligheid van de fietsers. Wij betwijfelen ten eerste of er een goede doorstroom is op deze kruising.

Daarnaast zien we de tijdelijke ontsluiting als een verkeerde keuze op basis van investeringsredenen. Ook hier zou voor de veiligheid een aansluiting middels een tijdelijke weg op de Heinkenszandseweg een verbetering zijn dan wat nu in fase 1 wordt voorgesteld. Bouwverkeer zal ook via een andere route kunnen komen. Ons voorstel zou zijn de aansluiting op de Heinkenszandseweg gelijk in fase 1 uit te voeren (al dan niet met tijdelijke weg middels steconplaten). Indien de verkopen van fase 1 tegenvallen en fase 2 verlaat gaat plaatsvinden komt er ook geen beoogde/beloofde aansluiting met de Heinkenszandseweg.

Verder vinden we het jammer dat op het terrein van fase 2 er in fase 1 niet de mogelijkheid wordt gegeven voor tijdelijke Tiny Houses. Vooral jongeren/starters op de woningmarkt hebben het moeilijk en zouden een mooie start kunnen maken in Heinkenszand.

In het verkeersonderzoek zijn de overige weggebruikers niet meegenomen (fietsers, snor-, bromfietsers en voetgangers). De conclusies van het verkeersonderzoek zijn derhalve niet volledig.

We zien graag dat de gemeente aan bovengenoemde onderdelen serieus aandacht geeft in de daadwerkelijke uitvoer. Vooral veiligheid voor fietsers is niet goed gewaarborgd. Waarom kan het fietspad bijvoorbeeld niet doorgetrokken worden op de Stenevate? Helaas moeten wij ook concluderen deze opmerking en andere commentaren van bewoners uit de klankbordgroep niet zijn meegenomen door de gemeente.

Verzoek U derhalve dit alsnog de nodige aandacht te geven.

VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN “Kern Heinkenszand, gedeelte Platepolder fase 1, 2022”

Reactie werkgroep Duurzaam Heinkenszand B2030

Onze zienswijzen op het onderwerp regels en hun toelichting is genummerd en omljnd.

Onze zienswijze 22 op de bijlagen is niet omljnd en heeft betrekking op onze gehele tekst.

Regels

Artikel 4 Verkeer

Artikel 5 Wonen

5.2 Bouwregels

Zienswijze 1

Er worden wel regels opgesteld ten aanzien van maximaal %-age bebouwing van een achtererf, maar er is geen grens voor toelaatbare verharding hiervan?

5.4 Specifieke gebruiksregels

Gebruik van bijgebouwen voor huisvesting van personen is dus verboden. Dus: Geen B&B in bijgebouwen, Geen (toeristen) huisvesting in het hoofdgebouw waarbij de bewoners in het bijgebouw verblijven (zoals in veel kustplaatsen), Geen huisvesting van arbeidsmigranten etc. in bijgebouwen. (beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten)

Zienswijze 2

Dus ook geen mantelzorgwoning.

Geldt dit ook voor aan de woning verbonden bijgebouwen? Bv een aangebouwde garage? Mag ik een aangebouwde garage te zijner tijd omvormen tot een gelijkvloerse senioren slaapkamer met badkamer?

Zienswijze 3

Hoeveel verkeersaantrekkelijke activiteit is toegestaan? Hoeveel extra verkeer is toelaatbaar?

Zienswijze 4

Er zijn geen windturbines toegestaan. Dus ook geen kleine turbines, rotoren en dergelijke voor kleinschalige persoonlijke elektriciteitsopwekking?

Artikel 9 Algemene bouwregels

Zienswijze 5

Zijn er eisen/wensen ten aanzien van ligging en zon oriëntatie? Natuurlijke zontoelating in winter t.b.v. verwarming, voorkomen temperatuuroverschrijding in zomer, gunstige plaatsing en oriëntatie van PVT panelen en zonnecollectoren. Gebruik van overstekken en leibomen als zonwering in de zomer.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

Zienswijze 6

Is deze parkeernorm wel van deze tijd? (Toekomstig gebruik van deelauto's)

Zienswijze 7

Het oprichten van antennes en masten tot een bouwhoogte van 15 meter is toegestaan! (GSM G5/G6, C2000 netwerken) Past dit wel in een woonwijk?

Toelichting

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de

sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

3.3 Toekomstige situatie

Fasering

De eerste fase van Platepolder wordt aangesloten op de Stenevate, maar vanaf de tweede fase wordt het autoverkeer omgeleid via de Heinkenszandseweg. Voor fietsers en voetgangers blijven er diverse korte aansluitingen/verbindingen met het dorpshart.

Platepolder wordt een woonwijk die inspeelt op de toekomst, met duurzaamheid als belangrijk uitgangspunt. In de planvorming is er dan ook veel aandacht voor woningisolatie, circulair bouwen en klimaatbestendigheid. Het plan biedt ruimte voor en nodigt uit om in te spelen op nieuwe technieken en inzichten.

Zienswijze 8

Zijn er eisen/wensen ten aanzien van ligging en zon oriëntatie? Natuurlijke zontoelating in winter t.b.v. verwarming, voorkomen temperatuuroverschrijding in zomer, gunstige plaatsing en oriëntatie van PVT panelen en zonnecollectoren. Gebruik van overstekken en leibomen als zonwering in de zomer.

Verkeer en parkeren

Ontsluiting

De woonwijk Platepolder zal voor gemotoriseerd verkeer ontsloten worden via de Heinkenszandseweg (provinciale weg), omdat het Platewegje en de Stenevate niet voldoende geschikt zijn om 300 tot 350 woningen te kunnen ontsluiten. Door de ontsluiting "buitenom" te realiseren wordt bovendien voorkomen dat autobewegingen van de ene wijk/buurt naar de andere wijk/buurt in Heinkenszand door het dorp plaatsvinden met extra verkeersdruk in het dorp tot gevolg. Daarnaast worden bewoners op deze manier gestimuleerd om voor korte afstanden in het dorp te wandelen en/of de fiets te pakken.

De eerste fase daarentegen kan – gezien het relatief lage aantal autobewegingen – nog wel via het Platewegje op de Stenevate aangesloten worden. Hiertoe wordt ter plaatse van het parkeerterrein van het gemeentehuis een tijdelijke aansluiting op de Stenevate gerealiseerd. Deze aansluiting alleen gebruikt voor het ontsluiten van 94 woningen in de eerste fase. Zodra er met de tweede fase wordt begonnen, wordt de aansluiting op de Heinkenszandseweg gemaakt en zal de ontsluitingsstructuur worden 'omgeklapt'. De aansluiting op de Stenevate kan dan worden afgewaardeerd tot een route voor langzaam verkeer en calamiteiten.

Zienswijze 9

In de toekomstige verkeersafwikkeling, zeker in de 1^e fase, is totaal geen rekening gehouden met de overige verkeersdeelnemers. O.m. fietsers, voetgangers en overig langzaam verkeer. Er is uitsluitend gerekend in motorvoertuigbewegingen (= auto's)

Parkeerbehoefte

Zienswijze 10

Is de gehanteerde parkeernorm nog wel van deze tijd?

Is er rekening gehouden met het typische Zeeuwse dorpskarakter? (Weinig tot geen OV buiten spits- en kantooruren? Geen busverbindingen in de avonduren en op zon- en feestdagen)

Is er rekening gehouden met toekomstig gebruik van (elektrische) deelauto's?

Hoofdstuk 4 Kwaliteit van de leefomgeving

4.1 Geluidhinder

Zienswijze 11

Er is uitsluitend rekening gehouden met verkeer gebonden geluidproductie (auto's) en hinder hiervan. Niet met toekomstige hinder van burengeluid en geluid van huisinstallaties (Geluidsinstallaties, warmtepompen, airco's, PV omvormers, etc.)

Zienswijze 12

De aangegeven uitwijkroutes bij verstoringen op het hoofdwegennet lopen op kleine afstand van het beoogde woongebied. Met deze extra verkeerbelasting en samenhangende geluidproductie en- hinder wordt totaal geen rekening gehouden. Dit aspect ontbreekt geheel in het onderzoek.

4.3 Flora en Fauna

Op de planlocatie komen wel algemene soorten voor, die weliswaar beschermd zijn, maar zo algemeen dat hun voortbestaan niet wordt bedreigd

Zienswijze 13

Bovenstaande bewering mist elke onderbouwing. Hoe worden deze soorten tijdens en na aanleg van deze uitbreiding blijvend beschermd? Is er in conserverend en uitbreidend onderhoud en beheer van deze dijken voorzien?

4.4 Cultuurhistorisch Hoofd Structuur

Zowel de Zuidzaksedijk als de Oudekamersedijk zijn aangemerkt als historische dijken.

De dijken vallen echter buiten het plangebied waardoor er geen veranderingen optreden ten aanzien van deze dijken.

Zienswijze 14

Bovenstaande bewering mist elke onderbouwing. Kunnen/mogen bewoners bezwaar maken tegen de wijze waarop deze dijken al of niet onderhouden worden? Wat is het effect van de flora en fauna van deze dijken op het mogelijk negatief woongenot van de toekomstige bewoner?

4.6 Water

De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid.

Door klimaatsverandering is sprake van toenemende kans op overstroming, wateroverlast, langdurige droogte en extreme hitte.

In het kader van de kwaliteit van de woonomgeving wordt in het omgevingsplan onder meer gestreefd naar het terugdringen van regionale wateroverlast in het landelijke en stedelijk gebied. Bij de uitvoering geldt de trits vasthouden-bergen-afvoeren als uitgangspunt.

Zienswijze 15

Dit moet voornamelijk gelden voor de niet-particuliere terreinen (straten, pleinen, etc.) Gebruik hier waterdoorlatende verhardingen.

Zienswijze 16

Er worden wel regels opgesteld ten aanzien van maximaal %-age bebouwing van een achtererf, maar er is geen grens voor toelaatbare verharding hiervan. Hoeveel oppervlak van het eigen perceel mag bebouwd en ook verhard worden. Zijn er eisen ten aanzien van individuele hemelwaterafvoer van deze verhardingen en bebouwingen. (alles infiltreren op het eigen perceel, geen afvoer op het openbare (regenwater) riool) Er is dan (bijna) geen noodzaak meer voor een apart regenwaterriool.

Zienswijze 17

Alle regenwater van verhardingen op eigen terrein verplicht individueel opvangen en gebruiken voor grijswater toepassingen (Toiletspoelingen, wasautomaten, vaatwassers, tuin- en plantenberegening, autowassen, Geen douche, bad, fonteintjes en keukens) In de bouwverordeningen opnemen? Bewoners besparen zo enorm op drinkwatergebruik. Duurzaamheidsaspect. Grondwateronttrekking uit ondergrond en sloten niet toestaan!

Zienswijze 18

Om insectenoverlast in de zomer te voorkomen dient stilstaand openbaar water te voorkomen, tenzij hierin voldoende vis en overige waterdieren jaarrond aanwezig is die de populatie van insecten- en insectenlarven voldoende laag houdt. Dit speelt vooral bij woningen die nabij water gebouwd worden.

4.8 Externe veiligheid

Transportroutes

Het basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen ligt weliswaar buiten de gevaar contour.

Zienswijze 19

Maar de aangeven uitwijkroutes bij verstoringen op het hoofdwegennet lopen op kleine afstand van het beoogde woongebied. Gelden deze uitwijkroutes ook voor ADR plichtige transporten? Of worden deze transporten (tijdelijk) gestopt en aangehouden ondanks de daaraan verbonden kosten voor de transporteur en ontvangers?

Hoe leg je dit onmiddellijk uit aan de (meestal Oost-Europese) chauffeurs en transporteurs?

Deze uitwijkroutes zijn wel een duidelijke risicobronnen bij verkeersproblemen op het ADR basisnet. Deze bijzondere situaties ontbreken geheel in de beoordeling.

7.1 Participatie

De gemeente Borsele heeft hier tijdens het ontwerpproces van de nieuwe woonwijk Platepolder invulling aan gegeven door gedurende het gehele ontwerpproces in overleg te treden met omwonenden, geïnteresseerden en andere belangstellenden voor het kopen van grond of een woning in Platepolder.

Zienswijze 20

Deze genoemde groep geïnteresseerden en belangstellenden heeft maar een beperkte omvang. Het zijn omwonenden en belangstellenden voor het kopen van grond of een woning in Platepolder.

Personen die er niet vanaf het begin bij de planvorming zijn betrokken kunnen niet later toegevoegd worden. **Argument van de Gemeente is : Maximale omvang is en blijft 30 personen.**

Van een lid van deze klankbord heb ik begrepen dat de leden van de klankbord (bijna) allemaal personen zijn met een zeer persoonlijk en zeer individueel belang. (mag ik een kelder onder mijn toekomstig huis graven?)

Dit lid zag geen collectief belang bij de overige deelnemers van deze klankbordgroep

Naar mijn mening ontbreekt het deze klankbordgroep aan representativiteit.

(Het gebruikte contactadres: bouwgrond@borsele.nl nodigt alleen kopers uit, en niet zozeer andere belangstellenden met een collectief belang) Ik wil :

en als lid van een van de **B2030** werkgroepen graag participeren in de klankbordgroep, maar zoals gemeld is mijn aanvraag hiervoor door de Gemeente afgewezen

7.2 Maatschappelijke toetsing

Zienswijze 21

Er is een discrepantie in de gepubliceerde reactie termijnen in de Staatcourant en het Gemeentebblad. In deze publicaties staat als reactietermijn: 13 mei t/m 9 juni 2021.

In de internetpublicatie www.ruimtelijkeplannen.nl staat als termijn 4 weken : 13 mei t/m 19 juni 2021.

Gaarne vermelding van de juiste termijnen, en verlening van de reactietermijn t/m 19 juni 2021

Bijlage 1: Verkeerskundig onderzoek woningbouw Platepolder Heinkenszand fase 1

Zienswijze 22 (Omvat de gehele onderstaande tekst)

De conclusie is gebaseerd op modellen en aannamen. Zijn deze modellen (rekenprogramma) en aannamen geverifieerd en representatief voor deze specifieke situatie? Ik zie nergens een intensiteitsvermelding die specifiek betrekking heeft op fietsers. Mijn vraag is of deze modellen en aannamen wel correct zijn

Er is in dit verkeersonderzoek alleen auto's geteld, en er is uitsluitend rekening gehouden met mvt (motorvoertuigen, eigenlijk alleen auto's). Overige voertuigen en verkeersdeelnemers zoals motoren, fietsers, snor- en bromfietsers, scootmobielen, invalidenvoertuigen, brommobielen etc. ontbreken geheel. Deze zijn compleet verwaarloosd en niet meegenomen in dit onderzoek. Is dit onderzoek wel goed en correct gedaan?

De Stenevate is een belangrijke hoofdweg voor langzaam verkeer en fietsverkeer naar Goes (scholieren en werknemers uit Heinkenszand, 's-Heerenhoek, Borssele en vice-versa) en fietsverkeer van Goes (werknemers) naar Heinkenszand en naar de genoemde dorpen en naar het Sloegebied.

Er is geen rekening gehouden met deze bestaande verkeersintensiteit van langzaam verkeer. Ook is niet ingegaan op toekomstig langzaam verkeer van en naar Platepolder en van en naar een van de supermarkten. Is het reëel om modelmatig te veronderstellen dat deze deelnemers uit de Platepolder 2 maal de Stenevate zullen oversteken?

- Zo ja dat geeft dit 2 maal extra kruisend (langzaam) verkeer op de Stenevate met een hogere kans op conflicten tussen deze overstekers en het (doorgaand en afslaand) autoverkeer op de Stenevate.
- Zo nee, dan ontstaat er op de Stenevate tussen de Plateweg en de inrit van de supermarkten een stroom langzaam verkeer aan de linkerzijde van de Stenevate. Dit geeft conflicten met het tegemoetkomend verkeer op de Stenevate.

In de modellen is met deze extra verkeersstromen totaal geen rekening mee gehouden.

Verder wordt vooral 's-ochtends (tussen 07:00 en 08:00 met piek om ca 07:30) tijdens de schoolperiodes de kruising Stenevate en Kraaiendijk gebruikt als wachtplaats voor scholieren die naar Goes op school gaan. Vaak wachten zij daar op hun vrienden/vriendinnen uit Heinkenszand/'s-Heerenhoek/Borssele om als groep naar school in Goes te fietsen. Deze wachtende groep blokkeert gedeeltelijk de rijbaan op de Stenevate en geeft zo conflicten met achteropkomend (auto)verkeer. Vervolgens steekt deze gevormde groep als groep de Stenevate over naar het (verplichte) fietspad aan de linkerzijde. Deze situatie met wachtende en overstekende groep scholieren wordt compleet genegeerd in het verkeerskundig onderzoek en model.

Doortrekken van het bestaande fietspad tot aan de Raadsboerderij en creëren van een (overdekte?) wachtplaats voor scholieren kan in grote mate de conflicten met groepen wachtende en overstekende fietsers voorkomen en zo de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers verhogen.

Er wordt aanbevolen om de kruising Plateweg Stenevate te voorzien van een plateau.

Het gebruik van plateaus op kruisingen en in bochten houdt additionele risico's in voor eensporige evenwichtsvoertuigen waarbij de verticale stabiliteit gerealiseerd wordt door het gyroscopische effect van de draaiende wielen. (motorfietsen, bromfietsen en snorfietsen)

Als deze voertuigen gedwongen worden tot plotselinge snelheids- en hoekveranderingen is de voertuigstabiliteit in het geding. Op een vlakke ondergrond is dit voor de meeste rijders wel beheersbaar. Als de rijder tot zo'n manoeuvre gedwongen wordt in een bocht (bv de kruising met Zuidzaksedijk) of op het stijgend of dalend randgedeelte van zo'n plateau geeft dit een extra uitdaging voor de rijder met mogelijk een grotere kans op een val (eenzijdig ongeval).

Leg geen plateaus aan in bochten en maak deze ook in het donker en met nat wegdek goed zichtbaar.

Gemeente Borsele
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1
4450 AA Heinkenszand

Middelburg, 8 juni 2021

Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Platepolder fase 1

Geacht College,

U heeft bekendgemaakt voor de eerste fase van de te ontwikkelen woonwijk Platepolder in Heinkenszand een bestemmingsplan in voorbereiding te hebben. Dit voorontwerp- bestemmingsplan hebben wij geraadpleegd via www.ruimtelijkeplannen.nl. In uw plan is al rekening gehouden met duurzaamheid door het toepassen van o.a. een goede woningisolatie en maatregelen voor klimaatbestendigheid in de wijk. Wij willen met deze reactie nog extra aandacht vragen voor de biodiversiteit.

Biodiversiteit in de gebouwde omgeving

Biodiversiteit in de bebouwde omgeving wordt vaak gezien als een bedreiging voor de voortgang van plannen voor woningbouw. Dit is wat ons betreft niet terecht: groen in de bebouwde omgeving beperkt de gevolgen van klimaatverandering én draagt bij aan het welbevinden van inwoners. Klimaatadaptatie door groen betekent minder wateroverlast, minder hittestress en een betere bodem met minder kans op droogteschade.

Voor bewoners betekent het een gezondere en aantrekkelijke woonomgeving met meer sociale cohesie. Het is belangrijk dat gemeentes bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken ook denken aan biodiversiteitsherstel en de actieve bescherming van bedreigde soorten door bijvoorbeeld natuurgebiedjes op te nemen in de wijk voor typische stadse of dorpse dier- en plantsoorten.



Vier aandachtspunten

Om de biodiversiteit in de bebouwde omgeving te verbeteren, is er beleid nodig op basis van vier uitgangspunten: natuurinclusief bouwen, actief beschermen, biodivers beheeren en bewust beleven. Wij verwijzen daarbij ook graag naar Zeeuwse natuurambitie¹ die wij in 2020 publiceerden met zes natuurorganisaties in Zeeland. Hieronder gaan we nader in op natuurinclusief bouwen.

Natuurinclusief bouwen

De kunst is om natuurversterking te laten meeliften bij de bouw en ontwikkeling van de wijk. Natuurversterking lift weer makkelijk mee met andere thema's als klimaatadaptie, leefbaarheid, gezondheid en spelen. De basisprincipes zijn eenvoudig: dieren zoeken een plek om te broeden (bijvoorbeeld in een neststeen of, ze zoeken beschutting (bijvoorbeeld in hoog gras of in hagen en struiken), ze moeten eten kunnen vinden (insecten, rupsen, bessen etc.) en het is fijn als er water beschikbaar is. We verwijzen voor het beleid als voorbeeld naar de maatregelenpakketten voor natuurinclusief bouwen en bijbehorend puntensysteem van de gemeente Ede². Voorbeelden van natuurinclusief bouwen in het plan/project zijn: groene gevels en daken, ingemetselde nestkasten in de woningen voor vleermuizen en vogels, insectenmuur, afkoppelen van regenwater met waterdoorlatende bestrating, verduistering van lichtbronnen voor nachtdieren, vogel-, vlinder- en bijvriendelijke bloemen en struiken, natuurvriendelijke oevers, nestkasten in bomen, en natuurlijke speelparken.

Indien bij de bouw van de woonwijk Platepolder wordt tegemoet gekomen aan het uitgangspunt van natuurinclusief bouwen, is de eerste belangrijke stap voor biodiversiteit in de gebouwde omgeving genomen. Wij zijn van mening dat een biodiverse woonwijk niet alleen goed is voor de natuur, maar ook voor het welzijn van de bewoners. Graag horen wij van u of deze mening met ons wordt gedeeld en welke natuurinclusieve ideeën in het plan zijn of nog worden opgenomen.

Met vriendelijke groet,

¹ <https://zmf.nl/wp-content/uploads/sites/10/2020/10/Zeeuwse-Natuurambitie.pdf>

² <https://www.ede-natuurlijk.nl/natuurinclusief>