

Bestemmingsplan Aardebolleweg en fietspad Kwistenburg




, voorzitter

, griffier

Titel Bestemmingsplan "Aardebolleweg en fietspad Kwistenburg"
Gemeente Goes
Status vastgesteld
Datum 21 januari 2010
Projectnummer 1

Fase	Uitspraak/Besluit	Datum/Periode
Ontwerpplan ter inzage	10 september 2009	
Vaststelling door gemeenteraad	21 januari 2010	
Ter inzage legging vastgesteld plan	18 februari 2010	
Beroep ingesteld bij Afdeling bestuursrechtspraak		
Voorlopige voorziening gevraagd bij Voorzitter Afdeling bestuursrechtspraak		
Inwerkingtreding bestemmingsplan		
Essentie uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak		
Onherroepelijkheid bestemmingsplan		

Inhoudsopgave

Toelichting	4
1. Inleiding	5
2. Beleidskader	6
2.1. Rijksbeleid	6
2.2. Provinciaal beleid	6
2.3. (Boven)gemeentelijk beleid	8
2.4. Conclusie	9
3. Inventarisatie en analyse	11
3.1. Ligging (omgeving) plangebied	11
3.2. Bestaande situatie	11
3.3. Omgeving	12
4. Visie op het plangebied	13
4.1. Visie	13
4.2. Beoogd plan en inrichting	14
5. Milieu en Duurzaamheid	15
5.1. Geluidhinder	15
5.2. Water	16
5.3. Bodemverontreiniging	18
5.4. Flora en Fauna	19
5.5. Externe veiligheid	22
5.6. Archeologie	22
5.7. Luchtkwaliteit	23
6. Juridische vormgeving	28
6.1. Planvorm	28
6.2. Toelichting op de bestemmingen	28
7. Handhaving	30
8. Economische uitvoerbaarheid	32
9. Maatschappelijke toetsing	33
9.1. Maatschappelijke toetsing	33
Bijlagen	45
Bijlage 1 Verkeerskundige onderbouwing	
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek	
Bijlage 3 Onderzoek Luchtkwaliteit	

Toelichting

Behorende bij het bestemmingsplan "Aardebolleweg en fietspad Kwistenburg" van de gemeente Goes.

1. Inleiding

Ten noordwesten van de stad Goes ligt de kern Wolphaartsdijk. Deze kern bestaat uit het dorp zelf, waar voornamelijk wordt gewoond en uit een recreatieconcentratie ter hoogte van het jachthaven-gebied en omgeving. De zogenaamde recreatieve hotspot is eigenlijk alleen bereikbaar via een route dwars door de kern van Wolphaartsdijk. Met name in de zomermaanden wordt door de inwoners van Wolphaartsdijk hinder ondervonden van deze verkeersbewegingen. De straten in het dorp zijn relatief smal en recreanten proberen hier met auto (vaak met caravan of boot erachter) hun weg te vinden. Dit is voor zowel de dorpsbewoners als de recreanten (die het liefst zo snel mogelijk bij de jachthaven willen zijn) geen optimale situatie. Er is nog wel een andere (auto)route richting het recreatiegebied, maar dit is een smalle polderweg waar zowel fiets- als autoverkeer langs rijdt. Dit kan voor onveilige verkeerssituaties zorgen en bovendien nodigt de route voor het autoverkeer niet uit. Vandaar dat automobilisten nog steeds kiezen voor de route door het dorp.

De gemeente en het waterschap hebben besloten om hiervoor een oplossing te zoeken. De maatregel die met voorliggend plan wordt beoogd, is het opwaarderen en doortrekken van de Aardebolleweg om deze route weer aantrekkelijk te maken voor het autoverkeer. Het is bovendien de bedoeling om het fietsverkeer een andere route te laten rijden. Deze maatregel is onderdeel van de verkeersoplossing voor Wolphaartsdijk en wordt hiermee eveneens beoogd.

De gronden in dit verkeersproject zijn gelegen in bestemmingsplan "Landelijk gebied", dat is vastgesteld op 20 december 2001 en in werking is getreden in augustus 2003.

Voor zover het project betrekking heeft op de route voor gemotoriseerd verkeer geldt dat de Aardebolleweg zelf de bestemming "Verkeersdoeleinden" heeft. De gronden waarop de Aardebolleweg wordt doorgetrokken hebben de bestemming "Agrarische doeleinden", klasse F. Alleen voor het laatst genoemde onderdeel is er sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan.

De gronden binnen het project die zijn bedoeld voor het fietspad zijn grotendeels gelegen binnen de bestemming "Beschermd dijk" en binnen die bestemming is de aanleg van een fietspad toegestaan. Een deel valt echter binnen de bestemming "Natuurgebied" en binnen die bestemming past de aanleg van een fietspad niet.

Met de visie op het plangebied (hoofdstuk 4) geeft de gemeente aan welke ontwikkelingen zij binnen de planperiode van 10 jaar en binnen de marges van het reële gewenst acht. Om een visie te kunnen formuleren en een bestemmingsplan op te kunnen stellen dient allereerst de Ausgangssituatie in beeld te worden gebracht. Hoofdstuk 3 gaat daarom in op de inventarisatie en analyse van het plangebied. Daarvoor komt, in hoofdstuk 2, het beleidskader dat op voorliggend plan van toepassing is aan de orde. Hoofdstuk 5 gaat in op de milieu- en duurzaamheidsaspecten van het plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 de juridische vormgeving van het plan toegelicht. Hoofdstuk 7 gaat in op de handhaving van de regels van dit bestemmingsplan. Tenslotte komen in de hoofdstukken 8 en 9 de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing/overleg aan de orde.

2. Beleidskader

2.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte bevat het nationaal ruimtelijk beleid tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn. Het kabinet heeft de Nota Ruimte uitgebracht als kabinetsstandpunt (deel 3) van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid. De beleidsvoornemens die hieraan ten grondslag liggen betreffen de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor verschillende ruimte-vragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging van ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

Het rijk streeft naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur van Nederland. Voor de op de hoofdinfrastructuur aansluitende regionale en lokale verbindingen zijn de provincies en de (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk.

Het voorliggende plan richt zich ook op een aantal van de bovengenoemde doelen van het rijksbeleid. Zo wordt een versterking van de recreatie beoogd en moet de splitsing autoverkeer/langzaam verkeer leiden tot borging van de veiligheid. Geconcludeerd kan dan ook worden dat het voornemen tot verbreden en doortrekken van de Aardebolleweg en het splitsen van het autoverkeer/langzaam verkeer passend is in het rijksbeleid.

2.2. Provinciaal beleid

Omgevingsplan (2006)

Het Omgevingsplan Zeeland is het beleidsplan van de provincie dat op hoofdlijnen aangeeft hoe onze provincie er over 15 tot 20 jaar uit moet zien.

Duurzaam ontwikkelen

Duurzaam ontwikkelen vormt het centrale uitgangspunt voor het Omgevingsplan Zeeland. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in drie hoofddoelstellingen van beleid:

- Het versterken van de bijzondere Zeeuwse Omgevingskwaliteiten;
- Het bevorderen van de sociaal-culturele dynamiek en het vasthouden aan een gematigde bevolkingsgroei;
- Het faciliteren van de noodzakelijke en gewenste economische dynamiek.

Hieronder wordt ingegaan op de eerstgenoemde hoofddoelstelling.

Versterken omgevingskwaliteit

Het Omgevingsplan biedt meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, maar de inpassing van deze ontwikkelingen mag niet ten koste gaan van de omgevingskwaliteiten. Derhalve is onderscheid gemaakt in twee gebiedsgerichte strategieën:

- De strategie beschermen;
- de strategie ruimte voor een nadere afweging.

De eerste strategie geldt voor zeer kwetsbare en waardevolle gebieden. Een klein deel van het plangebied valt binnen deze strategie. Binnen dit regime zijn nieuwe projecten, plannen of handelingen niet toegestaan indien deze wezenlijke kenmerken of waarden van een gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van algemeen belang.

Het plangebied valt grotendeels onder de strategie "ruimte voor een nadere afweging". Bij het afwegen van de inpassing van nieuwe ontwikkelingen en initiatieven spelen bij deze strategie de volgende aspecten een rol:

- Gewenste ontwikkeling: de keuze voor wat wenselijke ontwikkelingen zijn, wordt ingegeven door de gewenste economische en sociaal-culturele en ruimtelijke dynamiek. Het al dan niet wenselijk zijn van een ontwikkeling wordt veelal ingegeven door beleidskeuzes;

- **Locatiekeuze:** de locatiekeuze is sterk van invloed op het effect dat een ontwikkeling heeft op de omgevingskwaliteit. Als de verschillende omgevingskwaliteiten op een goede manier geanalyseerd worden dan werken ze sturend op de locatiekeuze. De mate van sturing zal per locatie verschillend uitpakken vanwege de verschillen in omgevingskwaliteit;
- **Vormgeving:** nieuwe ontwikkelingen dienen de omgevingskwaliteiten te benutten. Door de vormgeving van de bebouwde en de onbebouwde omgeving van de nieuwe ontwikkeling wordt hier invulling aan gegeven. De vormgeving van nieuwe bebouwing dient dan ook qua hoogte, massa, materiaalgebruik, schaal en maatvoering aansluiting te zoeken bij de omgevingskwaliteiten van de beoogde locatie, de omgeving en de reeds gerealiseerde bebouwing. Bij de vormgeving van de onbebouwde omgeving is het minstens zo belangrijk om de omgevingskwaliteiten te benutten. Hierbij gaat het om de structuur, de inrichting en de aankleding van de onbebouwde ruimte en de aansluiting op de directe omgeving of de landschappelijke inpassing;
- **Bijdrage versterking omgevingskwaliteiten:** uitgangspunt is dat in een aantal situaties van nieuwe projecten of initiatieven een directe bijdrage geleverd moet worden aan het versterken van de omgevingskwaliteiten. De manier waarop uitwerking is gegeven aan dit principe, in een concreet project of een gebied, maakt onderdeel uit van de uiteindelijke afweging van het al dan niet inpasbaar zijn van een nieuwe ontwikkeling;
- **Wettelijke eisen:** In ieder geval dient een ontwikkeling of initiatief te voldoen aan alle (sectorale) wettelijke vereisten. In dit afwegingskader is dit aspect van wettelijke vereisten een bijzonder aspect, omdat het niet voldoen aan deze voorwaarde een nadere afweging op basis van de andere aspecten uit sluit.

Het basisbeleid ten aanzien van mobiliteit, bestaat uit een aantal onderdelen, te weten:

- **Bereikbaarheid auto:** de belangrijkste functies en voorzieningen zijn bereikbaar met de auto. Vanuit heel Zeeland is het hoofdwegennet binnen 10 minuten bereikbaar en er is sprake van een goede doorstroming;
- **Bereikbaarheid openbaar vervoer:** het openbaar vervoer is in Zeeland voor iedereen toegankelijk. Er rijden lijnbussen waar voldoende vraag is. Waar niet voldoende vraag is, is sprake van vraagafhankelijk vervoer;
- **Bereikbaarheid fiets:** voor de fiets wordt gestreefd naar kwaliteit. Dit betekent dat er comfortabele, veilige en directe fietsroutes zijn voor de schoolgaande jeugd, woon-werkfietsers en recreatieve fietsers;
- **Verkeersveiligheid:** het wegennet in Zeeland is zo veilig als redelijkerwijs mogelijk;
- **Leefbaarheid:** de negatieve effecten van het verkeer (hinder, overlast en barrièrewerking) worden zoveel mogelijk tegen gegaan. Het verkeer mag het goed functioneren van de leefomgeving niet belemmeren.

Voorgenomen plan voldoet aan het basisbeleid op provinciaal niveau. Met het voorliggende plan wordt de bereikbaarheid van de auto vergroot. Bovendien wordt de kwaliteit van het fietsverkeer vergroot door veilige en directe fietsroutes voor recreatieve fietsers aan te leggen en dit verkeer zo veel mogelijk te scheiden van het autoverkeer. Hiermee wordt de verkeersveiligheid en ook de leefbaarheid vergroot. Recreatieverkeer (gemotoriseerd) zoekt nu nog zijn weg door het dorp Wolphaartsdijk. Met de nieuwe route (via de Aardebolleweg) worden de negatieve effecten van het verkeer in het dorp tegen gegaan.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Zeeland (PVVP)

Onderweg zijn in het dagelijkse verkeer bijna nooit een doel op zich. Het in staat zijn zich te verplaatsen biedt mensen mogelijkheden ten aanzien van wonen, werken, persoonlijke ontwikkeling, recreatie en andere activiteiten. Dit brengt ook negatieve effecten met zich mee zoals verkeers- onveiligheid, overlast en aantasting van de omgeving. Het PVVP geeft antwoord op de vragen: Hoe houden we Zeeland bereikbaar en daarmee economisch vitaal en hoe beschermen we wat kwetsbaar is?

Met het opheffen van de vervoerregio's halverwege de jaren '90 is besloten de regionale planvorming op het gebied van verkeer en vervoer neer te leggen bij de provincie. De hoofdlijnen van beleid zijn echter niet drastisch gewijzigd.

Het mobiliteitsbeleid in het PVVP is opgezet vanuit twee sporen:

1. het basisbeleid dat provinciebreed wordt ingezet;
2. het gebiedsbeleid dat gerelateerd aan gebiedsspecifieke eisen wordt ingezet.

Algemeen

Een van de elementen van het basisbeleid is de bereikbaarheid per auto: Daar waar het kan wordt de autoafhankelijkheid erkend en geaccommodeerd. Hoe belangrijker een kern of bedrijventerrein, hoe beter de ontsluiting per auto moet zijn.

Gebiedsgericht

In Zeeland zijn duidelijke (typen) gebieden te onderscheiden met elk hun eigen karakteristiek. Gezien de gebiedsspecifieke situatie bestaat er aanleiding om lokaal of in een bepaald gebied accenten aan te brengen in het basisbeleid. Om de juiste afweging te kunnen maken vertrekt het verkeers- en vervoersbeleid daarom vanuit het niveau van (typen) gebieden. Juist op lokaal niveau is het mogelijk om integraal beleid te voeren.

In landelijke gebieden is men afhankelijk van de auto. Dat betekent dat de auto altijd een dominante plaats zal innemen en dat het gebruik van de auto gefaciliteerd dient te worden. Dit vertaalt zich in een goede doorstroming op de hoofdassen en een goede ontsluiting van herkomsten en bestemmingen.

Heel Zeeland is voor de fiets goed ontsloten met een kwalitatief goed utilitair netwerk. Dit vertaalt zich in een compleet, direct, sociaal en verkeersveilig, comfortabel netwerk met goede stallings- en overstapmogelijkheden. In heel Zeeland is sprake van recreatief gebruik van het fietsnetwerk dat wordt gefaciliteerd.

Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer/Streekplanherziening Veerse Meer (december 2004)

In deze visie is door een stuurgroep voor het gebied rondom het Veerse Meer voor de komende 15 jaar een toekomstbeeld geschetst om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven. Het eindbeeld wat wordt beoogd is: het Veerse Meer is een optimaal bereikbaar gebied, dat voor de recreant aantrekkelijke routestructuren heeft, dat gezond water heeft en waar de waterhuishouding voor zowel landbouw als natuur optimaal is.

Bovengenoemde gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer wordt gedeeltelijk aangemerkt als een streekplanuitwerking. Het gehele plangebied en aangrenzend gebied zijn in deze streekplanherziening opgenomen.

De in het gebied aanwezige dagrecreatieve voorzieningen en de (beperkt) aanwezige verblijfs-recreatieve bedrijven dienen zowel kwalitatief als kwantitatief op peil te blijven. Daarbij dient aandacht uit te gaan naar de plaats van deze bedrijven en hun relatie met de omgeving.

2.3. (Boven)gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, 2005)

In het GVVP worden maatregelen beschreven die in het verlengde liggen van het bestaande verkeersbeleid (verbeteren verkeersveiligheid, verbeteren fietsvoorzieningen, doorstroming autoverkeer, maatregelen die afgestemd zijn op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en maatregelen die mogelijk diep ingrijpen op het bestaande beleid. Er is tevens een beoordelingskader opgenomen om beleidsmatig de vinger aan de pols te houden. Beleid en toekomstige verkeerskwesties in Goes zullen aan dit kader worden getoetst.

In het kader van het GVVP zijn gesprekken gevoerd met diverse dorps- en wijkverenigingen over de problemen die zij ervaren op het gebied van verkeer. Zo is er ook een gesprek geweest met de dorpsvereniging Wolphaartsdijk.

In Wolphaartsdijk worden onder andere de volgende problemen ondervonden:

- In de recreatieperioden (weekends, feestdagen en vakantieperioden): doorgaand recreatieverkeer vanaf de Kaaidijk/Stadseweg door het dorp naar de jachthaven/ camping/bungalows en naar de recreatiegebieden De Schelphoek en De Piet;
- Verder wordt gewezen op de verkeersonveilige situatie voor fietsers op de Aardebolleweg. Er wordt gepleit voor het aanleggen van de ontbrekende schakel fietsroute langs het Veerse Meer. Er ontbreekt nog een stuk tussen Kwistenburg en Schelphoek;
- Voorliggend plan biedt een oplossing voor de problemen die door de bewoners van Wolphaartsdijk worden ondervonden.

Het recreatiegebied De Schelphoek en de campings en jachthaven brengen de nodige bezoekers met zich mee. Alles bij elkaar leidt dit op zomerse dagen en op vrijdag- en zondagmiddagen en –avonden tot het nodige autoverkeer op de wegen in het gebied en door de kern van Wolphaartsdijk. Mede daarom pleiten de bewoners al jaren voor een randweg/rondweg. Verkeerskundig gezien leidt het niet tot opstoppen in het dorp en niet tot onveilige situaties. Ook vanuit een bredere verkeersleefbaarheid beschouwd zijn de intensiteiten nog zodanig laag dat er geen sprake is van echte verkeershinder op het gebied van stank en geluid. Dat het verkeer door de inwoners als een probleem wordt ervaren, houdt waarschijnlijk verband met het feit dat het buiten het seizoen juist heel rustig is in het dorp.

Wat betreft het verkeer zelf leidt het autoverkeer in combinatie met de nodige recreatieve fietsers op de Aardebolleweg tot onveilige situaties. Al langer wordt gepleit voor realisering van de ontbrekende fietspadschakel tussen Kwistenburg en Schelphoek langs het Veerse Meer.

Naast het leefbaarheidsknelpunt in Wolphaartsdijk kan ook de bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen langs het Veerse Meer als knelpunt worden gezien. Met name de dagrecreatiebestemmingen zijn vanaf de hoofdwegen alleen toegankelijk via vaak smalle polderwegen. Wegen waarover, vrijwel zonder uitzondering, ook fietsers rijden. Dit leidt voor de fietsers tot verkeersonveilige situaties. Daarnaast geldt voor autoverkeer dat op de piekmomenten er sprake kan zijn van een problematische verkeersafwikkeling op die momenten.

De smalle polderwegen dragen bij aan de kwaliteit van het gebied. Relatief ongeschonden, rustig en vanuit cultuurhistorisch perspectief een waardevol polderlandschap. Beleidsmaatregelen zijn voornamelijk gericht op voorkomen van overlast door toeristisch verkeer met behoud van dit landschap en dus niet zozeer op een vlotte verkeersafwikkeling.

Bij het ontwikkelen van oplossingen heeft ook de waarde van de omgeving van Wolphaartsdijk een rol gespeeld. Landschap en cultuurhistorie nemen hier een belangrijke plaats in. Een rondweg werd hier dan ook niet passend geacht. De oplossing is gezocht binnen de bestaande wegenstructuur.

Maatregelen:

- het aanpassen van de aansluiting Aardebolleweg/Kwistenburg;
- het aanleggen van een fietsverbinding onderlangs Kwistenburg en Polderweg;
- het aanpassen van de bewegwijzering naar het Veerse Meer.

Deze drie maatregelen hebben van de gemeenteraad van Goes een hoge prioriteit gekregen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de realisering van de eerste twee genoemde maatregelen.

2.4. Conclusie

Voor regionale en lokale verkeersverbindingen zijn, volgens het rijk, de provincie en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk. Het rijk en ook de provincie stellen beleidskaders vast. Het voorgenomen plan voldoet aan een aantal van de belangrijkste doelen van het Rijksbeleid, namelijk het borgen van de (verkeers)veiligheid. Door het splitsen van het autoverkeer en het langzaam verkeer wordt de verkeersveiligheid vergroot.

Voorgenomen plan voldoet aan het basisbeleid op provinciaal niveau. Met het voorliggende plan wordt de bereikbaarheid van de auto vergroot. Bovendien wordt de kwaliteit van het fietsverkeer vergroot door veilige en directe fietsroutes voor recreatieve fietsers aan te leggen en dit verkeer zo veel mogelijk te scheiden van het autoverkeer. Hiermee wordt de verkeersveiligheid en ook de leefbaarheid vergroot. Recreatieverkeer (gemotoriseerd) zoekt nu nog zijn weg door het dorp Wolphaartsdijk. Met de nieuwe route (via de Aardebolleweg) worden de negatieve effecten van het verkeer in het dorp tegen gegaan.

Door de scheiding van auto- en fietsverkeer wordt de verkeersveiligheid vergroot, hetgeen past in het provinciaal en gemeentelijk beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. De nieuwe weg zal, in overeenstemming met het Omgevingsplan, voldoende landschappelijk worden ingepast. Gezien het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de plannen voor het scheiden van het autoverkeer en het fietsverkeer passen binnen de nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskaders.

3. Inventarisatie en analyse

3.1. Ligging (omgeving) plangebied

Het totale jachthavengebied ligt ten noorden van het dorp Wolphaartsdijk buitendijks aan het Veerse Meer en wordt vanaf het dorp ontsloten via de Veerweg. Het gebied wordt gevormd door vier havens (Westhaven, Oude Landbouwhaven, Nieuwe Landbouwhaven en Schorhaven) welke van elkaar gescheiden worden door dammen. De dammen zelf hebben een relatief rommelig karakter en zijn voor grote delen in gebruik als parkeerterrein. Het gebied wordt voornamelijk gebruikt voor waterrecreatie in de vorm van een tweetal jachthavens en een haven voor kleinschalige sportvisserij. Tevens is in de omgeving een aantal horeca-vestigingen aanwezig, te weten restaurant 't Veerhuis, cafe restaurant De Boei en restaurant eetcafé 't Kraaienest.

De oude veersteiger wordt in de zomermaanden gebruikt als op- en afstapplaats voor het pontje tussen Kortgene en Wolphaartsdijk (Rondje met het Pontje). In de Nieuwe Landbouwhaven is een beroepsvisser gevestigd (palingvisserij).

Verder zijn in de omgeving van het jachthavengebied twee campings gelegen (De Veerhoeve en 't Veerse Meer, twee bungalowparken en een (dag)recreatiestrand. Al deze voorzieningen hebben hun uitwerking op het verkeer in en door het dorp en zullen na uitvoering van voorliggend plan van een andere route gebruik gaan maken.

3.2. Bestaande situatie

Wolphaartsdijk en de recreatieconcentratie aan het Veerse Meer worden op vier manieren ontsloten:

Kern Wolphaartsdijk

1: Het merendeel van het verkeer van en naar Wolphaartsdijk wordt ontsloten via de route Stadseweg. Deze bestaat uit een brede provinciale weg met vrijliggend fietspad en sluit aan op de N254 (Nieuwe Rijksweg);

2: Een alternatieve en minder gebruikte ontsluiting van de kern Wolphaartsdijk vormt de route via de Kaaidijk-Langeweg welke aansluit op de N256 (Deltaweg).

Recreatiezone

A: Het recreatiegebied aan het Veerse Meer wordt ontsloten op de Deltaweg via een door waterschapswegen gevormde route. Deze bestaat uit de Aardebolleweg, Kwistenburg en sluit via de Langeweg aan op de N256;

B: Een tweede ontsluiting van het recreatiegebied wordt gevormd door de Veerweg, welke het Veerse Meer met de kern Wolphaartsdijk verbindt. De route loopt vervolgens dwars door de kern en via de Stadseweg naar de N254;

In de kern van Wolphaartsdijk doet zich herhaaldelijk een leefbaarheidsknelpunt voor, veroorzaakt door het recreatieverkeer. Het gaat hierbij met name om het autoverkeer dat op zomerse dagen en op vrijdag- en zondagmiddagen en -avonden door Wolphaartsdijk rijdt, van en naar recreatiebestemmingen aan het Veersemeer en hiervoor gebruik maakt van route B.

Naast het leefbaarheidsknelpunt in Wolphaartsdijk mag ook de verre van optimale bereikbaarheid van de (recreatieve) voorzieningen langs het Veersemeer als knelpunt worden beschouwd. Voornamelijk de dagrecreatiebestemmingen zijn, vanaf de hoofdwegen, slechts toegankelijk via overwegend smalle waterschapswegen (route A). Deze polderwegen, waarover ook fietsers rijden, zijn niet bestemd voor de afwikkeling van grote hoeveelheden autoverkeer en kunnen op piekmomenten het verkeer dan ook onvoldoende verwerken.

Fietsverkeer

In het gebied ten noorden van Wolphaartsdijk maakt het (recreatieve) fietsverkeer gebruik van de bestaande waterschapswegen. Voor o.a. de recreatieve fietsroute “Rondje Veerse Meer” veroorzaakt dit een knelpunt. Fietsverkeer van de recreatieconcentratie Wolphaartsdijk richting de Deltaweg (en vice versa) dient gebruik te maken van de route Aardebolleweg - Kwistenburg wat conflicteert met het hier aanwezige landbouw- en autoverkeer. In de zomermaanden, het moment waarop de fietsintensiteit het hoogst is, wordt het conflict erger door de toename van het recreatieverkeer van en naar de Veerse Meer kust.

3.3. Omgeving

Het plangebied ligt in een open agrarisch landschap en heeft momenteel de functie als weg, berm, natuurgebied, akker en dijk. In het plangebied zijn drie onderdelen te onderscheiden:

- De Aardebolleweg, inclusief bermen;
- Een strook grond ten oosten van de Aardebolleweg tot aan de weg Kwistenburg;
- Een strook grond ten zuiden (en een deel ten westen) van het natuurgebied Kwistenburg, van de jachthaven tot aan de voorgenomen aansluiting Aardebolleweg.

4. Visie op het plangebied

Uitgangspunt van voorliggend bestemmingsplan is de bestaande ruimtelijke kwaliteit te behouden en waar mogelijk ruimtelijk minder sterke situaties te verbeteren. In dit hoofdstuk wordt in de vorm van gebiedsgerichte en functionele streefbeelden, een visie op het plangebied gegeven. Voorafgaand hieraan wordt het gebied ingedeeld in deelgebieden op basis van de inventarisatie en analyse.

4.1. Visie

In het GVVP is een norm vastgesteld voor de indicator leefbaarheid, met betrekking tot intensiteiten in woonstraten. In dorpen wordt gesteld dat de intensiteit in woonstraten lager dan 2.500 Mvt/etmaal moet liggen. Op basis van deze indicator en de intensiteitsmetingen kan worden geconcludeerd dat er, beleidsmatig, geen (verkeerskundig) probleem is in de kern Wolphaartsdijk (met uitzondering van een (weekend)piek op de Veerweg). Ook in het ongevallenbeeld zijn geen ongevallenconcentraties op routes dan wel kruispunten waar te nemen.

Ondanks dat cijfermatig is aangetoond dat er zich in Wolphaartsdijk geen groot verkeerskundig probleem voordoet kan worden gesteld dat het doorgaande verkeer van en naar de Veerse Meer kust conflicteert met de woonfunctie van Wolphaartsdijk. Het is dan ook gewenst om dit conflict op te lossen. Gelet op de huidige ontsluiting van het recreatiegebied en de voorgenomen ontwikkelingen is een verbetering van deze ontsluiting meer dan wenselijk.

Om die reden is dan ook in zowel het Gebiedsplan Rondom het Veerse Meer als het GVVP een eerste aanzet gegeven om de verkeerssituatie te verbeteren. Op basis van een aantal aspecten, o.a. financiën en landschappelijke kwaliteit, wordt in beide beleidsdocumenten de voorkeur uitgesproken voor een opwaardering van de bestaande route via de Aardebolleweg - Langeweg.

Variantenstudie

Voordat een keuze is gemaakt voor de keuze van een verkeersoplossing heeft een variantenstudie plaatsgevonden. Deze verkeerskundige onderbouwing is als bijlage opgenomen.

Toekomstige situatie

Naast de autonome groei van het verkeer is er in de omgeving van Wolphaartsdijk nog een aantal aspecten dat invloed heeft op de intensiteit op het wegennet. Als 'uitvloeisel' van de gebiedsvisie wordt momenteel gewerkt aan een visie voor het Jachthavengebied. Deze visie gaat uit van een forse uitbreiding van de jachthaven en een toename van het aantal vierkante meters verblijfsrecreatie. In deze visie wordt ook uitgegaan van uitbreiding van bestaande en ontwikkeling van nieuwe, dagrecreatieve bestemmingen. Al deze ontwikkelingen zijn gesitueerd in het gebied ten noorden van de kern Wolphaartsdijk. Door het verkeer van en naar deze activiteiten zal de intensiteit op de waterschapswegen en in Wolphaartsdijk verder toenemen.

4.2. Beoogd plan en inrichting

In het verlengde van de huidige Aardebolleweg wordt een nieuwe verbinding voor het gemotoriseerd verkeer aangelegd. Deze nieuwe weg krijgt een asfaltverharding van circa 5.50 m breed met bermversteving in de vorm van doorgroeistenen. De doorgroeistenen worden 0,40 m breed gelegd en ingezaaid met gras. Het traject is circa 650 m lang waardoor het totale verharde oppervlakte circa 3.250 m² zal worden.

De bermen langs de huidige Aardebolleweg zullen ook verhard worden met doorgroeistenen. Ook deze halfverharding zal 0,40 m breed worden en uiteindelijk begroeien met gras. Rondom de aansluiting met Nazareth zullen er snelheidremmende maatregelen genomen worden.

Vanaf het nieuwe tracé voor gemotoriseerd verkeer begint het fietspad. De fietsers maken voor een deel gebruik van de huidige Kwistenburg. Voor de fietsers wordt een nieuw solitair pad aangelegd door de Zuidvlietpolder. Dit pad heeft een lengte van circa 1.850 m met een asfaltbreedte van 3.00 m waardoor het verharde oppervlakte komt op circa 5.550 m². Het fietspad sluit aan de kant van de jachthaven aan.

5. Milieu en Duurzaamheid

5.1. Geluidhinder

Op grond van artikel 76, lid 1 van de Wet Geluidhinder dienen bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan binnen de zone van een weg de normen van de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Artikel 77 stelt dat in deze gevallen akoestisch onderzoek moet worden verricht.

Het akoestisch onderzoek naar de beoogde ontwikkeling is als volgt samen te vatten.

Bij het omleiden van het recreatieverkeer richting Veerse Meer via de route Langeweg – Kwistenburg - Aardebolleweg, speelt het begrip “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder een rol.

Omdat de weg op 1 januari 2007 aanwezig was en niet eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren weg is vastgesteld dan 48 dB en de heersende waarde hoger is dan 48 dB (voor de vetgedrukte waarneempunten), geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone die op 1 januari 2007 aanwezig waren de heersende waarde.

Volgens de Wet geluidhinder is een reconstructie van een weg elke fysieke verandering op of aan een aanwezige weg, waardoor de geluidsbelasting L_{den} met 2 dB of meer (niet afgerond: 1,5 dB of meer) toeneemt voor zover deze hoger is dan 48 dB.

Daarbij dienen te worden vergeleken de heersende geluidsbelasting L_{den} (2e kolom van de tabel) en de geluidsbelasting L_{den} in het toekomstig maatgevende jaar (10e jaar na de reconstructie; 4e kolom in de tabel). Ter vergelijking is in de 3e kolom ook de geluidsbelasting bij uitsluitend autonome groei in het maatgevende jaar zonder wijzigingen aan de weg opgenomen.

Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer, als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd - vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, heeft het in het akoestisch onderzoek tevens betrekking op niet te reconstrueren gedeelten van de betrokken weg.

Voor de berekening van het akoestisch effect van een wijziging op of aan een weg, worden in de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de heersende waarde van de geluidsbelasting wordt gerekend met het onafgeronde getal, waarbij onderstaande aftrek wordt toegepast;
- voor de geluidsbelasting in het toekomstige maatgevende jaar wordt gerekend met het onafgeronde getal, waarbij onderstaande aftrek wordt toegepast.

De toe te passen aftrek op het berekende equivalente geluidsniveau, vanwege een weg, van de gevel van woningen bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor de overige wegen.

Rekening houdend met het bovenstaande is onderstaande tabel tot stand gekomen. Bij recreatieslag is rekening gehouden met de invoering van 60 km/uur. Daardoor moet dus een andere aftrek toegepast worden dan bij 80 km/uur-wegen.

Geluidsbelastingen berekend met Geonoise V5.40	Bestaande situatie 80 km/uur L _{den} * in dB	Autonome groei 80 km/uur L _{den} * in dB	Recreatieslag 60 km/uur L _{den} ** in dB	Verskil bestaand en recreatieslag in dB
Veerweg 61a	43,4	45,9	42,0	Nvt
Veerweg 65	44,4	47,0	43,0	Nvt
Aardebolleweg 1-3	52,6	55,1	51,1	-1,5
Nazareth 67	53,1	55,6	51,7	-1,4
Nazareth 68	44,5	47,1	43,1	Nvt
Aardebolleweg 4	52,9	55,4	51,5	-1,4
Aardebolleweg 5-7	49,3	51,9	49,1	-0,2
Aardebolleweg 9	49,5	52,0	49,2	-0,3
Kostersweg 5	37,1	39,7	36,8	Nvt
Kostersweg 6	39,3	41,8	39,0	Nvt
Langeweg 10	54,5	56,3	51,8	-2,7
Langeweg 14	56,5	58,3	53,9	-2,6
Langeweg 7-11	54,1	55,9	51,5	-2,6
Katseveerweg 1	46,2	48,1	43,6	Nvt

* inclusief aftrek van 2 dB conform art. 110 f Wgh in kolommen 2 en 3

** inclusief aftrek van 5 dB conform art. 110 f Wgh in kolom 4

Uit de kolom blijkt dat in geen van de waarneempunten sprake is van een toename van 2dB of meer. Er is dus ook geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Er zijn dan ook naar aanleiding van dit akoestisch onderzoek geen belemmeringen om voorliggend plan uit te voeren. Er is bovendien ook geen hogere grenswaarde nodig om medewerking te kunnen verlenen aan de beoogde ontwikkeling.

5.2. Water

In ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of dorp ligt. Een watersysteem is een samenhangend en functionerend geheel van oppervlaktewater, grondwater, waterbodems, oevers en technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk.

De integratie van water in ruimtelijke plannen wordt landelijk ondersteund. In de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw tussen rijk, provincies, waterschappen en gemeenten (d.d. 14 februari 2001) is overeen gekomen dat vanaf de ondertekening van deze overeenkomst op alle voor de waterhuishouding relevante nieuwe ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden. Per 1 november 2003 is door een wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. Concreet betekent de invoering van de watertoets dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd omschrijft. Daarin dient een advies van de waterbeheerder te worden meegenomen.

Water en ruimtelijke ordening hebben met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan het daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beide is derhalve noodzakelijk om problemen, zoals bijvoorbeeld wateroverlast, slechte waterkwaliteiten, verdroging, etc. te voorkomen.

In onderstaande tabel zijn alle relevante waterhuishoudkundige aspecten weergegeven.

Thema	Waterdoelstelling	Uitwerking (Voorbeeld = cursief)
Veiligheid/ Waterkering	Waarborgen veiligheidsniveau en daarvoor benodigde ruimte.	Langs een deel van het plan grenst een primaire waterkering (Veerse meerdijk / categorie C), het deel van het fietspad vanaf Kwistenburg tot de dijk door de Zuidvlietpolder. Dit heeft geen consequenties maar voor dit deel moet een ontheffing aangevraagd worden.
Wateroverlast (vanuit oppervlakte-water)	Voldoende ruimte voor vasthouden/bergen/afvoeren van water. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem.	Het verhard oppervlakte neemt met circa 8.800 m ² toe (extra te realiseren waterberging is daarvoor 660 m ³). Door het graven van 2 wegsloten wordt er een extra capaciteit gerealiseerd van circa 6.600 m ³ (inhoud van ppNAP-1,30m tot NAP-0,40m (TW100))
Riolering/ RWZI (incl. water op straat/ overlast)	Afkoppelen van (schone) verharde oppervlakken i.v.m. reductie hydraulische belasting RWZI en transportsysteem met beperken overstorten. Rekening houden met (eventuele benodigde filter)ruimte daarvoor.	n.v.t.
Water- voorziening/- aanvoer	Het voorzien van de bestaande functie van (grond- en/of oppervlakte-)water van de juiste kwaliteit en de juiste hoeveelheid op het juiste moment. Het tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water.	De watervoorziening is niet in het geding.
Volksgezond- heid (water- gerelateerd)	Minimaliseren risico water-gerelateerde ziekten en plagen. Voorkomen van verdrinkingsgevaar/-risico's via o.a. de daarvoor benodigde ruimte.	Er zijn geen overstorten die uitkomen op het oppervlaktewater in het plangebied. Verdrinkingsgevaar zal worden geminimaliseerd door: -het minimaliseren van de waterdiepte van de twee sloten -het hanteren van een talud van 1:2.
Bodemdaling	Voorkómen van maatregelen die (extra) maaiveldsdalingen met name in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De polderpeilen worden niet aangepast. Bodemdaling zal niet optreden.

Grondwater-overlast	Tegengaan/Verhelpen van grondwateroverlast.	Er is geen grondwateroverlast.
Oppervlakte-waterkwaliteit	Behoud/Realisatie van goede oppervlaktewaterkwaliteit voor mens en natuur.	Het hemelwater wordt afgekoppeld (direct geloosd op de wegsloten) Er zijn geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit. Ter voorkoming van verontreiniging wordt het gebruik van uitlogende materialen voorkomen.
Grondwater-kwaliteit	Behoud/Realisatie van een goede grondwaterkwaliteit voor mens en natuur.	Er wordt niets gerealiseerd in een natuurgebied, (specifiek) infiltratiegebied of gebied voor drinkwatervoorziening.
Verdroging	Bescherming karakteristieke grondwaterafhankelijke ecologische waarden; m.n. van belang in/rond natuurgebieden (voor hydrologische beïnvloedingszone zie prov. Omgevingsplan)	Verdroging is niet aan de orde.
Natte natuur	Ontwikkeling/Bescherming van een rijke gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	Het plangebied ligt in de bufferzone van een natuurgebied. Er treedt geen verandering van de waterhuishouding op. Er wordt een sloot opgeschoven en de diepte blijft hetzelfde. Samen met de natuurbeheerder (Natuurmonumenten) is het tracé vastgelegd.
Onderhoud waterlopen	Oppervlaktewater dient adequaat onderhouden te kunnen worden.	Rekening is gehouden met vrije onderhoudsstrook aan de zijde van de nieuw aan te leggen weg. Via de wegberm (1.75m) en de weg (5.00m) kan de sloot onderhouden worden.
Waterschaps-wegen	M.b.t. de aanwezigheid waterschapswegen binnen/nabij het plangebied.	Het plan is een verbetering van de waterschapswegen/fietspaden (structuur)

Uit bovenstaande waterparagraaf kan worden geconcludeerd dat er geen nadelige gevolgen optreden ten aanzien van de waterhuishouding. Voorgenomen plan vormt dan ook op het gebied van de waterhuishouding geen belemmering.

5.3. Bodemverontreiniging

Voor zowel het fietspad Kwistenburg als de toekomstige weg Aardebolleweg zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd

1. Grondonderzoek t.b.v. grond/aankoop Aardebollenweg te Wolphaartsdijk, Laboratorium Zeeuwse Eilanden, kenmerk 07083-10/07, 27 november 2007.
2. Verkennend bodemonderzoek fietspad Kwistenburg te Wolphaartsdijk, Laboratorium Zeeuwse Eilanden, kenmerk 08059-06/08, 25 juli 2008;
3. Verkennend bodemonderzoek toekomstige weg Kwistenburg te Wolphaartsdijk, Laboratorium Zeeuwse Eilanden, kenmerk 08060-06/08, 21 juli 2008.
4. Briefrapportage Grondwateronderzoek fietspad Kwistenburg, Laboratorium Zeeuwse Eilanden, 1 september 2008.

De rapporten zijn als losse bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan.

BEOORDELING RESULTATEN ONDERZOEK:

Fietspad

Bovengrond: er zijn lichte verontreinigingen aangetoond met kobalt en PAK10.

Ondergrond: er zijn lichte verontreinigingen aangetoond met kwik en minerale olie.

Grondwater: er zijn lichte verontreinigingen aangetoond met barium, chroom en molybdeen. Tevens is in een peilbuis een matige verontreiniging aangetoond met arseen.

Toekomstige weg

Bovengrond: er is een lichte verontreiniging aangetoond met minerale olie.

Ondergrond: er zijn lichte verontreinigingen aangetoond met kwik en minerale olie.

Grondwater: er zijn lichte verontreinigingen aangetoond met barium, chroom en kwik.

Onverharde weg (kruist toekomstig fietspad)

In de rapportage van het bodemonderzoek ter plaatse van de toekomstige weg wordt aangegeven dat er voor de aankoop van het perceel nog een bodemonderzoek is uitgevoerd. Hierbij zijn ter plaatse van de onverharde weg zijn tot 0,9 m –mv lichte verontreinigingen aangetoond met EOX, hexachloorbenzeen en som PCB's. Tevens is aangetoond dat het puin sterk verontreinigd is met chroom. Tevens zijn in het puin lichte verontreinigingen aangetoond met cadmium en minerale olie.

Arseen

Naar de verhoogde arseenconcentraties in het grondwater is aanvullend onderzoek uitgevoerd conform de Handreiking Omgaan met hoge arseenconcentraties in grondwater en waterbodem (Handreiking voor het bevoegd gezag). Hieruit blijkt dat de verhoogde arseenconcentratie hoogstwaarschijnlijk van natuurlijke oorsprong is.

CONCLUSIE

De gevonden concentraties leveren in de huidige situatie geen risico's op voor mens of milieu.

Er zijn geen belemmeringen voor de voorgenomen aanleg van de nieuwe weg en fietspad.

De grondkwaliteit is niet getoetst aan het besluit bodemkwaliteit (bouwstoffenbesluit). In geval grond afgevoerd moet worden, dient voor de afvoer van de grond rekening gehouden te worden met een (indicatieve) partijbemonstering en eventuele hergebruiksbeperkingen. Voor de onderzoeksstrategie en hergebruiksmogelijkheden wordt verwezen naar het bodembeheersplan van de gemeente waar de grond verwerkt wordt. Dit geldt alleen als de grond niet op het betreffende perceel kan worden verwerkt.

De kwaliteit van het puin (onverharde weg) is eveneens niet getoetst aan het bouwstoffenbesluit. Gezien de aangetoonde sterke verontreiniging dient voor de afvoer van het puin rekening gehouden te worden met een (indicatieve) partijbemonstering en afvoer naar erkend verwerker.

5.4. Flora en Fauna

Rijk, provincie en gemeenten hebben de gezamenlijke verantwoordelijkheid de natuur te beschermen. Tot die natuur behoren alle natuurgebieden, maar ook de beschermde planten- en diersoorten binnen en buiten deze gebieden. Het behoud van de soortenrijkdom, ofwel het behoud van biodiversiteit, is een belangrijk onderdeel van het (rijks)natuurbeleid. Die gezamenlijke verantwoordelijkheid is gebaseerd op nationale en internationale afspraken, onder andere vastgelegd in de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze internationale verplichtingen zijn voor een groot deel verankerd in de Nederlandse regelgeving, met name in de Flora- en Faunawet en de natuurbeschermingswet.

De Flora- en faunawet bepaalt onder meer dat het verboden is om beschermde planten- en diersoorten zonder noodzaak te verontrusten of voortplantings- of rustplaatsen te verstoren danwel te beschadigen (artikel 2). In artikel 3 en artikel 4 is aangegeven welke planten- en diersoorten beschermd zijn. De minister van LNV kan onder voorwaarden ontheffing verlenen van de opgenomen verboden (artikel 75). Het is van belang om bij ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke diersoorten er voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

Het plangebied is gelegen nabij het Natura 2000 gebied Veerse Meer en deels gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur. De gemeente Goes heeft bureau Waardenburg opdracht gegeven om een oriënterend onderzoek c.q. quickscan uit te voeren. Deze is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het bureau onderscheidt de volgende gebieden:

Deelgebied 1 (groene lijn) heeft een totale lengte van circa 2 km. Momenteel is dit een B-weg die ten noorden van Wolphaartsdijk ligt en oost-west is georiënteerd. Deelgebied 2 (rode lijn) heeft een totale lengte van circa 650 m. Aan de westzijde kruist het plangebied de Noorddijk, aan de oostzijde sluit het aan op de weg Kwistenburg die hier op een dijk ligt. Het tracé loopt door een perceel dat in gebruik is voor maïsteelt. Deelgebied 3 (blauw) heeft een totale lengte van circa 1.850 m. Het tracé loopt gedeeltelijk langs de weg Kwistenburg. Het tracé ligt ten zuiden van de dijk langs het Veerse Meer en EHS-gebied Oosterlandpolder en Kwistenburg. In de Zuidvlietpolder ligt het tracé op een onverhard dijklichaam. Dit dijklichaam is eveneens aangewezen als EHS (dijken Wolphaartsdijk).

Hieronder zijn puntsgewijs de conclusies uit het rapport weergegeven. Over de punten B t/m D heeft de gemeente overleg gevoerd met de provincie (de provincie is voor uitvoering van de NB-wet bevoegd gezag).

A. Flora- en faunawet

In deelgebied 3 komen mogelijk grasklokje en brede wespenorchis voor. Voor deze soorten geldt een vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer en onderhoud.

Bij de voorgenomen werkzaamheden moet rekening worden gehouden met het broedseizoen. In de beplanting kunnen algemene broedvogels aangetroffen worden en in de grazige vegetaties kunnen grondbroedende soorten tot broeden komen.

Als gevolg van de voorgenomen ingrepen gaat geschikt broedhabitat verloren voor de Rodelijst-soorten patrijs, veldleeuwerik en graspieper. Dit heeft een negatieve invloed op de (regionale) gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Ten aanzien van de Rodelijst-soorten gelden geen wettelijke (compenserende of mitigerende) verplichtingen.

De drinkpoel voor vee in deelgebied 3 heeft betekenis voor algemene soorten amfibieën. Voor deze soorten geldt een vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer en onderhoud.

Als gevolg van de ingreep wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen beschermde soorten.

Als gevolg van de voorgenomen ingreep wordt een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet niet nodig geacht. Voor de soorten uit Tabel 1 geldt vrijstelling bij ruimtelijke ingrepen. Strikt beschermde soorten anders dan broedvogels en vleermuizen komen in het plangebied niet voor. Indien met in het rapport vermelde aanbevelingen rekening gehouden wordt, worden geen verbodsbepalingen ten aanzien van vleermuizen en broedvogels overtreden.

B. Natura 2000

De aanwijssorten in de vogelplas worden afgeschermd van de verstorende werking die uit zal gaan van de recreatieve fietsroute dankzij de aanwezige dijk. Indien fietsers op het fietspad blijven, worden ten aanzien van deze soorten geen effecten verwacht. Indien dit niet kan worden gegarandeerd, zijn effecten te verwachten op aanwijssorten van Natura 2000-gebied Veerse Meer. In paragraaf 5.4 worden hiervoor aanbevelingen gegeven. Voor aanwijssorten goudplevier en kolgans die in grote aantallen in de akkers tussen de deelgebieden foerageren kan momenteel niet worden aangegeven of effecten zullen gaan optreden als gevolg van de recreatieve fietsroute.

De beoordeling van de noodzaak voor een vergunning ligt bij het bevoegd gezag, in dit geval de provincie. Aanbevolen wordt om ten behoeve van de oriëntatiefase effecten nader in beeld te brengen. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek kan worden bepaald welke vervolgstappen nodig zijn.

C. EHS

Als gevolg van de realisatie van het fietspad over de dijk (onderdeel van recreatieslag Kwistenburg) verdwijnt een totale oppervlakte van 0,6 ha natuur binnen de begrenzing van de EHS. De ingreep heeft met name effect op de doeltypen zilte graslanden en bloemrijke graslanden van rivieren en zeekele gebied. Hoewel het ruimtebeslag vrij groot is, is het effect op ruimtelijke samenhang en wezenlijke kenmerken beperkt.

Als gevolg van de ingebruikname als fietspad wordt in beperkte mate verstoring en barrièrewerking in de EHS verwacht.

Ruimtebeslag in de EHS dient gecompenseerd te worden. Voor de grazige vegetaties in deelgebied 3 geldt een geringe vervangingswaarde, nl. categorie 1 of 2. Voor categorie 1 geldt geen toelage op de te vervangen oppervlakte, voor categorie 2 geldt een toeslag van maximaal 33%. In totaal zal dus minimaal een oppervlakte van $0,6 \text{ ha} + 0,2 = 0,8 \text{ ha}$ nieuwe natuur met vergelijkbare kwaliteit ontwikkeld moeten worden, of dienen van een dergelijke oppervlakte natuur de natuurwaarden vergroot te worden.

Met de Provincie is overeenstemming bereikt over de compensatie van 0,8 ha. in het Schengegebied, ondanks dat deze locatie al in provinciaal beleid is opgenomen als te realiseren nieuwe natuur binnen de EHS. Het argument dat hiermee dit beleid versneld uitgevoerd kan worden is doorslaggevend geweest. Uitvoering van compensatie is vastgelegd in afspraken tussen Waterschap Zeeuwse Eilanden, Natuurmonumenten, Gemeente Goes en Provincie.

D. Aanbevelingen

Hieronder worden enkele mitigerende of compenserende maatregelen aanbevolen, waarmee tevens invulling wordt gegeven aan de eis van zorgvuldig handelen en aan de zorgplicht.

Bij grondwerkzaamheden, het rooien van bomen en kappen van opgaande vegetatie dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels. Dit loopt van ca. begin maart tot en met eind juli. Het verstoren en vernietigen van nesten is niet toegestaan en dient voorkomen te worden. Aanbevolen wordt de werkzaamheden ruim buiten het broedseizoen uit te voeren. Werken binnen het broedseizoen is mogelijk mits een ter zake deskundige heeft aangetoond dat er geen nesten verstoord worden.

Voor het dempen of vergraven van watergangen of poel wordt aanbevolen dit buiten de voortplantingsperiode te doen. De minst ongunstige periode voor het werken aan watergangen is in de periode augustus-november.

Aanbevolen wordt de vegetatie op de dijk in deelgebied 3 voorafgaand aan de werkzaamheden kort te maaien. Hierdoor wordt het voor kleine zoogdieren minder aantrekkelijk als leefgebied en zullen ze zich elders vestigen.

Aanbevolen wordt in een vroegtijdig stadium een compensatieplan te ontwikkelen voor het areaal dat verloren gaat als gevolg van de ontwikkeling van Recreatieslag Kwistenburg. Hierbij kan mogelijk aandacht besteed worden aan landelijk sterk afnemende vogelsoorten waarvoor leefgebied verdwijnt als gevolg van Recreatieslag Kwistenburg: patrijs, veldleeuwerik en graspieper.

Aanbevolen wordt om de vogelplas en de dijk daaromheen toegankelijk te maken voor fietsers die het fietspad verlaten en de dijk willen beklimmen. Ook verdient het aanbeveling om de doorgaande route richting vogelplas af te zetten op de plaats waar de fietsroute van de dijk afdaalt. Het gebruik van prikkeldraad lijkt hiervoor afdoende.

5.5. Externe veiligheid

De Aardebolleweg en Kwistenburg zijn niet aangewezen als een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De realisatie van voorliggend plan is niet van invloed op de externe veiligheid in het aangrenzende gebied.

5.6. Archeologie

In Europees verband is het zogenaamde “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. Om dit meewegen te laten plaats vinden 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. In navolging op het verdrag is het provinciale beleid gericht op het bevorderen dat archeologisch onderzoek een vast onderdeel wordt van de planvoorbereiding van ingrepen in en om de bodem. Plannen worden getoetst aan het belang van het behoud van het archeologisch erfgoed. Verder dienen de consequenties voor het archeologisch bodemarchief te worden nagegaan.

In de Nota Archeologie 2006-2012 van de provincie Zeeland is aangegeven dat voor een terrein van vastgestelde archeologische waarde (Archeologische Monumentenkaart) in principe altijd geldt, behoud in situ. Terreinen met een vastgestelde archeologische waarde dienen tenminste een afdoende planologische bescherming te krijgen. Voor gebieden met een verwachtingswaarde (Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW)) is de afweging van archeologische waarden noodzakelijk door middel van archeologisch (voor)onderzoek. Onderzoek moet gebeuren in gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde volgens de IKAW. Gebieden met een lage of zeer lage verwachtingswaarde hoeven niet onderzocht te worden, tenzij er een vondstmelding bekend is uit het Zeeuws Archeologisch Archief uit het nationaal informatiesysteem Archis.

Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk wanneer:

- Aangeetoond is dat geen archeologische (verwachtings)waarden zijn;
- Werkzaamheden vergunningsvrij kunnen worden uitgevoerd;
- Werkzaamheden niet dieper worden uitgevoerd dan 30 cm onder het maaiveld;
- Het te verstoren oppervlak niet groter is dan 100 m², tenzij het een terrein dat op de AMK Zeeland gewaardeerd is als een terrein met zeer hoge of hoge archeologische waarde. Hierbij geldt dat het te vertoren oppervlak niet meer dan 30 m² mag bedragen;
- Herbouw plaatsvindt met dezelfde afmetingen en dezelfde maat funderingen (horizontaal en verticaal) als het oorspronkelijke bouwwerk.

De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) geeft aan dat het plangebied gelegen is binnen een zone met een lage en zeer lage archeologische verwachtingswaarde, dat wil zeggen dat er een lage en middelhoge trefkans is op de aanwezigheid van archeologische waarden tot de late Middeleeuwen.

5.7. Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden, genoemd in de Wet luchtkwaliteit, in acht te nemen t.a.v. voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen.

Het college van burgemeester en wethouders van Goes is voornemens de toegankelijkheid van het recreatiegebied Wolphaartsdijk vanaf de Deltaweg te verbeteren. Dit houdt in een verandering van de functie van de route Langeweg, Kwistenburg en Aardebolleweg. Over deze route zal na de functiewijziging meer verkeer gaan rijden.

Wet luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten hebben op de gezondheid. Bij nieuwe bestemmingen langs wegen mag geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. Ook indien wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur of structurele veranderingen in de verkeersintensiteiten plaatsvinden, mag dit niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden niet alleen bij bestaande (gevoelige) functies, maar ook dicht bij de weg.

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 van kracht geworden. De nieuwe wet was nodig omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen werd stilgelegd door uitspraken van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. De nieuwe wet geeft meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.

De nieuwe wet regelt net als zijn voorganger, het Besluit luchtkwaliteit 2005, dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijn stof. Zeezout is van natuurlijke oorsprong en ongevaarlijk voor de gezondheid. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 staat hoeveel zeezout mag worden afgetrokken van de fijn stof-concentratie.

Het overgrote deel van het fijn stof in Nederland is van natuurlijke oorsprong of waait over vanuit het buitenland. Soorten fijn stof van natuurlijke oorsprong zijn bijvoorbeeld opstuvend zand, zeezout, bodemstof en plantmateriaal (bijvoorbeeld stuifmeel). Slechts een zesde wordt veroorzaakt door menselijke activiteiten (antropogene fijn stof) in Nederland. Daardoor kan Nederland zelfs met alle denkbare maatregelen niet op tijd voldoen aan de Europese normen voor fijn stof.

De Raad van State heeft aangegeven dat het voor de hand ligt alleen te kijken naar het fijn stof dat door mensen wordt veroorzaakt. VROM heeft een Meetregeling luchtkwaliteit 2005 gemaakt. Door deze regeling hoeft zeezout niet te worden meegeteld in fijn stof. Zeezout is een natuurlijk fijn stof die onschadelijk is voor de gezondheid. De norm zal ook met de zeezout-af trek nog vaak worden overschreden. Het niet meerekenen van zeezout zal dus wat meer mogelijkheden geven voor ruimtelijke projecten.

De Meetregeling luchtkwaliteit 2005, gebaseerd op het Besluit luchtkwaliteit 2005, regelt hoeveel fijn stof van natuurlijke oorsprong mag worden afgetrokken van de fijn stof-concentraties in de lucht. Dit wordt wel de 'zeezout-af trek' genoemd. De meetregeling is in juli 2005 in de Staatscourant gepubliceerd en is tegelijkertijd met het Besluit luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Hiervoor in de plaats komt de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

De regeling staat voor fijn stof een vaste af trek toe van 6 dagen van de berekende waarde. De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen mag worden overschreden.

Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke af trek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. De af trek varieert van 3 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tot 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de gemeente Goes bedraagt deze af trek 6 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Gevoelige bestemmingen

De staatssecretaris van VROM merkt bij brief van 30 september 2004 de volgende locaties aan als voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen:

- woningen of bouwwerken die voor bewoning worden gebruikt;
- gebouwen voor kinderopvanginstellingen;
- gebouwen voor gezondheidszorginstellingen;
- gebouwen voor onderwijsinstellingen of
- sportterreinen.

Woningen behoren tot de genoemde voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen.

Het nieuwe Besluit gevoelige bestemmingen behorend bij de Wet luchtkwaliteit heeft geen invloed op dit bestemmingsplan omdat de in de omgeving van het plangebied aanwezige woningen al als gevoelige bestemming waren aangemerkt.

Bepalen van het onderzoeksgebied

Het onderzoek is beperkt tot het verkeer over de route Langeweg – Kwistenburg – Aardebolleweg, omdat op andere toevoerwegen van het recreatiegebied Wolphaartsdijk of wegen die hierop aansluiten een afname zal plaatsvinden van de verkeersintensiteit, dan wel geen significante wijziging van de verkeersintensiteit zal optreden.

Beoordelingspunten

De beoordelingspunten zijn zodanig gekozen dat ze representatief zijn voor de luchtkwaliteit in een gebied van tenminste 200 m². De concentraties van stikstofdioxide en van zwevende deeltjes (PM10) zijn bepaald op 5 meter van de wegas.

Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten

Om de toegankelijkheid van het recreatiegebied Wolphaartsdijk vanaf de Deltaweg te verbeteren zal de functie van de route Langeweg, Kwistenburg en Aardebolleweg worden gewijzigd. Over deze route zal na de functiewijziging meer verkeer gaan rijden.

Aan de hand van recente verkeerstellingen op deze wegen is de uitgangssituatie voor 2007 (gepasseerd jaar) in beeld gebracht. Voor het zichtjaar 2020 is de geheel gerealiseerde situatie in beeld gebracht. Daartoe zijn prognoses gebruikt die DHV heeft opgesteld.

Daarmee is de luchtkwaliteit in 2007 (gepasseerd jaar) en 2020 (zichtjaar) langs die wegen berekend.

Maatgevende stoffen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂) het meest maatgevend, omdat deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde in het Besluit luchtkwaliteit veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uursgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentraties in grote delen van Nederland overschreden. Het terugdringen van deze hoge concentraties is in de eerste plaats een taak van de rijksoverheid. Volgens recente jurisprudentie moet de lokale overheid wel die maatregelen treffen die binnen haar bevoegdheden passen.

Van belang is daarbij dat een planologische ontwikkeling, gezien in groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk niet in gevaar brengt.

Ruimtelijke maatregelen (bij voorbeeld het hanteren van een grotere afstand tussen gevoelige bestemmingen en verkeerswegen) hebben slechts een effect op de concentraties ter plaatse van de gevoelige bestemming. De uitstoot van luchtverontreinigende componenten en de bijdrage aan de achtergrondconcentratie blijft verder gelijk.

Daarnaast is een hoge concentratie fijn stof slechts in geringe mate verkeersgerelateerd.

Andere stoffen uit het Besluit luchtverontreiniging (benzeen en dergelijke) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom ook buiten beschouwing gelaten (zie Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 23).

Er is in het plangebied geen sprake van grote parkeerterreinen of parkeergarages.

Door TNO zijn met het model CAR II testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat. Uit deze berekeningen op basis van het Referentiescenario volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich ruim onder de grenswaarden bevinden. Voor de testberekening is uitgegaan van de volgende aannames, die de Nederlandse situatie (en zeker de Goese situatie) qua intensiteiten en samenstelling sterk overschatten: 350.000 motorvoertuigen per etmaal, 12,5% middelzwaar vrachtverkeer, 12,5% zwaar vrachtverkeer, toetsing op 15 meter van de middenlijn van de weg. Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II versie 5.0 voor de jaren 2004, 2010 en 2015 geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentraties lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

De berekende concentraties benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(A)pyreen (BaP) zijn overigens wel terug te vinden in de bijlagen met de rekenresultaten van CAR II.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: Grenswaarden van maatgevende stoffen

Grenswaarde NO ₂ vanaf 2010 (jaargemiddelde in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	grenswaarde fijn stof (PM ₁₀) vanaf 2005 (jaargemiddelde in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	maximaal aantal overschrijdingen van grenswaarde voor fijn stof vanaf 2005 (van het 24-uursgemiddelde, 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)*
40	40	35

*35 dagen plus zes extra dagen i.v.m. de zeezoutcorrectie

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit langs de wegen met een stroomfunctie nabij het bestemmingsplan Aria is berekend met behulp van het CAR II-programma (versie 7.0). Dit programma is ontwikkeld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van het Directoraat-Generaal milieubeheer, Directie Lucht en energie. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan onder meer berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma slechts geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Deze methode is toegepast omdat de situatie voldoet aan de volgende eisen:

- de rekenafstand ligt binnen de maximale rekenafstand van 30 meter t.o.v. de wegas;
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermdende constructies;
- de weg is vrij van tunnels.

Een eis waaraan niet voldaan is, is dat de weg in een stedelijke omgeving moet liggen. Wegtype 1 valt buiten het bereik van Standaard Rekenmethode 1 van de Regeling Beoordeling. Omdat de concentraties zijn bepaald op de minimale afstand van de weg, is de meteorologische stabiliteit van minder belang en is de berekening toch met CAR II uitgevoerd**.

Voor de berekeningen van concentraties met het CAR II-programma is de afstand tot de wegas van 5 meter gebruikt voor zowel NO₂ als fijn stof. Dit is binnen de maximale afstanden tot de wegrand genoemd in de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 20. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 meter boven maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden.

**N.B. Nadere berekeningen met dezelfde invoergegevens met behulp van het rekenprogramma GeoSTACKS wijzen uit dat de toename boven het achtergrondniveau voor zowel stikstofdioxide als fijn stof nauwelijks verschilt (0,0 - 0,2 µg/m³) met die uit de CAR II-berekeningen.

Onderzoek

Op een afstand van 5 meter van de alle wegen (de minimale rekenafstand) is een berekening naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd voor 2007 (gepasseerd jaar) en het zichtjaar 2020 (route gerealiseerd).

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2007 (gepasseerd jaar)

	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
Straat-naam	Jaar-gemiddel de	Jm achtergr ond	# Overschrijdin gen grenswaarde	# Overschrijdin gen plandrempel	Jaar-gemiddel de	Jm achtergr ond	# Over- schrijdingen grenswaarde
Aarde-bolleweg west	17,7	17,5	0	0	18,1	18,1	8
Aarde-bolleweg oost	17,7	17,5	0	0	18,1	18,1	8
Lange-weg	20,4	19,9	0	0	19,0	18,9	10

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2020 (reconstructie gerealiseerd)

	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (g/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
Straat-naam	Jaargemi ddelde	Jm achtergr ond	# Over- schrijdingen grenswaarde	# Over- schrijdingen plandrempel	Jaargemi ddelde	Jm achtergr ond	# Over- schrijdingen grenswaarde
Aarde-bolleweg west	12,8	12,7	0	0	15,5	15,4	3
Aarde-bolleweg oost	12,9	12,7	0	0	15,5	15,4	3
Lange-weg	14,1	13,6	0	0	15,9	15,8	4

Berekeningen met CAR II, versie 7.0 wijzen uit dat de NO₂- en fijnstof-concentraties ook in de bestaande situatie 2007 reeds ver beneden de normwaarde lagen. De berekeningen wijzen tevens uit dat in 2020 de NO₂- en fijn stof-concentraties nog verder zullen zijn gedaald.

Conclusie

Plاندrempels voor stikstofdioxide en fijn stof werden in 2007 niet overschreden.

De jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide en fijn stof en het aantal malen dat de daggrenswaarde wordt overschreden, zullen verder afgenomen zijn in 2020. In die jaren worden geen plاندrempels of grenswaarden overschreden.

6. Juridische vormgeving

6.1. Planvorm

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten gebouwen. De plankaart heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Het bestemmingsplan Aardebolleweg en fietspad Kwistenburg kan gekarakteriseerd worden als een zgn. 'ontwikkelingsplan', zij het dat de ontwikkeling in dit geval beperkt van aard is. Er is sprake van een gedetailleerd plan, waarin de gewenste situatie wordt vastgelegd en waarin ook rekening is gehouden met de nodige flexibiliteit door binnen de bestemming Verkeer meerdere functies toe te staan. Een en ander heeft geresulteerd in een planopzet met een eenvoudig kaartbeeld en een uniforme opzet van de bepalingen.

De regels zijn opgebouwd uit Inleidende bepalingen (paragraaf I, Bestemmingsbepalingen (paragraaf II), Algemene bepalingen (paragraaf III) en Overgangs- en slotbepalingen (paragraaf IV). In de volgende paragraaf worden de regels toegelicht. De plankaart van het bestemmingsplan bestaat uit 1 kaartblad.

6.2. Toelichting op de bestemmingen

I. Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

II. Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer (V)

De weg en het fietspad hebben de bestemming "Verkeer". Binnen deze bestemming zijn niet voor bewoning bestemde gebouwen (bijvoorbeeld transformatorhuisjes) en andere bouwwerken (bijv. speeltoestellen, afvalcontainers) toegestaan. De bouwregels zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. De oppervlakte van gebouwen mag maximaal 15 m² bedragen.

Artikel 4 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

Binnen deze bestemming zijn de onderhouds/schouw- en beschermingsstroken langs hoofdwatgangen opgenomen. Dit zijn de stroken waarop de keur van het waterschap van toepassing is. Binnen deze gronden is bouwen ten dienste van de andere bestemmingen uitsluitend toegestaan voor zover de belangen van de waterhuishouding dit toestaan. Alvorens een bouwvergunning af te geven vragen burgemeester en wethouders advies bij de waterbeheerder.

III. Algemene regels

Artikel 5 Antidubbelregel

Het doel van deze regels is te voorkomen dat, wanneer volgens het bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van het bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waarvan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 6 Algemene bouwregels

Afwijkingen van in het plan voorgeschreven afstanden en maten zijn toelaatbaar voor zover het bestaande situaties betreft ten tijde van ter visie legging van het ontwerp van het bestemmingsplan. Het betreft situaties waarin de bestaande bouwwerken positief worden bestemd, maar waarin niet voldaan wordt aan de nieuwe bebouwingsvoorschriften. In het geval van heroprichting van gebouwen mogen de bestaande afstanden uitsluitend gehandhaafd worden in geval van (her)oprichting op dezelfde plaats. Indien dit niet het geval is, dient voldaan te worden aan de in het plan opgenomen bebouwingsregels.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod gegeven voor gebruik in strijd met de bestemming.

Artikel 8 Algemene ontheffingsregels

In artikel 8 is een aantal algemene ontheffingsregels opgenomen. Deze betreffen het overschrijden van bebouwingsgrenzen, geringe afwijkingen van het bestemmingsplan en een ontheffing voor het oprichten van antennes en masten.

Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

In artikel 9 zijn bevoegdheden voor het college opgenomen voor het bouwen van nutsvoorzieningen, voor het overschrijden van bebouwingsgrenzen en om geringe afwijkingen te kunnen laten plaatsvinden.

Artikel 10 Algemene procedureregels

Dit artikel bevat de procedureregels welke gelden bij de voorbereiding van een besluit tot ontheffing.

IV. Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Strafregel

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar.

Artikel 12 Overgangsregels

Dit artikel betreft de overgangsegels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Artikel 13 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan aangegeven.

7. Handhaving

Inleiding

De gemeenteraad heeft tot taak bestemmingsplannen vast te stellen voor het grondgebied van de gemeente. In elk bestemmingsplan wordt het door de gemeente gewenste ruimtelijke beleid voor een bepaald gebied vertaald. Een nieuw bestemmingsplan legt de bestaande ruimtelijke kaders vast en bepaalt de grenzen waarbinnen planologische ontwikkelingen mogelijk zijn. Het biedt de gemeente een actueel beleidsmatig en juridisch toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven in een specifiek gebied.

Om de kwaliteit van de bebouwde en onbebouwde leefomgeving te behouden en te verbeteren, is het noodzakelijk dat na het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan ook zorg gedragen wordt voor de handhaving daarvan. Het uitblijven van handhavend optreden tegen de overtreding van regels die in een bestemmingsplan worden gesteld aan de bebouwing en inrichting van gronden, leidt tot rechtsongelijkheid en vermindert het vertrouwen van de burger in het gemeentebestuur.

Handhaving bestemmingsplannen

Onder handhaving wordt verstaan het nemen van maatregelen om de naleving van wettelijke regels te bevorderen. Handhaving betreft dus niet alleen het daadwerkelijk repressief optreden tegen overtreders door toepassing van sancties als bestuursdwang en dwangsom. Daaraan voorafgaand bestaat handhaving ook uit het maken van heldere en hanteerbare regels, het verschaffen van inzicht in die regels - zodat de burger het vanzelfsprekend acht zich aan de gestelde norm te houden - en het houden van toezicht op de naleving ervan. Een eerste vereiste voor een goede handhaving is derhalve een bestemmingsplan met handhaafbare regels. Dat wil zeggen regels die zodanig zijn opgesteld dat deze in de toetsingspraktijk goed hanteerbaar zijn.

Voorlichting en preventief optreden vormen de basis voor een effectief handhavingsbeleid. Een goede informatievoorziening draagt bij aan een verbetering van de naleving van bestemmingsplannen. Hoewel sanctionering in de meest optimale situatie niet nodig zou moeten zijn, zullen zich in de praktijk altijd gevallen voordoen waarin achteraf opgetreden moet worden tegen illegale situaties. In veel gevallen besluit het college van burgemeester en wethouders een overtreding gedwongen te laten beëindigen en daartoe zonedig wettelijke dwangmiddelen te gebruiken, zoals het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een last onder dwangsom.

Handhavingsbeleid

Vanuit het Provinciaal Milieu Overleg (PMO) is eind 2002 een "handhavingsstrategie bestemmingsplannen Zeeland" opgesteld met het doel de gemeenten te bewegen de handhaving op het gebied van de ruimtelijke ordening naar een adequaat niveau te tillen. Aan de hand van een verbetertraject heeft ook de gemeente Goes zich ingespannen om de handhaving van ruimtelijke regelgeving op alle punten tenminste aan de minimale eisen te laten voldoen.

Doelstelling van de handhaving is het bereiken van een zodanig niveau dat overtredingen door gestructureerd en systematisch toezicht worden opgespoord en vervolgens worden aangepakt. Het is daarbij van belang dat het beleid op het gebied van handhaving is vastgelegd binnen een duidelijke structuur, waarbij doelen worden nagestreefd die van tevoren door het gemeentebestuur zijn vastgesteld. Binnen deze structuur wordt niet alleen opgetreden tegen excessen en naar aanleiding van klachten, maar dienen in principe alle geconstateerde overtredingen te worden aangepakt. Het vaststellen van prioriteiten is echter onvermijdelijk.

De afdeling Vergunningen en Handhaving, belast met het toezicht op de naleving van ruimtelijke regelgeving en zonedig de sanctionering van overtredingen, heeft in april 2004 in een handhavingsnota vastgelegd op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de handhavingstaak en aan welke gevallen prioriteit wordt toegekend. Deze prioritering ziet er als volgt uit:

1. beperken veiligheidsrisico's;
2. beperken overlast voor derden;
3. beperken aansprakelijkheidsrisico's;
4. bevorderen rechtsgelijkheid en rechtszekerheid.

Uitvoering handhaving

Het gemeentelijke handhavingsbeleid, dat in de handhavingsnota is verwoord, richt zich in eerste instantie op eerdergenoemde aandachtspunten. Alle geconstateerde overtredingen worden geplaatst op een handhavingslijst, waarna wordt beoordeeld of de betreffende overtreding gelegaliseerd kan worden of dat daadwerkelijk overgegaan moet worden tot handhavend optreden. Aan de hand van de prioriteitenlijst wordt bepaald in welke volgorde het college van burgemeester en wethouders handhaving in de praktijk brengt.

Doorgaans wordt gekozen voor het toepassen van bestuursdwang of het opleggen van een last onder dwangsom om een overtreder te dwingen een illegale situatie te beëindigen. Deze bestuursrechtelijke handhavingsmiddelen hebben een reparatoir karakter en zijn met vele juridische waarborgen omkleed. Omdat een overtreding van het bestemmingsplan in de Wet op de economische delicten is aangemerkt als een economisch delict, is ook strafrechtelijke handhaving een optie. Privaatrechtelijke handhaving is minder geschikt. Voor het gedogen van overtredingen wordt slechts in uitzonderlijke gevallen overgegaan, bijvoorbeeld wanneer in redelijkheid niet meer voldaan kan worden aan de geldende regels en aanpassing van de regelgeving aan gewijzigde beleidsinzichten nog niet heeft plaatsgevonden.

Bestaande situaties

Eind 2003 is het gehele grondgebied van de gemeente Goes vanuit de lucht gefotografeerd. Hiermee is in feite een nulsituatie in kaart gebracht die als basis dient voor de handhaving. Aan de hand van de luchtfoto's kan gebruik in strijd met het bestemmingsplan of illegale bouw worden geïnventariseerd, alsmede eventueel de duur van een overtreding. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan zogenaamde "oude" gevallen. Bij het ontwikkelen van een nieuw bestemmingsplan moet worden nagegaan welke illegale situaties onder de werking van het overgangsrecht kunnen worden gebracht, welke positief kunnen worden bestemd en in welke gevallen uitdrukkelijk moet worden gehandhaafd. Veelal betreft het echter situaties die wegens een groot tijdsverloop voor legalisatie in aanmerking komen en bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan positief worden bestemd. Slechts illegale situaties die fundamenteel strijdig zijn met het in het nieuwe plan geformuleerde ruimtelijke beleid, zullen worden aangepakt.

Organisatie toezicht

De handhaving binnen de gemeente Goes is inmiddels zodanig georganiseerd dat overtredingen niet louter aan het licht komen door toevallige controle of naar aanleiding van klachten. Tussen enkele afdelingen zijn afspraken gemaakt met het oog op het realiseren van een groter toezichtsbereik, nader uitgewerkt in een uitvoeringsplan integrale handhaving. Inspecteurs van de afdeling Vergunningen en Handhaving en de brandweer vervullen tijdens controles een oog- en oorfunctie voor elkaar en hanteren een integrale signaleringslijst voor het optekenen van ongeregelheden. In het kader van het uitoefenen van toezicht is samenwerking met externe partijen als politie en waterschap geen uitzondering. Van een gestructureerde vorm van toezicht gaat een preventieve werking uit. Frequente buitencontroles en daadkrachtig optreden tegen overtredingen leiden ertoe dat het ontstaan van nieuwe illegale situaties zoveel mogelijk wordt voorkomen.

8. Economische uitvoerbaarheid

De kosten van de aanleg van het nieuwe gedeelte van de Aardebolleweg en het fietspad Kwistenburg zijn geraamd op € 2.100.000,--. Hiervan komt 80% voor rekening van het waterschap Zeeuwse Eilanden en 20% voor rekening van de gemeente Goes. Met deze bedragen is reeds rekening gehouden in de begrotingen van beide overheden. Het waterschap heeft reeds sinds 2007 een bedrag op de begroting gereserveerd, de gemeentelijke bijdrage is opgenomen in de exploitatieberekening voor de recreatiezone Wolphaartsdijk, die op 21 januari 2010 (tegelijk met het bestemmingsplan) door de raad is vastgesteld. De dekking van de kosten is dan ook vastgelegd, waardoor vaststaat dat het plan uitvoerbaar en haalbaar is.

9. Maatschappelijke toetsing

9.1. Maatschappelijke toetsing

De gemeente betreft de bevolking bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het ontwerp-bestemmingsplan Aardebolleweg/Kwistenburg heeft vanaf 10 september t/m 21 oktober 2009 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn 26 zienswijzen ingediend. Deze zijn afkomstig van:

1. Maatschap H. & M. Janse, Muidenweg 10, 4471 NM, Wolphaartsdijk;
2. J. Boer, Aardebolleweg 5, 4471 PL, Wolphaartsdijk;
3. E. de Witte, Lepelstraat 1, 4471 AW, Wolphaartsdijk;
4. M. de Kok, Villanovastraat 43, 4471 AM, Wolphaartsdijk;
5. Fietzersbond afd. De Bevelanden, p/a F. van Borsselestraat 30, 4472 AZ, 's-Heer Hendrikskinderen;
6. Fam. Luteijn/fam. Goetheer/fam. Smallegange, p/a Nazareth 65, 4471 PM, Wolphaartsdijk;
7. W.P. Lievaart, Aardebolleweg 9, 4471 PL, Wolphaartsdijk;
8. Vereniging Gemeenschap Wolphaartsdijk, p/a Gardenierhof 21, 4471 CN, Wolphaartsdijk;
9. M. Beets, Bertiusstraat 5a, 4471 CJ, Wolphaartsdijk;
10. A. van Bokhoven, Kaaidijk 2, 4471 PE, Wolphaartsdijk;
11. M. van Dam, Laan Copes van Cattenburch 60a, 2585 GC, Den Haag;
12. P. Verheule, Veerweg 77, 4471 NB, Wolphaartsdijk;
13. W.L. Bakker, Roodewijk 20, 4475 PC, Wilhelminadorp;
14. R.L. Berks, Roodewijk 2, 4475 PC, Wilhelminadorp;
15. J.W. van der Heijden, Roodewijk 16, 4475 PC, Wilhelminadorp;
16. G.M. Hoebeke, Langeweg 9, 4475 PA, Wilhelminadorp;
17. W.P. van de Kreeke, Roodewijk 12, 4475 PC, Wilhelminadorp;
18. C. van der Kuijl, Roodewijk 4, 4475 PC, Wilhelminadorp;
19. C.A.R. Römer, Roodewijk 8, 4475 PC, Wilhelminadorp;
20. C.J. Schrijver, Langeweg 14, 4475 PA, Wilhelminadorp;
21. V.H.J. Snoeren, Roodewijk 18, 4475 PC, Wilhelminadorp;
22. M. Tazelaar, Roodewijk 10, 4475 PC, Wilhelminadorp;
23. A. de Visser, Roodewijk 14, 4475 PC, Wilhelminadorp;
24. J. de Vries, Langeweg 11, 4475 PA, Wilhelminadorp;
25. H. van Zoelen, Roodewijk 6, 4475 PC, Wilhelminadorp;
26. J.J. van Zweeden, Langeweg 7, 4475 PA, Wilhelminadorp.

Door dhr. E. de Witte is op 23 oktober tevens een envelop met 28 brieven afgegeven waarin door inwoners van Wolphaartsdijk aandacht wordt gevraagd voor de verkeerssituatie rondom Wolphaartsdijk in het algemeen. Door dhr. De Witte is telefonisch aangegeven dat deze brieven niet bedoeld zijn als zienswijze tegen het bestemmingsplan Aardebolleweg/ Kwistenburg. Op deze brieven zal dan hier ook niet ingegaan worden, daar wordt apart antwoord op gegeven.

Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en derhalve ontvankelijk. Alleen de zienswijze onder 11, van dhr. Van Dam, is op 22 oktober ingediend en derhalve buiten de termijn ontvangen. Echter, aan dhr. Van Dam was toegezegd dat hij van ons nadere informatie zou ontvangen ter onderbouwing van zijn zienswijze. Omdat wij deze informatie door een intern misverstand eerst op 22 oktober aan hem hebben verstrekt is hier naar onze mening sprake van een verschoonbare termijnoverschrijding.

Hieronder gaan wij in op de argumenten die in de zienswijzen worden genoemd. Vóór de concrete beantwoording wordt eerst kort in het algemeen ingegaan op het beleid terzake.

Beleid

Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer

In de Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer worden de veranderingen beschreven die zich de komende vijftien jaar rond het Veerse Meer gaan voltrekken. Een van de deelgebieden die in deze visie aan bod komt betreft Wolphaartsdijk en omgeving. Hierin staat o.a. de actie opgenomen om de mogelijkheid van de slag vanaf de Deltaweg-Aardebolleweg, ter hoogte van de Roode Wijk, te onderzoeken.

Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan Goes (GVVP)

In het GVVP Goes wordt de huidige verkeerssituatie in Wolphaartsdijk als een leefbaarheidsknelpunt benoemd. Om dit op te lossen wordt voorgesteld de aansluiting Aardebolleweg/Kwistenburg aan te passen. Ook wordt voorgesteld onderlangs Kwistenburg en de Polderweg een vrijliggend fietspad te realiseren. Deze verbinding is voorgesteld als onderdeel van het 'rondje Veerse Meer'. Omdat de route Aardebolleweg/Kwistenburg ook een belangrijke ontsluitingsfunctie krijgt voor het toeristisch verkeer is het ook vanuit deze optiek noodzakelijk om voor het fietsverkeer een vrijliggend fietspad aan te leggen. Aanvullend hierop kan worden overwogen om het deel van Kwistenburg tussen de Langeweg en het Veerse Meer verboden te verklaren voor fietsers.

Aanvullend is in het GVVP opgenomen om de bewegwijzering naar het Veerse Meer en de recreatieve voorzieningen via Langeweg, Kwistenburg en Aardebolleweg aan te passen.

Genoemde maatregelen moeten er voor zorgen dat het verkeer van en naar het recreatiegebied gebruik gaat maken van de recreatieslag Aardebolleweg/Kwistenburg. Indien blijkt dat verkeer toch nog veelvuldig gebruik maakt van de route door Wolphaartsdijk wordt voorgesteld aanvullend de Veerweg te knippen.

Beantwoording zienswijzen

1. Maatschap Janse

Samenvatting.

1. Door verbetering van de noordelijke ontsluiting van Wolphaartsdijk zal de Muidenweg nog meer een verbindingroute worden tussen de Deltaweg en Middelburg, waardoor er meer onveilige verkeerssituaties zullen ontstaan. Er zullen dus ook maatregelen voor de Muidenweg genomen moeten worden;
2. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt niet gesproken over verbetering van de dijk Kwistenburg, terwijl deze nu al niet breed genoeg is om 2 vrachtwagens, bussen of auto's met caravans elkaar te laten passeren. Ook voor dit weggedeelte zijn maatregelen noodzakelijk.

Beantwoording.

1. De opwaardering van de Aardebolleweg heeft slechts een zeer beperkte toename op de Muidenweg tot gevolg. Deze toename betreft 50 voertuigen per etmaal (zie de verkeersmodelberekening zoals weergegeven in de bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan, de notitie "Recreatieslag Wolphaartsdijk, verkeerskundige onderbouwing"). De huidige intensiteiten tonen voorts aan dat het gebruik van de Muidenweg hoofdzakelijk bestemmingsverkeer (met een bestemming langs de route) betreft en slechts zeer beperkt wordt gebruikt als alternatief voor de A58;
2. Deze maatregelen worden in combinatie met groot onderhoud opgepakt. De maatregelen zullen bestaan uit het verharderen van de bermen of eventueel het verbreden van de weg met asfalt.

Conclusie.

De onderzoeken die zijn uitgevoerd t.b.v. het bestemmingsplan (de verkeerskundige onderbouwing, het akoestisch onderzoek en de Rapportage Luchtkwaliteit) zullen ter verduidelijking bij de vaststelling in het bestemmingsplan worden opgenomen en niet meer als losse bijlage worden toegevoegd. Voor het overige leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. J. Boer

Samenvatting.

1. De route over de Aardebolleweg is een halfbakken oplossing. Dhr. Boer stelt een andere route voor via een nieuw aan te leggen rondweg aan de oostzijde van Wolphaartsdijk, de Kaaidijk en vervolgens rechtdoor naar de Deltaweg en de nieuwe rondweg Wilhelminadorp/de Havendijk;
2. Door de verkeerstoename over de Aardebolleweg zal het woongenot van de bewoners van deze weg afnemen;
3. Tevens zal de verkeersveiligheid ter plaatse afnemen;
4. De gemeente zal aansprakelijk gesteld worden voor een mogelijke waardevermindering van de woning van dhr. Boer.

Beantwoording.

1. De Verkeersmodelberekeningen tonen aan dat de recreatieslag Aardebolleweg wel degelijk een goede oplossing vormt. Dit is ook weergegeven in de notitie "Recreatieslag Wolphaartsdijk, verkeerskundige onderbouwing" die als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Ook een rondweg aan de oostzijde van Wolphaartsdijk wordt hierin bestempeld als een verkeerskundig goede oplossing. Het voorstel van dhr. Boer kan worden gezien als een optimalisatie van die rondweg oost-variant en dus vanuit verkeerskundig oogpunt ook een goede oplossing. Zijn voorstel betekent echter wel de aanleg van een rondweg, een nieuwe weg vanaf de Stadseweg/Kaaidijk naar de N256 en een nieuwe aansluiting op de N256. De kosten daarvan zijn vele malen hoger dan de nu voorgestelde oplossing, die verkeerskundig gezien ook voldoet. Daar komt nog bij dat het voorstel van dhr. Boer leidt tot een aanzienlijk grotere aantasting van het landschap ter plaatse;
2. De weg wordt drukker, maar tevens voorzien van een betere inrichting. De te verwachten intensiteit kan dan ook prima worden afgewikkeld op deze weg. Zoals uit de bij het ontwerp-bestemmingsplan gevoegde geluidsberekeningen blijkt worden er geen geluidsnormen overschreden. Uitzondering hierop vormt een gedeelte van de route ter hoogte van Roode Wijk. Hier wordt met maatregelen aan het wegdek (het verwijderen van de slijtlaag en het aanbrengen van een dichte asfaltdeklaag) het geluidsniveau terug gebracht;
3. Een toename van het autoverkeer kan leiden tot een minder verkeersveilige situatie. Het huidige ongevalbeeld (2 UMS -uiterst materiele schade- ongevallen in de periode 2004 t/m 2008) toont aan dat er momenteel geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Doordat het wegprofiel wordt gewijzigd wordt de inrichting afgestemd op de toekomstige intensiteit. Bovendien kunnen fietsers gebruik maken van de vrijliggende fietsvoorziening langs Kwistenburg en de Polderweg. Aanvullend worden ter hoogte van de bebouwingsconcentraties met behulp van beplanting en "gehuchtborden" snelheidsremmende/attentieverhogende voorzieningen gerealiseerd;
4. voor zover dhr. Boer van mening is dat hij door de aanpassingen aan de Aardebolleweg in een planologisch nadeliger situatie komt te verkeren waardoor zijn woning in waarde daalt en deze minder opbrengt bij een eventuele verkoop, kan hij een beroep doen op artikel 6.1. e.v. van de Wet ruimtelijke ordening.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. E. de Witte

Samenvatting.

1. Dhr. De Witte stelt dat er niet alleen gevoelsmatig maar ook beleidsmatig wel degelijk een verkeerskundig probleem is in de Lepelstraat;
2. Voor het recreatieverkeer is een oostelijke rondweg het beste, voor vrachtverkeer vanuit het bedrijventerrein zou een westelijke rondweg weer beter zijn. Een ontsluitingsweg zal nooit de voertuigafname bewerkstelligen die de komende jaren nodig is. Zolang de N256 geen 4-baansweg is blijft de Stadseweg hard nodig voor de verkeersafwikkeling;
3. het doortrekken van de Aardebolleweg is een mager alternatief dat alleen kan slagen als verkeer door de kern sterk ontmoedigd wordt en er een goede aansluiting op de N256 komt. De volgende problemen worden voorzien:
 - a. de aan- en afvoer via de N256 is onvoldoende omdat je te lang moet wachten bij de stoplichten. Om dit op te lossen zou een invoegstrook in zuidelijke richting aangelegd moeten worden;
 - b. voor de meeste mensen blijft de route over de Stadseweg (en dus door de kern) de kortste en snelste route naar het Veerse Meer. Op de N256 staat het verkeer te vaak vast. Om dit op te lossen zou de bewegwijzering en de bebording aangepast moeten worden om het verkeer buiten het dorp te houden (ook in navigatiesystemen);
4. Een alternatief zou kunnen zijn om de Kaaidijk éénrichtingverkeer te maken in de richting van de Langeweg, waardoor men gedwongen wordt de nieuwe route via de Aardebolleweg te rijden. De vrijkomende ruimte op de Kaaidijk kan dan benut worden voor een fietspad.

Beantwoording.

1. Op basis van de indicatoren uit het GVVP is er beleidsmatig geen sprake van een probleem. Dit neemt niet weg dat we de situatie ook in de Lepelstraat willen verbeteren. De al eerder genoemde verkeersmodelberekening toont aan dat ook bij de keuze voor een recreatieslag Aardebolleweg een significante afname van de intensiteit in de Lepelstraat wordt bereikt;

2. Zie de beantwoording onder 1. Bovendien wordt de recreatieslag Aardebolleweg in eerste instantie gerealiseerd voor verkeer van en naar de recreatieconcentratie aan het Veerse Meer. De Stadseweg is, met de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad, prima geschikt voor verkeer van en naar Wolphaartsdijk. Met de realisatie van de recreatieslag wordt voorkomen dat het verkeer met bestemming Veerse Meer door Wolphaartsdijk heen rijdt;

3a. Een goede doorstroming op de N256 is inderdaad belangrijk. Samen met het Rijk, de provincie en het waterschap wordt op regionaal niveau gewerkt aan de bereikbaarheid van Goes e.o., waarin ook de A256/N256 wordt meegenomen;

3b. De bewegwijzering en bebording wordt aangepast. Verkeer met bestemming Veerse Meer zal via de route Aardebolleweg worden geleid;

4. Het verkeersmodel toont aan dat de voorliggende oplossing goed functioneert. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Kaaidijk zal dit deels ondersteunen, maar ook een toename van verkeer op andere minder daarvoor geschikte routes (in Wolphaartsdijk) tot gevolg hebben. Dit achten wij een ongewenste consequentie.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. M. de Kok

Samenvatting.

Dhr. De Kok geeft aan dat hij het niet eens is met het alternatief zoals dat door dhr. Boer naar voren is gebracht. Hij ondersteunt juist het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat er nu ligt.

Beantwoording.

Van deze opmerking wordt met instemming kennis genomen.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Fietzersbond afd. De Bevelanden

Samenvatting.

1. De zienswijze richt zich niet tegen het opwaarderen en verlengen van de Aardebolleweg, maar tegen het ontbreken van een (vrijliggend) fietspad langs deze weg. Bestreden wordt dat met de aanleg van het ontbrekende stuk fietspad tussen Kwistenburg en Schelphoek de noodzaak van een fietspad langs de Aardebolleweg zou vervallen. Vooral voor de inwoners aan de noordzijde van Wolphaartsdijk is het nieuwe fietspad niet aantrekkelijk, deze zullen dus van de Aardebolleweg gebruik blijven maken. Omdat deze weg drukker wordt zal het nog onveiliger worden dan het nu al is;

2. Het beste is om een (vrijliggend) fietspad langs de Aardebolleweg en een recreatief fietspad langs Kwistenburg/Polderweg aan te leggen. Als het niet mogelijk is om beide fietspaden aan te leggen dan heeft de fietzersbond de voorkeur voor een (vrijliggend) fietspad langs de Aardebolleweg. Minimaal dient er in ieder geval aan beide zijden van de Aardebolleweg een voldoende brede strook rood asfalt voor fietsers aangebracht te worden.

Beantwoording.

1. Het merendeel van het fietsverkeer ter plaatse bestaat uit recreatieve fietsers. Deze zullen straks via de Kwistenburg rijden. Het aantal utilitaire fietsers dat van de Aardebolleweg gebruik maakt is zeer beperkt. Het is niet nodig om voor dit beperkte aantal, mede gelet op te verwachten intensiteit van gemotoriseerd verkeer, een vrijliggend fietspad langs de Aardebolleweg te realiseren;

2. Zie de beantwoording onder punt 1. Het toepassen van fietsstroken is, gelet op de beschikbare breedte, niet wenselijk. Het verbreden (in asfalt) van de route om aanleg van goede fietsstroken (min. 1,5 meter breed) mogelijk te maken heeft een negatief effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer (en dus de verkeersveiligheid). Een verdere verbreding van de weg en kanalisatie van het wegbeeld werken mogelijk snelheidsverhogend. Dit moet juist voorkomen worden.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

6. Fam. Luteijn/fam. Goetheer/fam. Smallegange

Samenvatting.

1. Door het creëren van een doorgaand tracé richting Middelburg en door het leiden van verkeersstromen via de Aardebollenweg is een toename van het autoverkeer op deze weg te verwachten. De verkeersveiligheid kan hiermee in het gedrang komen. De volgende aanvullende maatregelen worden noodzakelijk geacht:
 - a. Op kruisingen voorrang niet regelen. Ter attentie een cirkel op kruisingsvlak aanbrengen;
 - b. Herhaling van 60 km/uur op bermpaaltjes zoals op 80km/uur wegen gedaan wordt wanneer de markering afwijkt;
 - c. Wegbeeld visueel versmallen door het aanbrengen van beplanting om de snelheid te remmen;
 - d. Buurtschap-portalen plaatsen ter plaatse van woningen;
2. Nu al wordt hinder ondervonden van het verkeer dat dicht langs de huizen passeert. Bij een toename van het autoverkeer zijn er nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, het woongenot en de leefbaarheid te verwachten. Het kan niet zo zijn dat zij de dupe worden van het ontlasten van de kern Wolphaartsdijk. Door het omleiden van de weg bij de aansluiting met Nazareth kan deze overlast worden teruggedrongen (zie de bijgaande schets die is gemaakt door het waterschap);
3. Trillingen als gevolg van toenemend (zwaar) autoverkeer veroorzaken schade aan woningen aan en nabij de Aardebolleweg waarvoor de gemeente aansprakelijk gesteld zal worden. Het waterschap zal bij opwaardering van de weg een nulmeting verrichten ter vaststelling van mogelijke schade. De weg is sowieso ongeschikt voor zwaar verkeer;
4. De aansluiting Nazareth- Aardebolleweg is onoverzichtelijk. Bij toenemend verkeer levert dit een gevaarlijke situatie op. Het verleggen van de weg volgens ons voorstel heft dit bezwaar op. Ook zijn aanvullende maatregelen voor het beperken van de snelheid op de Aardebolleweg direct in eerste fase nodig;
5. De gemeente zal aansprakelijk gesteld worden voor een mogelijke waardevermindering van de woningen van betrokkenen.

Beantwoording.

1. Een toename van het autoverkeer kan leiden tot een minder verkeersveilige situatie. Het huidige ongevalbeeld (2 UMS, uiterst materiele schade, ongevallen in de periode 2004 t/m 2008) toont aan dat er momenteel geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Doordat het wegprofiel wordt gewijzigd wordt de inrichting afgestemd op de toekomstige intensiteit. Bovendien kunnen fietsers gebruik maken van de vrijliggende fietsvoorziening langs Kwistenburg en de Polderweg. Aanvullend worden ter hoogte van de bebouwingsconcentraties met behulp van beplanting en "gehuchtborden" snelheidsremmende/ attentieverhogende voorzieningen gerealiseerd;
2. Zie de beantwoording onder 1;
3. Het aandeel zwaar verkeer in het verkeer dat gebruik maakt van de Aardebolleweg is zeer beperkt. Uit metingen is gebleken dat er in totaal 1.080 motorvoertuigen per etmaal over de Langeweg rijden. Daarvan waren er 17 zwaar vrachtverkeer. Een deel (79 voertuigen) kon niet gecategoriseerd worden, maar dit waren zeker niet allemaal zware vrachtwagens. Dat betekent dat het aandeel zwaar vrachtverkeer tussen de 2% en 6% ligt. Dit zal met de aanpassingen niet wijzigen. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat de geraamde toename van het verkeer (975 voertuigen per etmaal op de drukste dagen) zal leiden tot schade aan de woningen. De wegbeheerder heeft overigens reeds toegezegd dat een nulmeting zal worden uitgevoerd;
4. Deze aansluiting is inderdaad onoverzichtelijk. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat ook direct sprake is van een verkeersonveilige situatie. Als onderdeel van het plan worden ter hoogte van de "bebouwingsconcentraties" aanvullende maatregelen zoals o.a. beplanting aangebracht.
5. Voor zover men van mening is dat men door de aanpassingen aan de Aardebolleweg in een planologisch nadeliger situatie komt te verkeren waardoor hun woningen in waarde dalen en deze minder opbrengen bij een eventuele verkoop, kan een beroep worden gedaan op artikel 6.1. e.v. van de Wet ruimtelijke ordening.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. W.P. Lievaart

Samenvatting.

1. Het probleem van het verkeer door de kern wordt met de voorgestelde aanpassingen niet opgelost. Verkeer van en naar de bedrijven aan de Sportweg blijft door het dorp rijden, net als de meeste toeristen. Zodra de N256 vol staat gaat men via de Stadseweg naar Wolphaartsdijk. Dat wordt nog versterkt door het stijgende gebruik van navigatiesystemen;
2. Door de voorgestelde oplossing ontstaat een sluiproute naar Veere en Middelburg, waardoor de verkeersintensiteit en de daarmee gepaard gaande overlast nog meer toeneemt. Het waterschap heeft dit probleem tijdens de informatiebijeenkomst ook erkend;
3. De geplande uitbreiding van de recreatiezone bij Wolphaartsdijk zal tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit vele malen hoger wordt. Een dergelijke ontwikkeling past niet bij Wolphaartsdijk en Oud-Sabbinge. Het rustige en open landschap dient te worden behouden. Uitbreiding van recreatie dient kleinschalig te zijn omdat het dorp anders zijn toeristische aantrekkelijkheid verliest;
4. De uitstoot van schadelijke stoffen zal toenemen. Dat gebeurt juist in de zomerperiode, als ramen vaak open staan;
5. Op dit moment wordt er al te hard gereden op de Aardebolleweg. De veiligheid zal alleen maar meer in het gedrang komen bij een toename van het verkeer. Het wordt tijd dat de snelheid gecontroleerd en gehandhaafd wordt;
6. Het is onbegrijpelijk dat de Stadseweg wordt afgewaardeerd en wordt vervangen door een route over polderwegen die daar niet geschikt voor zijn. Wolphaartsdijk heeft een goede verbinding nodig tussen de noordzijde van het dorp en de Stadseweg.

Beantwoording.

1. Verkeer van en naar de bedrijven aan de Sportweg maakt inderdaad geen gebruik van de nieuwe route. Deze is immers bedoeld voor verkeer van en naar de recreatieconcentratie. De Verkeersmodelberekeningen hebben het effect van de route in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de route wel degelijk door het recreatieverkeer zal worden gebruikt en dat dit zorgt voor een afname van het verkeer op een aantal straten in Wolphaartsdijk;
2. Het verkeersmodel toont geen onevenredige toename op de Muidenweg als gevolg van realisatie van de recreatieslag Aardebolleweg/Kwistenburg. Zie ook de beantwoording onder punt 1 van de reactie onder 1;
3. Met de realisatie van de recreatieslag Aardebolleweg/Kwistenburg wordt een goede oplossing geboden voor de afwikkeling van het huidige en eventuele toekomstige recreatieverkeer. De invulling cq. uitbreiding van het recreatiegebied maakt geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. Hiervoor zal t.z.t. een apart plan worden opgesteld waaraan een eigen planologische procedure is verbonden;
4. Zoals blijkt uit de Rapportage Luchtkwaliteit, die als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, worden er geen normen overschreden;
5. Een toename van het autoverkeer kan leiden tot een minder verkeersveilige situatie. Het huidige ongevallebeeld (2 UMS, uiterst materiele schade, ongevallen in de periode 2004 t/m 2008) toont aan dat er momenteel geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Doordat het wegprofiel wordt gewijzigd wordt de inrichting afgestemd op de toekomstige intensiteit. Bovendien kunnen fietsers gebruik maken van de vrijliggende fietsvoorziening langs Kwistenburg en de Polderweg. Aanvullend worden ter hoogte van de bebouwings-concentraties met behulp van beplanting en "gehuchtborden" snelheidsremmende/attentieverhogende voorzieningen gerealiseerd;
6. De Stadseweg is eigendom van en in beheer bij de provincie Zeeland. De provincie heeft geen plannen tot afwaardering van de Stadseweg. Deze weg is en blijft een belangrijke route van en naar Wolphaartsdijk.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8. Ver. Gemeenschap Wolphaartsdijk

Samenvatting.

1. Naast de voorgestelde maatregelen is ook aanpassing van de bewegwijzering dringend nodig. Op de kruising Deltaweg/Goes/'s-Heer Hendrikskinderen dient de verwijzing "Wolphaartsdijk linksaf" verwijderd te worden en vervangen te worden door een toevoeging van Wolphaartsdijk aan het bord "Zierikzee rechtdoor";
2. De voorgestelde aanpassingen mogen niet leiden tot aantasting van het leefgenot van de bewoners van de Aardebolleweg. Daarvoor benodigde maatregelen dienen tegelijk met de opwaardering van de Aardebolleweg uitgevoerd te worden;
3. De 30km/u-zone dient verplaatst te worden tot vóór de woning Aardebolleweg 3;

4. De voorgestelde oplossing die uit overleg van het waterschap met enkele omwonenden naar voren is gekomen om een stukje Aardebolleweg te verleggen wordt onderschreven. Dit zal meer effect hebben dan een bord of buurtschapportaal. Deze maatregel dient tegelijk met de andere aanpassingen uitgevoerd te worden en niet op de lange baan geschoven te worden;
5. Verzocht wordt om de mogelijkheid tot het realiseren van een haagbeplanting langs een deel van de Aardebolleweg, vóór de kruising met de Kustersweg, te onderzoeken en de haag aan de andere kant van de kruising met de Kustersweg te behouden;
6. Tegelijk met de opwaardering van de Aardebolleweg zou een nieuwe, liefst geluiddempende, asfaltlaag aangebracht moeten worden;
7. Ter bevordering van de veiligheid van fietsers en voetgangers dient aan beide zijden van de Aardebolleweg een strook rood asfalt aangebracht te worden;
8. Gevraagd wordt om te bevorderen dat de politie regelmatig snelheidscontroles uitvoert;
9. De suggestie wordt gedaan om bij het fietspad Kwistenburg, bij de vogelplas, een "gluurmuur" te plaatsen.

Beantwoording.

1. De bewegwijzering zal als zodanig worden aangepast. Dit voornemen maakt reeds deel uit van het plan;
2. De gewenste maatregelen worden tegelijk met het opwaarderen van de Aardebolleweg uitgevoerd;
3. Deze woning ligt buiten de bebouwde kom. Het is niet logisch en gewenst om de 30 km zone tot buiten de bebouwde komgrens door te trekken (er is hier geen sprake van een duidelijk komwerking);
4. Er wordt een aantal aanpassingen aan de Aardebolleweg uitgevoerd t.b.v. de verkeersveiligheid. De genoemde maatregel maakt vooralsnog geen onderdeel uit van het plan;
5. Dit zal worden meegenomen bij de uitvoering van het plan;
6. Waar dit op basis van normering noodzakelijk is zal dit worden toegepast.
7. De beschikbare breedte is onvoldoende om twee volwaardige fietsstroken (in rood asfalt) aan te brengen. Om deze stroken te kunnen realiseren is verbreding van het asfalt noodzakelijk. Deze verbreding in combinatie met de kanalisatiewerking van de rode stroken zal mogelijk leiden tot verhoging van de snelheid. Dit moet juist voorkomen worden;
8. Indien metingen hiertoe aanleiding geven zal de politie worden gevraagd te handhaven door bijvoorbeeld het uitvoeren van snelheidscontroles;
9. Het realiseren van een dergelijke voorziening maakt geen deel uit van de werkzaamheden waarvoor dit bestemmingsplan is bedoeld. Deze suggestie zal worden meegenomen bij de uitwerking van de Visie Recreatiezone Wolphaartsdijk.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. M. Beets

Samenvatting.

1. Omdat de N256 te druk is, kiest veel verkeer vanaf de A58 voor de route via de Stadseweg, door de kern Wolphaartsdijk heen. Dat zal met het voorstel niet veranderen;
2. de kwaliteit van de "racebaan" Aardebolleweg zal daardoor alleen maar verslechteren met alle risico's van dien voor fietsers en voetgangers;
3. Beter is het om de Stadseweg door te trekken richting de Aardebolleweg, waardoor ook de aansluiting met Wolphaartsdijk Oost verbetert;
4. Door effectief verkeersremmende maatregelen in de kern en op de Veerweg aan te brengen kan eindelijk effect verkregen worden van de 30km-zone.

Beantwoording.

1. Naast de opwaardering van de recreatieslag Aardebolleweg/Kwistenburg wordt ook de bewegwijzering aangepast waardoor het verkeer via deze route wordt geleid. De voor het bestemmingsplan uitgevoerde verkeersmodelberekeningen tonen aan dat ook bij een toenemende intensiteit op de N256 verkeer gebruik gaat maken van de recreatieslag;
2. Zie de beantwoording onder 1;
3. Zie de beantwoording onder 1 van de reactie onder 2;
4. Mogelijk dat aanvullend aan de recreatieslag verdere maatregelen in de kern genomen worden. Vooralsnog is dit echter niet aan de orde.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. A. van Bokhoven

Samenvatting.

Dhr. Van Bokhoven geeft aan dat hij het niet eens is met het alternatief zoals dat door dhr. Boer naar voren is gebracht. Hij ondersteunt juist het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat er nu ligt.

Beantwoording.

Van deze opmerking wordt met instemming kennis genomen.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11. M. van Dam

Samenvatting.

1. Het verlengen van de Aardebolleweg is niet de aangewezen weg om het recreatiegebied aan het Veerse Meer te ontsluiten. Een route via de Stadseweg leent zich hier beter voor, gelet op de reeds aanwezige infrastructuur en het gebruik van navigatiesystemen. De ringweg-oost lijkt, afgezien van de financiële aspecten, een uitstekend alternatief;
2. Aanpassen van het gehele tracé betekent een ingrijpende inbreuk op de huidige leefomgeving en is niet in die mate op te waarderen dat hierdoor een efficiënte aanvoerroute ontstaat. Daarvoor zijn er teveel obstakels (huizen, uitritten e.d.) die niet bedoeld zijn om afgebroken te worden.

Beantwoording.

1. In de verkeerskundige onderbouwing wordt ook aangetoond dat de ringweg oost verkeerskundig ook een goede oplossing vormt. Op basis van andere motieven wordt echter de keuze gemaakt voor de recreatieslag Aardebolleweg/Kwistenburg. Zie ook de beantwoording onder 1 van de reactie onder 2;
2. Voorliggend plan toont aan dat de huidige route voldoende kan worden opgewaardeerd om het te verwachten verkeer af te wikkelen. De bestaande woningen, uitritten e.d. vormen daarbij geen belemmering, er hoeft dan ook niets gesloopt of verwijderd te worden.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. P. Verheule

Samenvatting.

1. De voorgestelde aanpassing van de Aardebolleweg kan weliswaar het dorp ontlasten van recreatieverkeer, maar het is niet de lang gekoesterde wens van de inwoners van Wolphaartsdijk om de kern tevens te ontlasten van vracht- en landbouwverkeer;
2. De aanpassing zou in nauw overleg met het waterschap en de omgeving tot stand zijn gekomen. Echter, niemand heeft vantevoren iets te horen gekregen over dit traject. De omgeving is heel het dorp en Oud-Sabbinge en niet alleen het laatste deel van de Veerweg. Het gaat iedereen aan, zeker diegenen die aan de doorgaande route door het dorp wonen;
3. De voorkeur voor een noordelijke ontsluiting is waarschijnlijk ingegeven omdat deze weg toch al kapot wordt gereden door het bouwverkeer. Zodoende worden twee vliegen in één klap geslagen, tegelijk met de verlenging van de Aardebolleweg kan ook het bestaande deel hersteld worden;
4. Het bouwverkeer moet nu over smalle weggetjes van nog geen 4m breed met alle gevolgen van dien. Dit geeft blijvende overlast voor de bewoners van de Blauwe Wijk en halverwege de Aardebolleweg. Dit is onnodig omdat er al een goede weg ligt in de vorm van de Nieuwe Rijksweg, Nieuwendijk en de Stadseweg. Als deze route 500m doorgetrokken wordt komt men precies bij de ingang van de oostelijke uitbreiding van het dorp;
5. Het opwaarderen van deze veel te smalle wegen zal er toe leiden dat het toeristische, vracht- en landbouwverkeer nog steeds door het dorp blijft rijden, omdat deze elkaar niet normaal kunnen passeren;
6. De verkeersafwikkeling op de N256 is slecht geregeld. Het doorgaande verkeer heeft prioriteit waardoor verkeer van en naar Wolphaartsdijk veel te lang moet wachten. Bovendien kunnen er maar een paar auto's tegelijk door, waardoor lange rijen ontstaan. Ook daarom is de route via de Stadseweg een veel betere;
7. Door de geplande uitbreiding van 4 campings zal de verkeersdrukte alleen maar toe-nemen met vooral caravans en campers. Als ook nog uitbreiding plaats gaat vinden van de jachthavens en er misschien nog wel een bungalowpark bijkomt wordt het alleen maar steeds erger. Die mensen moeten niet via de N256 naar Wolphaartsdijk rijden. De Stadseweg moet dan ook absoluut niet afgewaardeerd worden;

8. De conclusie is dan ook dat een oostelijke rondweg de meest optimale variant is. Deze kan gewoon een 80 km/u-weg blijven wat de doorstroming en de luchtkwaliteit bevordert. De verkeersdruk in het dorp zal dan afnemen en de bewoners van de Blauwe Wijk en halverwege de Aardebolleweg worden ontzien. Tevens ben je af van een stuk N256 dat alleen maar voor vertraging en ergernis zorgt.

Beantwoording.

1. De recreatieslag is er op gericht het verkeer van en naar de recreatiebestemmingen om de kern te leiden. Zie ook de beantwoording onder 1 van de reactie onder 2;
2. De voorgestelde oplossing is reeds weergegeven in de Gebiedsvisie Veerse Meer uit 2005. Gelet op de belangen is besloten om de omwonenden, als meest direct betrokkenen, in eerste instantie uit te nodigen. Daarbij is ook de Vereniging gemeenschap Wolphaartsdijk uitgenodigd als vertegenwoordiger van de inwoners. Het Waterschap heeft tevens aanvullend overleg gehad met de direct aanwonenden;
3. Dit aspect heeft in geen enkel opzicht deel uitgemaakt van de keuze voor de route via de Aardebolleweg;
4. Verkeerskundig onderzoek (zie de notitie Recreatieslag Wolphaartsdijk, verkeerskundige onderbouwing) heeft aangetoond dat de door dhr. Verheule voorgestelde route ook een goede oplossing vormt. Om andere redenen (o.a. financiën, landschappelijk) is gekozen voor het opwaarderen van de route via de Aardebolleweg. Zie ook de beantwoording onder 1 van de reactie onder 2;
5. De verkeersmodelberekeningen tonen aan dat de route via de Aardebolleweg gebruikt gaat worden door verkeer van en naar de recreatieconcentratie. Als gevolg daarvan zal de intensiteit in enkele straten in Wolphaartsdijk wel degelijk afnemen. Zie ook de beantwoording onder 1 van de reactie onder 7;
6. Zie de beantwoording onder 5.
7. Zie de beantwoording onder 5. In de verkeersmodelberekeningen is rekening gehouden met uitbreiding van het recreatiegebied. Vooralsnog is geen sprake van afwaardering van de Stadseweg. Zie ook de beantwoording onder 6 van de reactie onder 7;
8. Zie de beantwoording onder 1 en 4.

Conclusie.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13. W.L. Bakker

Samenvatting.

1. Met het bestemmingsplan zoals dat nu voorligt wordt afgeweken van de meest optimale variant die genoemd wordt in het plan "Recreatieslag Wolphaartsdijk", namelijk een oostelijke rondweg;
2. Er bestaat voor Wolphaartsdijk al een goede ontsluiting via de Stadseweg en de N254;
3. Als er wordt gekozen voor een oostelijke rondweg met een aansluiting op de Stadseweg is het verkeersprobleem opgelost. Tevens kan er een aansluiting gemaakt worden op de oostelijke dorpsuitbreiding, waardoor de verkeersdruk in de kern zal afnemen;
4. De Aardebolleweg, Kwistenburg en Langeweg zijn smalle wegen die niet op veel verkeer berekend zijn. Ook de dijk tussen de nieuw aan te leggen weg en de Langeweg is niet berekend op een zo grote toename van het verkeer. De nieuwe weg wordt 5m breed en omdat de Aardebolleweg minder dan 5m breed is worden hier doorgroeistenen in de berm gelegd. Deze stenen zorgen echter voor extra verkeerslawaaï en trillingen in de woningen. Daar wordt in het plan geen aandacht aan besteedt;
5. Als er niet op snelheid gecontroleerd en gehandhaafd wordt heeft een snelheidsbeperking van 60 km/u, die bedoeld is om het geluid te reduceren, geen zin;
6. Voor de bewoners van de Roodewijk en de Langeweg ontstaat er een verkeersonveiligere situatie omdat het fietsverkeer dan alleen via de Langeweg naar Wilhelminadorp of de parallelweg van de N256 kan;
7. Voor alle fietsers ontstaat er een onveiligere situatie op de kruising van de Langeweg en de parallelweg van de N256 omdat het aantal verkeersbewegingen op de Langeweg fors zal toenemen. Als er auto's staan te wachten voor de verkeerslichten wordt de kruising geblokkeerd en moeten de fietsers tussen de auto's zien over te steken;
8. Bij de keuze voor een oostelijke rondweg zal de verkeersdruk op de Deltaweg afnemen, omdat een deel van het recreatieverkeer dan via de N254 zal rijden. Dit bevordert de doorstroming op de Deltaweg en ook hoeft de bewegwijzering niet te worden aangepast;
9. Als toch het voorgestelde tracé wordt gekozen dan zijn een aantal aanpassingen noodzakelijk: vervanging van de doorgroeistenen ter hoogte van de bebouwing door asfalt en tevens het nemen van verkeersremmende maatregelen om de voorgenomen snelheidsbeperking van 60 km/u ook echt te realiseren.

Beantwoording.

1. Dhr. Bakker verwijst naar de verkeerskundig meest optimale variant. Het verkeersonderzoek toont aan dat ook de recreatieslag Aardebolleweg/Kwistenburg een prima oplossing vormt. Om o.a. landschappelijke, financiële en stedenbouwkundige redenen verdient de recreatieslag de voorkeur. Zie ook de beantwoording onder 1 van de reactie onder 2;
2. Deze blijft ook behouden. Zie ook de beantwoording onder 6 van de reactie onder 7;
3. Zie de beantwoording onder 1;
4. De weg wordt 5,5m breed en niet 5m zoals abusievelijk in paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is vermeld. Doorgroeistenen veroorzaken inderdaad meer geluid maar omdat deze deel uitmaken van de berm (die niet bij de weg hoort) hebben deze geen invloed op de berekening van het wegverkeerslawaaï. Zoals al bij de beantwoording van de reactie onder 6 is gesteld is het aandeel zwaar verkeer zeer beperkt. Schade als gevolg van trillingen wordt dan ook niet voorzien;
5. Het instellen van een lagere maximale snelheid heeft wel degelijk effect. Dit effect wordt geoptimaliseerd door maatregelen of handhaving waarmee het eventueel overschrijden van de limiet verder wordt voorkomen. Zie ook de beantwoording onder 2 van de reactie onder 5;
6. In de directe omgeving van de Roode Wijk of op de Langeweg worden geen infrastructurele aanpassingen (met uitzondering van het verwijderen van de slijtlaag en het aanbrengen van een dichte asfaltdeklaag) doorgevoerd;
7. Bij een toename van het verkeer op de Langeweg wordt het oversteken hiervan inderdaad moeilijker. De te verwachte intensiteit biedt echter nog voldoende ruimte om veilig over te kunnen steken;
8. Dit betreft slechts een zeer beperkt percentage van het totale verkeer op de Deltaweg. Het aanleggen van een oostelijke rondweg rond Wolphaartsdijk zal de doorstromingsproblemen op de Deltaweg niet wegnemen;
9. Zie voor wat betreft de vervanging van de doorgroeistenen de beantwoording onder 4. Aanvullend worden ter hoogte van de bebouwingsconcentraties met behulp van beplanting en "gehuchtborden" snelheidsremmende/attentieverhogende voorzieningen gerealiseerd.

Conclusie.

In paragraaf 4.2 zal worden opgenomen dat de nieuwe verbinding vanaf de Aardebolleweg 5,5m breed wordt i.p.v. 5m. Voor het overige leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijzen onder 14 t/m 26

Deze zienswijzen zijn identiek aan de zienswijze onder 13. Voor de beantwoording wordt daar dan ook naar verwezen.

Aanpassingen bestemmingsplan.

1. De onderzoeken die zijn uitgevoerd t.b.v. het bestemmingsplan (de verkeerskundige onderbouwing, het akoestisch onderzoek en de Rapportage Luchtkwaliteit) zullen ter verduidelijking bij de vaststelling in het bestemmingsplan worden opgenomen en niet meer als losse bijlage worden toegevoegd;
2. In paragraaf 4.2 zal worden opgenomen dat de nieuwe verbinding vanaf de Aardebolleweg 5,5m breed wordt i.p.v. 5m.

Voor het overige leiden de zienswijzen niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeerskundige onderbouwing

Recreatieslag Wolphaartsdijk

Verkeerskundige onderbouwing

Gemeente Goes
Afdeling Stadsontwikkeling
Cluster Verkeer
J. d'Haens
april 2008



Inhoudsopgave

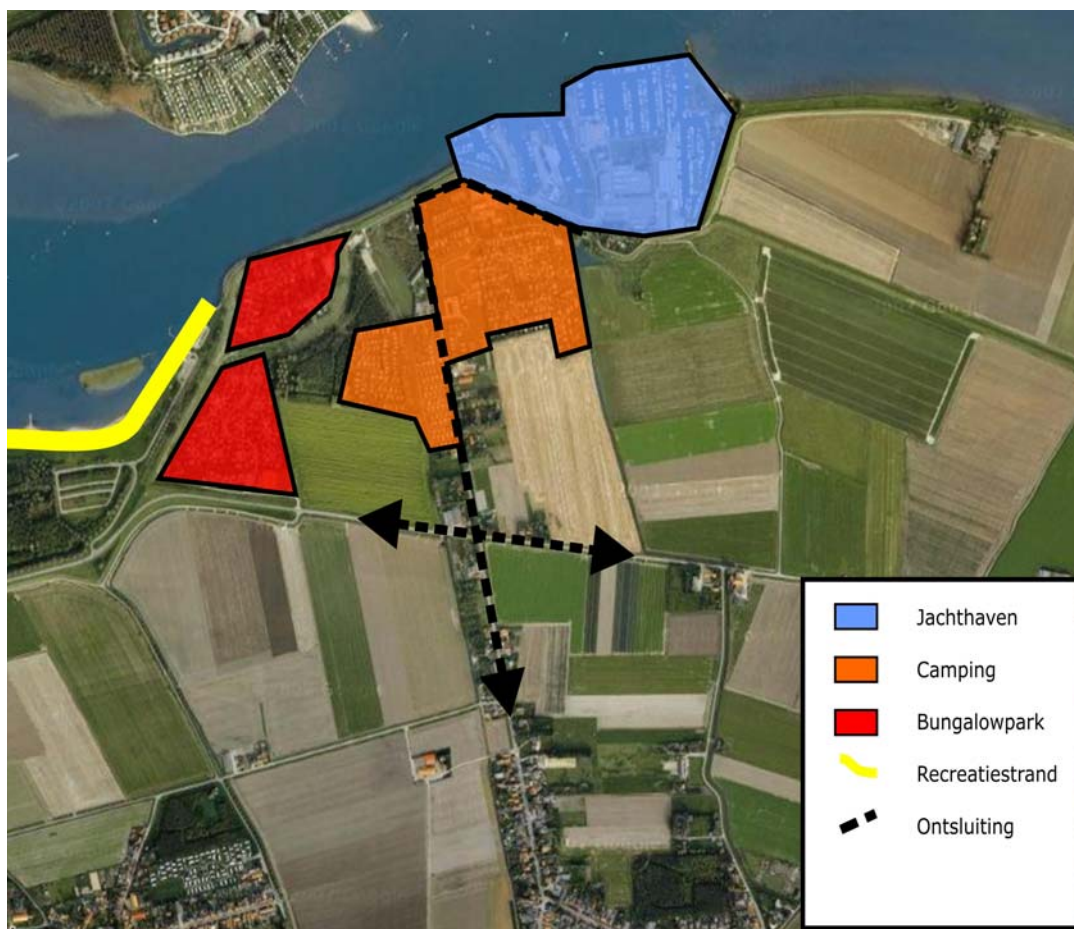
Omschrijving plangebied	47
Huidige verkeerssituatie	48
<i>Intensiteiten</i>	49
<i>Fietsverkeer</i>	49
<i>Ongevallenbeeld</i>	50
Toekomstige situatie	51
Probleembeschrijving	52
Variantenstudie	52
<i>Nulplusvariant</i>	52
<i>Rondweg Westzijde</i>	53
<i>Rondweg Oostzijde</i>	53
<i>Recreatieslag kwistenburg</i>	53
Conclusie	54
Bijlagen	55

Omschrijving plangebied

Het jachthavengebied ligt ten noorden van het dorp Wolphaartsdijk buitendijks aan het Veerse Meer en wordt vanaf het dorp ontsloten via de Veerweg. Het gebied wordt gevormd door vier havens (Westhaven, Oude Landbouwhaven, Nieuwe Landbouwhaven, Schorhaven) welke van elkaar gescheiden worden door dammen. De dammen zelf hebben een relatief rommelig karakter en zijn voor grote delen in gebruik als parkeerterrein. Het gebied wordt voornamelijk gebruikt voor waterrecreatie in de vorm van een tweetal jachthavens en een haven voor kleinschalige sportvisserij. Tevens zijn in het gebied een aantal horeca vestigingen aanwezig, te weten restaurant 't Veerhuis, cafe restaurant De Boei, en restaurant eetcafe 't Kraaienest.

De oude veersteiger wordt in de zomermaanden gebruikt als op- en afstapplaats voor het pontje tussen Kortgene en Wolphaartsdijk (Rondje met het Pontje). In de Nieuwe Landbouwhaven is een beroepsvisser gevestigd (palingvisserij).

Verder zijn in de omgeving van het jachthavengebied twee campings gelegen (De Veerhoeve en 't Veerse Meer, twee bungalowparken en een (dag)recreatiestrand.



Huidige verkeerssituatie

Wolphaartsdijk en de recreatieconcentratie aan het Veerse Meer worden op vier manieren ontsloten:

Kern Wolphaartsdijk:

- 1: Het merendeel van het verkeer van en naar Wolphaartsdijk wordt ontsloten via de route Stadseweg. Deze bestaat uit een brede provinciale weg met vrijliggend fietspad en sluit aan op de N254 (Nieuwe Rijksweg);
- 2: Een alternatieve en minder gebruikte ontsluiting van de kern Wolphaartsdijk vormt de route via de Kaaidijk-Langeweg welke aansluit op de N256 (Deltaweg).

Recreatiezone:

A: Het recreatiegebied aan het Veerse Meer wordt ontsloten op de Deltaweg via een door waterschapswegen gevormde route. Deze bestaat uit de Aardebolleweg, Kwistenburg en sluit via de Langeweg aan op de N256;

B: Een tweede ontsluiting van het recreatiegebied wordt gevormd door de Veerweg, welke het veerse Meer met de kern Wolphaartsdijk verbindt. De route loopt vervolgens dwars door de kern en via de Stadseweg naar de N254.



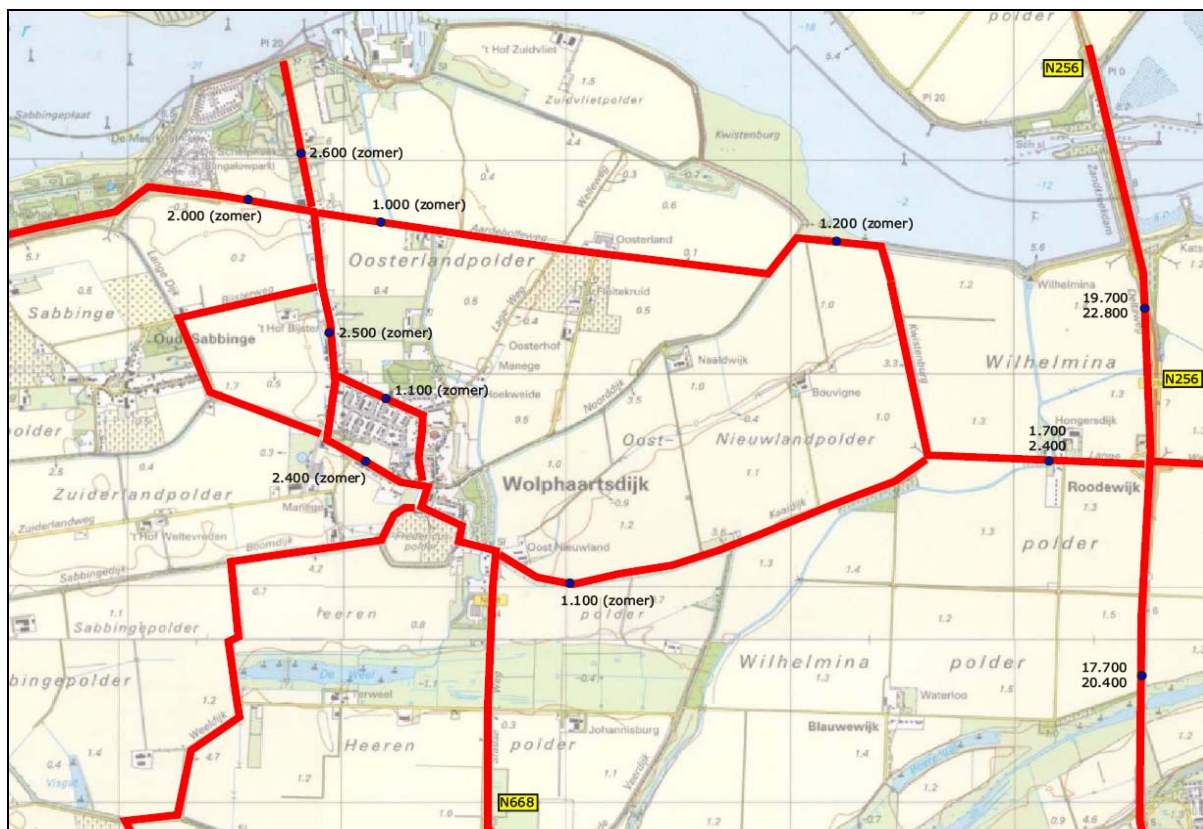
In de kern van Wolphaartsdijk doet zich herhaaldelijk een leefbaarheidsknelpunt voor, veroorzaakt door het recreatieverkeer.

Het gaat hierbij met name om het autoverkeer dat op zomerse dagen en op vrijdag- en zondagmiddagen en -avonden door Wolphaartsdijk rijdt, van en naar recreatiebestemmingen aan het Veersemeer en hiervoor gebruik maakt van route B.

Naast het leefbaarheidsknelpunt in Wolphaartsdijk mag ook de verre van optimale bereikbaarheid van de (recreatieve) voorzieningen langs het Veersemeer als knelpunt worden beschouwd. Voornamelijk de dag-recreatiebestemmingen zijn, vanaf de hoofdwegen, slechts toegankelijk via overwegend smalle waterschapswegen (route A). Deze polderwegen, waarover ook fietsers rijden, zijn niet bestemd voor de afwikkeling van grote hoeveelheden autoverkeer en kunnen op piekmomenten het verkeer dan ook onvoldoende verwerken.

Intensiteiten

In onderstaande figuur staan de etmaalintensiteiten (gemiddelde werkdagintensiteit, Mvt/etmaal) weergegeven.



Zoals in de figuur aangegeven betreffen de intensiteiten in Wolphaartsdijk gegevens uit de zomerperiode, dus inclusief recreatieverkeer.

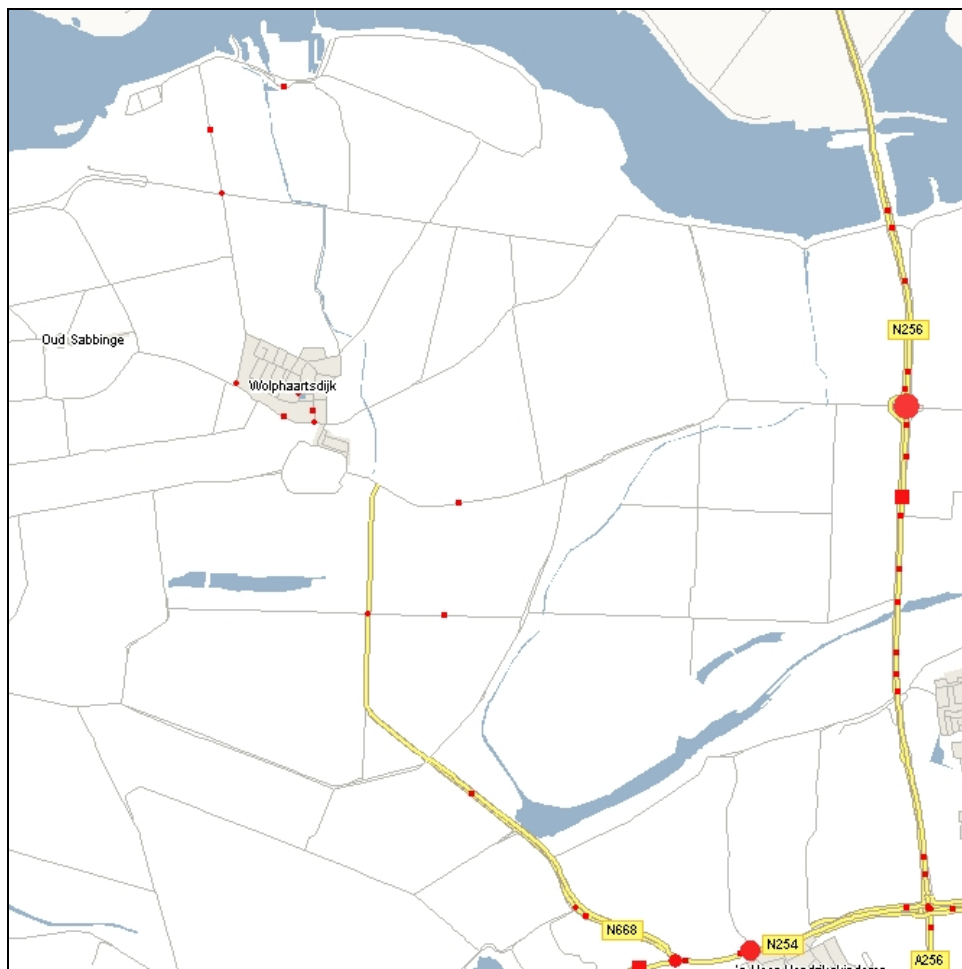
Fietsverkeer

In het gebied ten noorden van Wolphaartsdijk maakt het (recreatieve) fietsverkeer gebruik van de bestaande waterschapswegen. Voor o.a. de recreatieve fietsroute "Rondje Veerse Meer" veroorzaakt dit een knelpunt. Fietsverkeer van de recreatieconcentratie Wolphaartsdijk richting de Deltaweg (en vice versa) dient gebruik te maken van de route Aardebolleweg - Kwistenburg wat conflicteert met het hier aanwezige landbouw- en autoverkeer.

In de zomermaanden, het moment waarop de fietsintensiteit het hoogst is, wordt het conflict erger door de toename van het recreatie-verkeer van en naar de Veerse Meer kust.

Ongevallenbeeld

Op onderstaande kaart staan het aantal (en locatie) slachtofferongevallen in en om Wolphaartsdijk weergegeven, over de periode 2002 t/m 2006. Zowel binnen de bebouwde kom als in het buitengebied doen zich geen ongevallenconcentraties voor. Met andere woorden, op basis van het ongevallenbeeld kunnen geen verkeersonveilige punten dan wel routes worden waargenomen in en rondom Wolphaartsdijk.



Toekomstige situatie

Naast de autonome groei van het verkeer zijn er in de omgeving van Wolphaartsdijk nog een aantal aspecten die invloed hebben op de intensiteit op het wegennet. Als 'uitvloeisel' van de gebiedsvisie wordt momenteel gewerkt aan een visie voor het Jachthavengebied. Deze visie gaat uit van een forse uitbreiding van de jachthaven en een toename van het aantal vierkante meters verblijfsrecreatie. In deze visie wordt ook uitgegaan van uitbreiding van bestaande, en ontwikkeling van nieuwe, dagrecreatieve bestemmingen. Al deze ontwikkelingen zijn gesitueerd in het gebied ten noorden van de kern Wolphaartsdijk. Door het verkeer van en naar deze activiteiten zal de intensiteit op de waterschapswegen en in Wolphaartsdijk verder toenemen.



Probleembeschrijving

In het GVVP (Gemeente Goes 2005) is een norm vastgesteld voor de indicator leefbaarheid, met betrekking tot intensiteiten in woonstraten. In dorpen wordt gesteld dat de intensiteit in woonstraten lager dan 2.500 Mvt/etmaal moet liggen. Op basis van deze indicator en de intensiteitsmetingen kan worden geconcludeerd dat er, beleidsmatig, geen (verkeerskundig) probleem is in de kern Wolphaartsdijk (met uitzondering van een (weekend)piek op de Veerweg). Ook in het ongevallenbeeld zijn geen ongevallenconcentraties op routes dan wel kruispunten waar te nemen.

Ondanks dat cijfermatig is aangetoond dat er zich in Wolphaartsdijk geen groot verkeerskundig probleem voordoet kan worden gesteld dat het doorgaande verkeer van en naar de Veerse Meer kust conflicteert met de woonfunctie van Wolphaartsdijk. Het is dan ook gewenst om dit conflict op te lossen. Gelet op de huidige ontsluiting van het recreatiegebied en de voorgenomen ontwikkelingen is een verbetering van deze ontsluiting meer dan wenselijk.

Om die reden is dan ook in zowel het Gebiedsplan Rondom het Veerse Meer als het GVVP een eerste aanzet gegeven om de verkeerssituatie te verbeteren. Op basis van een aantal aspecten, o.a. financiën en landschappelijke kwaliteit, wordt in beide beleidsdocumenten de voorkeur uitgesproken voor een opwaardering van de bestaande route via de Aardebolleweg-Langeweg.

In deze notitie worden deze aspecten in eerste instantie losgelaten en wordt sec gekeken naar de verkeerskundige impact van een oplossing. Aan de hand van een variantenstudie wordt bepaald welke oplossingen bijdragen aan verbeteringen in de ontsluiting van het recreatiegebied en zo mogelijk een oplossing vormen voor de “problemen” in de kern Wolphaartsdijk.

Variantenstudie

Grofweg kunnen vier varianten worden onderscheiden. Het gaat hierbij om varianten op hoofdlijnen. Een rondweg oostzijde kan bijvoorbeeld op meerdere manieren worden vormgegeven. Uitgangspunt is wel dat bestaande beleidsuitgangspunten worden gerespecteerd. Een nieuwe (extra) aansluiting op de Deltaweg is om die reden bijvoorbeeld niet aan de orde.

- Nulplusvariant;
- Rondweg Westzijde;
- Rondweg Oostzijde;
- Recreatieslag Kwistenburg;

Nulplusvariant

Dit betreft het verbeteren van de huidige route. De vraag hierbij is of de huidige route door Wolphaartsdijk zo kan worden ingericht dat deze het bestaande conflict minimaliseert dan wel oplost.

Gelet op het feit dat het knelpunt niet zozeer de capaciteit of inrichting van de weg betreft maar juist de combinatie doorgaand verkeer-woonomgeving is dit geen reële variant. Welke maatregelen ook worden getroffen, de combinatie door-gaand verkeer-woonomgeving zal altijd aanwezig zijn. Deze variant zal dan ook niet verder worden uitgewerkt.

Rondweg westzijde

Aan de westzijde van de woonkern kan op diverse manieren worden voorzien in een alternatieve route. Reeds eerder zijn concrete plannen ingediend (o.a. Fraanje) voor een dergelijke rondweg. Verkeer vanaf de Stadseweg wordt via de westelijke rondweg naar het Veerse Meer geleid. Op deze wijze blijft in de kern zelf (naar verwachting) alleen nog maar bestemmingsverkeer over.

Rondweg oostzijde

Ook voor de oostzijde van Wolphaartsdijk zijn diverse rondwegen denkbaar. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een integratie in het nieuwbouwplan Wolphaartsdijk Oost (rondweg als grens). Ook deze optie maakt een verbinding tussen het recreatiegebied en de Stadseweg zonder de woonkern te belasten.

Recreatieslag Kwistenburg

Deze variant wordt zowel in de Gebiedsvisie Rondon het Veerse Meer als het GVVP als oplossing voorgesteld. Het betreft het opwaarderen van de bestaande route Aardebolleweg-Langeweg. In het GVVP wordt uitgegaan van een pakket aan aanvullende maatregelen, zoals het afwaarderen van de Stadseweg en het eventueel knippen van de Veerse weg. In deze notitie worden deze aanvullende maatregelen buiten beschouwing gelaten omdat hieromtrent nog geen overeenstemming is bereikt met de (andere) wegbeheerder(provincie Zeeland).

Modelstudie

In het verkeersmodel voor Zuid Beveland (modeljaar 2020) is geen rekening gehouden met een groei van het recreatiegebied Wolphaartsdijk van ca. 45 ha. Om de effecten hiervan te kunnen beoordelen is deze uitbreiding aan het model toegevoegd. Omdat het model ochtend- en avondspits gebaseerd is en geen specifiek recreatie-item kent is besloten de uitbreiding door te rekenen als zijnde een woonwijk. Dit komt niet geheel overeen met de werkelijke situatie, maar het geeft wel een indruk van de verkeersbewegingen die een dergelijke uitbreiding kan genereren. De berekeningen gaan op deze manier uit van een piekbelasting (maximale intensiteit op de route). Deze piekbelasting zal zich in werkelijkheid slechts enkele malen tijdens het hoogseizoen voordoen.

In eerste instantie is met het verkeersmodel een inschatting gemaakt van de effecten van deze ontwikkelingen op het huidige wegennet. Vervolgens zijn de verschillende varianten toegevoegd en is per variant in een “verschilplot” aangegeven wat de effecten zijn van een variant op het bestaande wegennet.

Om een eerlijke vergelijking uit te kunnen voeren zijn alle drie de varianten voorzien van hetzelfde snelheidsregime, dezelfde inrichting, e.d..

Nu volgend wordt de uitkomst van de modelberekening kort toegelicht. Als bijlage is een overzicht van het verkeersmodel, per variant, weer-gegeven.

Huidige verkeersstructuur

Het merendeel van het (extra) verkeer wordt afgewikkeld via de kern Wolphaartsdijk. Enkele wegen kennen nu een totaalintensiteit van bijna 6000 Motorvoertuigen. De overlast voor omwonenden zal dus verder stijgen. Conform deze inschatting tonen ook de indicatoren uit het GVVP aan dat er sprake is van een onacceptabele situatie.

Rondweg oostzijde

Door aan de oostzijde van de kern Wolphaartsdijk een verbinding te maken tussen de Veerweg en de Stadseweg ontstaat een sterke door-gaande route die veel verkeer naar zich toetrekt. Met name verkeer wat zich in de variant “ huidige verkeersstructuur ” op de wegen in Wolphaartsdijk en de Aardebolleweg-Langeweg bevindt wordt nu door deze nieuwe rondweg aangetrokken. Wel moet worden opgemerkt dat uitgegaan is van aansluiting van de rondweg op de Noorddijk en de Lageweg. De afname van het verkeer op bijvoorbeeld de Oude Kade is dus niet alleen maar verkeer van en naar het recreatiegebied, ook bewoners van Wolphaartsdijk nemen deze route niet meer maar bereiken de rondweg via de Noorddijk of Lageweg.

Rondweg westzijde

Ook deze nieuwe verkeersstructuur trekt relatief veel verkeer aan. Doordat de ligging van de rondweg minder aansluit bij de kern Wolphaartsdijk ontstaat een duidelijkere scheiding tussen recreatieverkeer en utilitair verkeer: op basis van de intensiteiten lijkt het alsof verkeer van/naar de recreatiezone de rondweg verkiest en verkeer van/naar Wolphaartsdijk gebruik blijft maken van de Oude Kade en andere in Wolphaartsdijk gelegen wegen. De Veerweg wordt in deze variant “fors” drukker.

Recreatieslag Kwistenburg

De variant “recreatieslag” zorgt ervoor dat meer recreatie verkeer via de wegen ten noorden van Wolphaartsdijk wordt afgewikkeld. De intensiteit op de straten in het dorp zelf neemt dan ook af. De recreatieslag trekt niet alleen verkeer van/naar de recreatiegebieden aan. Ook vanuit Wolphaartsdijk ontstaat een duidelijke verkeersstroom, mogelijk verklaard door de afname van het verkeer op de Noorddijk.

Conclusie

Aanpassing van de verkeersstructuur moet er voor zorgen dat de “overlast” in Wolphaartsdijk afneemt en dat de bereikbaarheid van de recreatie-gebieden wordt verbeterd.

Gelet op de drie uitgevoerde model-berekeningen kan worden geconcludeerd dat alledrie de varianten hieraan voldoen. Elke berekening toont aan dat de intensiteit in Wolphaartsdijk, ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2020, afneemt. Daarnaast wordt ook in alle varianten een structuur gecreëerd van een logische en directe route van en naar het recreatiegebied waardoor een betere bereikbaarheid ontstaat.

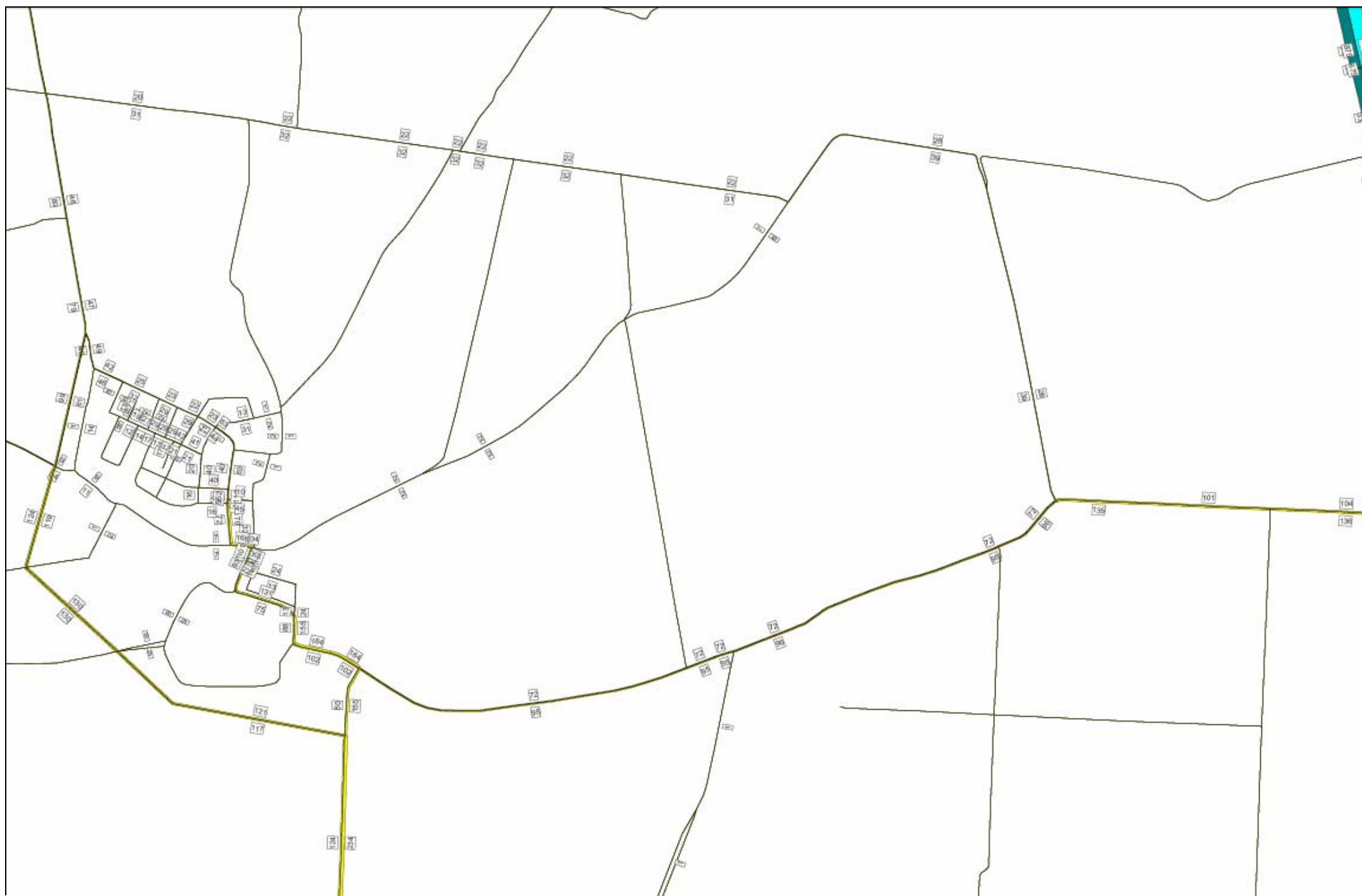
Verkeerskundig gezien lijkt een rondweg aan de oostzijde de meest optimale variant. Alledrie de oplossingen voldoen echter ruimschoots aan de wens (minder verkeer door de kern Wolphaartsdijk, betere bereikbaarheid jachthaven e.o.), waarbij moet worden opgemerkt dat door toepassing van een westelijke rondweg de Veerweg in intensiteit toeneemt wat gelet op de planvorming juist niet gewenst is.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat zowel een oostelijke rondweg als de recreatieslag Kwistenburg een prima oplossing vormen. Gelet op de financiële aspecten, landschappelijk en stedenbouwkundige motieven kan wat dat betreft worden aangenomen dat de recreatieslag overall gezien de meest gewenste route is.

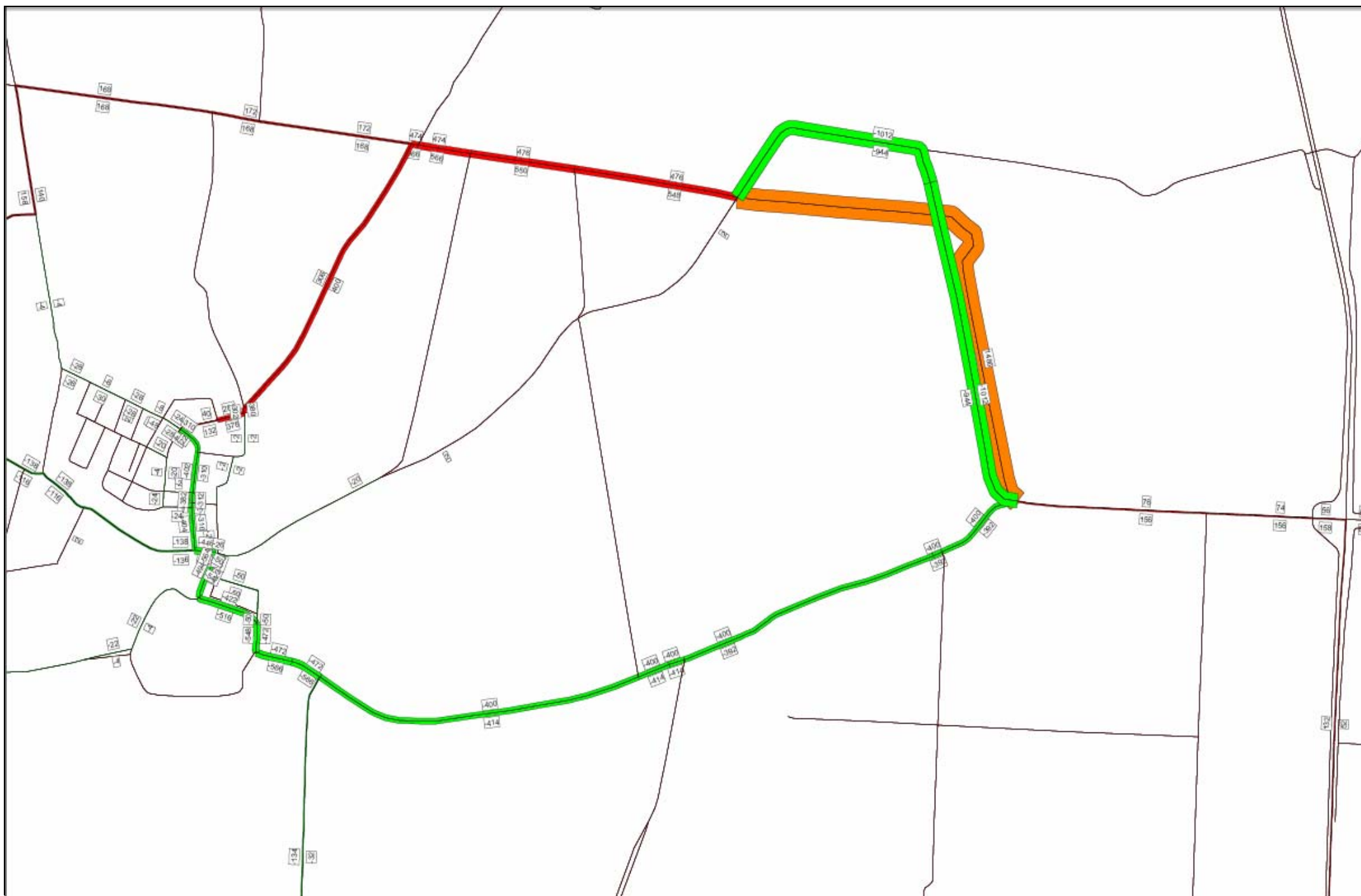
Bijlagen

In de bijlage zijn de uitkomsten van de verkeersmodelberekening weergegeven. Het betreft een verschilplot van de 3 varianten (rondweg oostzijde, rondweg westzijde, recreatieslag)

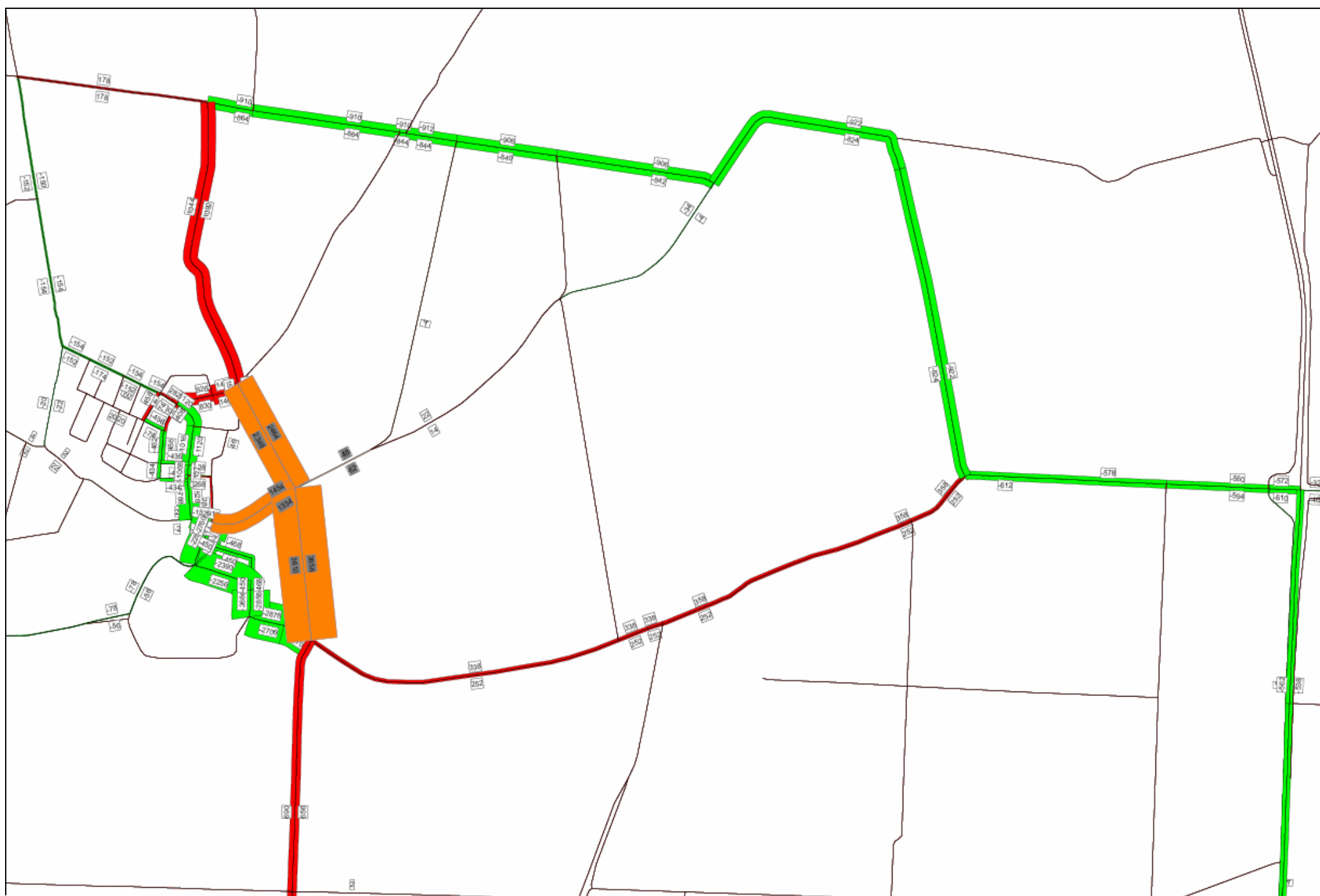
Bijlage 1: Verkeer 2020, huidig wegennet



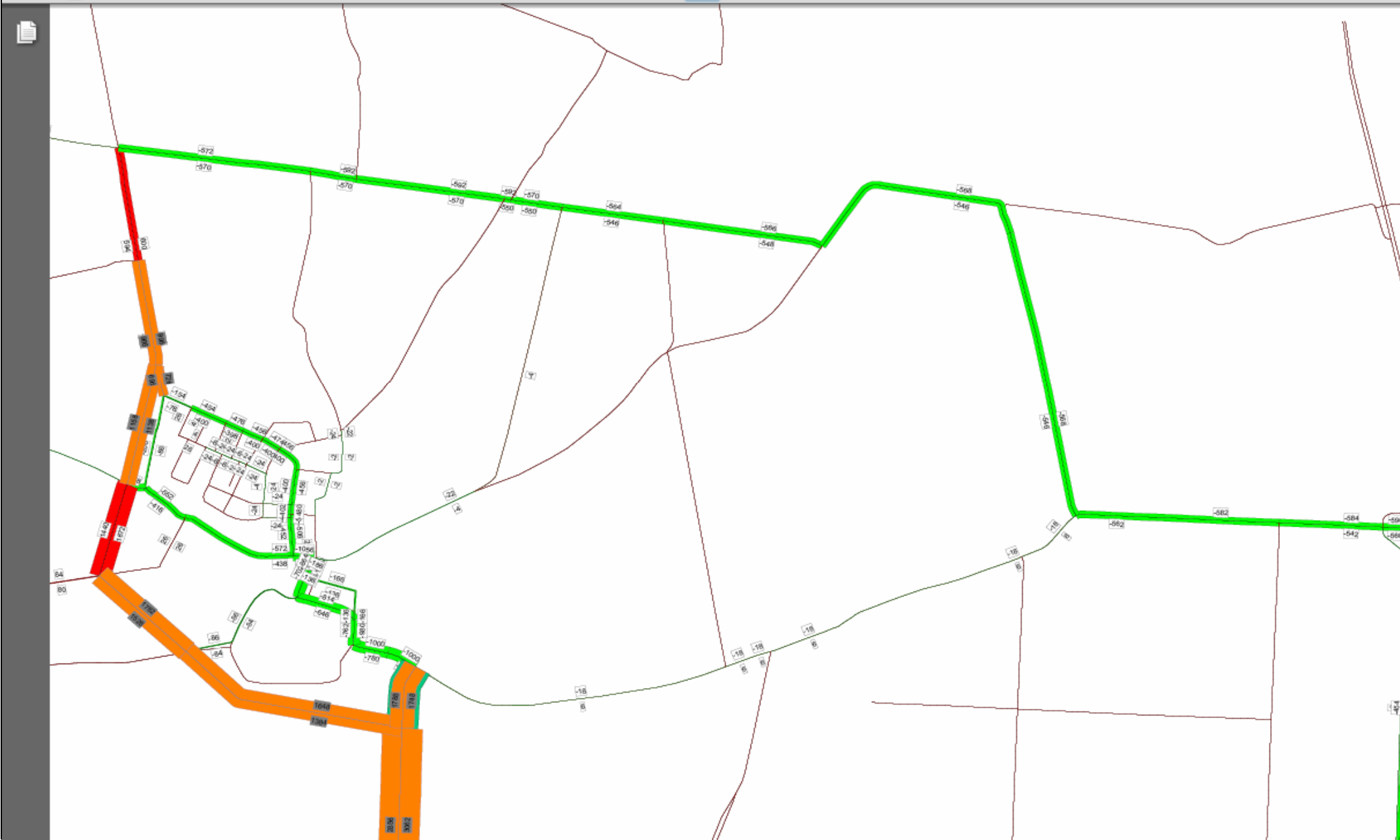
Bijlage 2: Verkeer 2020, recreatieslag



Bijlage 3: Verkeer 2020, rondweg oostzijde



Bijlage 4: Verkeer 2020, rondweg westzijde



Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

Inhoud

Samenvatting

- A1 Organisatorische en algemene gegevens
 - B1 Toegepaste methode
 - Toepassingsbereik methode
 - Invoergegevens voor rekenmethode
 - Rekenuitkomsten
 - Rekeninstrumenten
 - C1 Ruimtelijke en fysieke gegevens (Aardebolleweg)
 - C2 Ruimtelijke en fysieke gegevens (Langeweg)
 - D1 Verkeersgegevens (Aardebolleweg)
 - D2 Verkeersgegevens (Langeweg)
 - E1 Gegevens betreffende geluidsmetingen
 - F1 Akoestische gegevens
 - Wegverkeerslawaa:*
 - Grenswaarden (wegverkeerslawaa)
 - Toepassing artikel 110g Wet geluidhinder
 - F2 Reconstructie
- Bijlage 1: Situatie-overzicht, schaal 1 : 10.000
- Bijlage 2: Situatie-overzicht, schaal 1 :
- Bijlage 3: Invoergegevens wegverkeerslawaa
- Bijlage 4: Plot invoergegevens wegverkeerslawaa
- Bijlage 5: Rekenresultaten wegverkeerslawaa
- Bijlage 6: Plot rekenresultaten wegverkeerslawaa
- Bijlage 7: Rekenresultaten wegverkeerslawaa met maatregelen
- Bijlage 8: Plot rekenresultaten wegverkeerslawaa met maatregelen

Samenvatting.

Voor een de reconstructie van de Aardebolleweg (tracéwijziging) in de gemeente Goes, bereidt B&W een nieuw bestemmingsplan voor. Langs dit te reconstrueren weggedeelte bevinden zich geen woningen. Buiten het bestemmingsplan sluit dit weggedeelte echter aan op bestaande wegen. Dit zijn gezoneerde wegen. Binnen de zones van deze wegen bevinden zich woningen. Daarom is een akoestisch onderzoek verricht.

Dit onderzoek geeft de volgende resultaten te zien:

- wegverkeerslawaaï:

- De geluidsbelasting van de woningen langs de Aardebolleweg en de woningen aan het begin van de zijwegen daarvan neemt in 2020 niet toe, mede vanwege de invoering van een snelheidsbeperking tot 60 km/uur.
- Zonder maatregelen neemt in 2020 de verkeersintensiteit op de Langeweg, waar al een snelheidsbeperking geldt, zodanig toe zodat de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB. Dit zou inhouden dat sprake is van een “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder.
- Door het aanbrengen van Dunne deklagen 2 is het mogelijk de geluidsbelasting met 4 dB te reduceren.
- Ook het aanbrengen van een andere type wegdek dat in ieder geval de geluidsbelasting terugbrengt met 2 dB ten opzichte van het aanwezig type wegdek is toegestaan.
- Het treffen van deze maatregel nabij 5 woningen waardoor een afname van de geluidsbelasting optreedt met 4 dB is doelmatig.
- Wanneer deze maatregel wordt getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen is geen sprake meer van een “reconstructie”.
- Wanneer deze maatregel wordt getroffen behoeven burgemeester en wethouders van Goes geen hogere waarden vast te stellen.

A. Organisatorische en algemene gegevens.

1. Opdrachtgever: Gemeente Goes
Postbus 2118, 4460 MC Goes, tel: 0113-249600.
2. Uitvoerende instantie: Gemeente Goes, afdeling Stadsontwikkeling,
Chris Wessels (toestel 249719).
3. Datum van het onderzoek: juli 2009
4. Aanleiding tot het onderzoek:
 - akoestisch onderzoek in verband met de vaststelling van een bestemmingsplan om na te gaan of sprake is van een reconstructie van wegen in de zin van de Wet geluidhinder
 - op grond van artikel 99 annex 80 van de Wet geluidhinder.

Doel van het onderzoek:

 - de bepaling van de geluidsbelasting (ter hoogte) van de gevels van woningen door wegverkeerslawaaï
 - het toetsen van de vastgestelde geluidsbelasting aan de normen die door de Wet geluidhinder worden gesteld
 - advies voor de keuze voor maatregelen om de geluidsbelasting te doen afnemen (ter hoogte) van de gevels van woningen
5. Locatie waarbinnen het onderzoekgebied is gelegen:
 - traject Aardebolleweg, Kwistenburg en Langeweg (tot aan de Deltaweg) in de gemeente Goes.
6. Ligging van de geluidsgevoelige bestemmingen:
 - op 3 locaties ter weerszijden van bovengenoemd traject.

B. Toegepaste methode.

Voor het vaststellen van equivalente geluidsbelastingen op de gevel(s) van woningen (of van andere geluidsgevoelige bestemmingen) en contouren van gelijk equivalent geluidsniveau is gebruik gemaakt van:

- de standaard-rekenmethode II (alle waarneempunten)
- volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (ex artikel 110 Wet geluidhinder)

Invoergegevens voor de rekenmethode.

De invoergegevens staan in de bijlagen 3 en 4.

Rekenuitkomsten.

De rekenuitkomsten zijn vermeld in de bijlagen 5 t/m 8.

Rekeninstrumenten.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van:

- het rekenprogramma Geomilieu, module SRM2 wegverkeerslawaaï, versie 1.10 van DGMR, raadgevende ingenieurs b.v.
- Dell T7570 (Intel Pentium 4).

C. Ruimtelijke en fysieke gegevens (Aardebolleweg ten oosten van de Veerweg)

Met het kaart- en tekeningenmateriaal in de bijlagen wordt een beeld gegeven van:

- de bestaande en/of geprojecteerde weggedeelten
- de bestaande geluidsgevoelige bebouwing
- de waarneempunten (beschouwde waarneemhoogte 5 meter)
- de relevante reflecterende objecten
- de relevante afscherpende objecten
- de scheidingslijnen tussen akoestisch harde en zachte bodemoppervlakken

Zone:

- de zonebreedte bedraagt 250 meter (2 rijstroken; buitenstedelijk).

Type weg:

- de weg is een 2-strooksweg voor doorgaand verkeer in beide richtingen
- de weg is een weg in het buitengebied van ondergeschikt belang; na realisering van het bestemmingsplan zal deze weg een ontsluitingsweg gaan vormen van het recreatiegebied aan het Veerse Meer rondom Wolphaartsdijk vanaf de Deltaweg
- de maximumsnelheid is nu 80 km per uur; na realisering van het bestemmingsplan wordt deze 60 km/uur.

Soort wegdek:

- glad asfalt (categorie 1).

Aantal rijlijnen:

- het aantal rijlijnen is geschematiseerd tot één rijlijn, omdat de weg een symmetrische weg is; de kortste afstand waarneempunt-weg is groter dan 1,5 maal de afstand tussen de middens van de buitenste rijstroken van de weg.

Hellingen:

- in de onderzochte weggedeelten komen geen hellingen voor die akoestisch van belang zijn.

Verkeersregelininstallatie:

- in de onderzochte weggedeelten komen geen met een verkeersregelininstallatie geregelde kruisingen voor.

C. Ruimtelijke en fysieke gegevens (Langeweg ten westen van de Deltaweg)

Met het kaart- en tekeningenmateriaal in de bijlagen wordt een beeld gegeven van:

- de bestaande weggedeelten
- de bestaande geluidsgevoelige bebouwing
- de waarneempunten (beschouwde waarneemhoogte 5 meter)
- de relevante reflecterende objecten
- de relevante afscherpende objecten
- de scheidingslijnen tussen akoestisch harde en zachte bodemoppervlakken

Zone:

- de zonebreedte bedraagt 250 meter (2 rijstroken; buitenstedelijk).

Type weg:

- de weg is een 2-strooksweg voor doorgaand verkeer in beide richtingen
- de weg is nu een onderdeel van een nevenontsluiting van het dorp Wolphaartsdijk; na realisering van het bestemmingsplan zal deze weg een ontsluitingsweg gaan vormen van het recreatiegebied aan het Veerse Meer rondom Wolphaartsdijk vanaf de Deltaweg
- de maximumsnelheid is 80 km per uur en 60 km/uur ter hoogte van de Rode Wijk; na realisering van het bestemmingsplan wordt deze over het gehele wegvak 60 km/uur.

Soort wegdek:

- glad asfalt (categorie 1).

Aantal rijlijnen:

- het aantal rijlijnen is geschematiseerd tot één rijlijn, omdat de weg een symmetrische weg is; de kortste afstand waarneempunt-weg is groter dan 1,5 maal de afstand tussen de middens van de buitenste rijstroken van de weg.

Hellingen:

- in de onderzochte weggedeelten komen geen helling voor die akoestisch van belang zijn.

Verkeersregelinstallatie:

- in de onderzochte weggedeelten komen binnen 150 meter van de waarneempunten geen met een verkeersregelinstallatie geregelde kruisingen voor.

D. Verkeersgegevens (Aardebolleweg ten oosten van de Veerweg)

Verkeersintensiteit momenteel:

De verkeersintensiteit bedraagt nu 1000 motorvoertuigen per etmaal.

Deze intensiteit is een extrapolatie van mechanische verkeerstellingen uit 2007, uitgevoerd door gemeente Goes, afdeling Stadsbeheer.

Maatgevende verkeersintensiteit:

De verkeersintensiteiten en verkeerssamenstellingen verschillen niet significant van dag tot dag.

Als maatgevend jaar is aangehouden 2020.

De prognose van de maatgevende verkeersintensiteit in dat jaar is bepaald op 2150 motorvoertuigen per etmaal voor het westelijk deel van de Aardebolleweg en 2800 voor het oostelijk deel van de Aardebolleweg.

Deze prognose zijn de uitkomst van verkeersmodelberekeningen van de gemeente Goes, afdeling stadsontwikkeling.

Voertuigcategorieën en verkeerssnelheden:

De verdeling van de verschillende categorieën met de bijbehorende snelheden is als volgt:

	<i>dag</i>		<i>avond</i>		<i>nacht</i>	
- categorie 2 (lv):	96,5	%;	96,5	%;	96,5	%;
- categorie 3 (mv):	2,5	%;	2,5	%;	2,5	%;
- categorie 4 (zv):	1,0	%;	1,0	%;	1,0	%.
De maximaal toegestane snelheid voor alle voertuigcategorieën is nu:					80	km/uur
De maximaal toegestane snelheid voor alle voertuigcategorieën wordt:					60	km/uur

Deze gegevens zijn afkomstig van visuele tellingen en schattingen op representatieve uren van de dag.

Niet gezoneerde wegen:

De overige wegen in en om het plangebied worden voor de berekeningen buiten beschouwing gelaten omdat de toename van de verkeersintensiteit op deze wegen van ondergeschikt belang zal zijn, dan wel dat de verkeersintensiteit daarop zal afnemen (traject Stadseweg-Veerweg).

D. Verkeersgegevens (Langeweg ten westen van de Deltaweg)

Verkeersintensiteit momenteel:

De verkeersintensiteit bedraagt nu 2400 motorvoertuigen per etmaal.

Deze intensiteit is een extrapolatie van mechanische verkeerstellingen uit 2007, uitgevoerd door gemeente Goes, afdeling Stadsbeheer.

Maatgevende verkeersintensiteit:

De verkeersintensiteiten en verkeerssamenstellingen verschillen niet significant van dag tot dag.

Als maatgevend jaar is aangehouden 2020.

De prognose van de maatgevende verkeersintensiteit in dat jaar is bepaald op 3900 motorvoertuigen per etmaal.

Deze prognose is de uitkomst van verkeersmodelberekeningen van de gemeente Goes, afdeling stadsontwikkeling.

Voertuigcategorieën en verkeerssnelheden:

De verdeling van de verschillende categorieën met de bijbehorende snelheden is als volgt:

	<i>dag</i>		<i>avond</i>		<i>nacht</i>	
- categorie 2 (lv):	95,0	%;	95,0	%;	95,0	%;
- categorie 3 (mv):	4,0	%;	4,0	%;	4,0	%;
- categorie 4 (zv):	1,0	%;	1,0	%;	1,0	%.

De maximaal toegestane snelheid voor alle voertuigcategorieën: 80 km/uur met uitzondering van een weggedeelte van ca. 200 meter lang ter hoogte van de Rode Wijk, waar 60 km/uur geldt.

De maximaal toegestane snelheid voor alle voertuigcategorieën wordt: 60 km/uur

Deze gegevens zijn afkomstig van visuele tellingen en schattingen op representatieve uren van de dag.

E. *Gegevens betreffende geluidsmetingen:*

Er is afgezien van het verrichten van geluidsmetingen in verband met:

- de eenvoud van de situatie
- kostenoverwegingen.

F. Akoestische gegevens:

Wegverkeerslawaa:

Grenswaarden wegverkeerslawaa:

Fase:

- de geluidsgevoelige bestemming is al aanwezig
- de weg voor zover die zich binnen het bestemmingsplan bevindt is nog niet geprojecteerd, maar binnen de zone van dit weggedeelte bevinden zich geen geluidsgevoelige bestemmingen; voor dit weggedeelte is daarom geen akoestisch onderzoek uitgevoerd
- de wegen aansluitend aan de weg binnen het bestemmingsplan zijn wel aanwezig; voor deze wegen is wel akoestisch onderzoek uitgevoerd .

Situatie:

- buitenstedelijk (buiten de bebouwde kom).

Geluidsgevoelige bestemming:

- woningen.

Voorkeursgrenswaarde buiten op de gevel:

- de heersende waarde (er is niet eerder een hogere waarde vastgesteld).

Hoogst toelaatbare waarde buiten op de gevel:

- de heersende waarde plus 5 dB.

Hoogst toelaatbare geluidsniveau binnenshuis:

- 33 dB.

Toepassing van artikel 110g Wet geluidhinder.

Van de berekende geluidsbelastingen is resp. 2 of 5 dB afgetrokken zoals het ministeriële besluit krachtens artikel 110g Wet geluidhinder aangeeft.

Een deel van de Langeweg ligt nu reeds in een zone die door het Waterschap is aangewezen als 60 km/uur zone. Daarop is een aftrek van 5 dB van toepassing. Op de rest van het traject wordt nu nog 80 km/uur gereden. Daarop is een aftrek van 2 dB van toepassing. Bij recreatieslag is rekening gehouden met de invoering van 60 km/uur op het gehele traject. Daarom moet in 2020 op alle wegen een aftrek toegepast worden van 5 dB.

Reconstructie.

Toetsing van de wegen aansluitend op die in het bestemmingsplan aan artikel 99 Wet geluidhinder (reconstructie)

Voor de berekening van het akoestisch effect van een wijziging op of aan een weg, worden in de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- voor de heersende waarde van de geluidsbelasting wordt gerekend met het onafgeronde getal, waarbij onderstaande aftrek wordt toegepast;
- voor de geluidsbelasting in het toekomstige maatgevende jaar wordt gerekend met het onafgeronde getal, waarbij onderstaande aftrek wordt toegepast.

De toe te passen aftrek op het berekende equivalente geluidsniveau, vanwege een weg, van de gevel van woningen bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor de overige wegen.

Als ondergrens geldt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Om te toetsen of bij de toename van het verkeer op Aardebolleweg en de Langeweg ten opzichte van de woningen in de nabijheid van deze wegen voor deze wegen geen sprake is van een reconstructie in de zin van artikel 99 Wet geluidhinder zijn berekeningen naar de geluidsbelastingen van die woningen uitgevoerd voor de jaren 2009 (heden) en voor 2020 (maatgevend jaar). De rekenresultaten zijn vermeld in onderstaande tabel. De waarden in de tabel zijn de berekende waarden zonder aftrek.

1	2	3	4	5	6	7
Geluidsbelastingen berekend met Geomilieu V1.10	Bestaande situatie L _{den} in dB	Autonome groei L _{den} in dB	Recreatieslag L _{den} in dB	Verskil bestaand en recreatieslag in dB	Recreatieslag met maatregelen In dB	Verskil Bestaand en RS met maatregelen in dB
Aardebolleweg 1-3	52,5**	55,1**	51,1*	-1,4	n.v.t.	--
Aardebolleweg 4	52,9**	55,4**	51,5*	-1,4	n.v.t.	--
Aardebolleweg 5-7	49,3**	51,9**	49,1*	-0,2	n.v.t.	--
Aardebolleweg 9	49,5**	52,0**	49,2*	-0,3	n.v.t.	--
Katseveerseweg 1	41,5**	43,3**	43,6*	n.v.t.	n.v.t.	--
Kostersweg 5	37,1**	39,7**	36,8*	n.v.t.	n.v.t.	--
Kostersweg 6	39,3**	41,8**	39,0*	n.v.t.	n.v.t.	--
Langeweg 10	49,7*	51,6*	51,8*	+2,1	47,5*	-2,2
Langeweg 14	51,8*	53,6*	53,9*	+2,1	50,0*	-1,8
Langeweg 7-11	49,4*	51,2*	51,5*	+2,1	47,1*	-2,3
Nazareth 67	53,1**	55,6**	51,7*	-1,4	n.v.t.	--
Nazareth 68	44,5**	47,1**	43,1*	n.v.t.	n.v.t.	--
Veerweg 61a	40,7**	43,3**	42,0*	n.v.t.	n.v.t.	--
Veerweg 65	41,1**	43,7**	43,0*	n.v.t.	n.v.t.	--

* inclusief aftrek van 5 dB conform art. 110 f Wgh

** inclusief aftrek van 2 dB conform art. 110 f Wgh

Uit de kolom 5 blijkt dat in 3 van de waarneempunten sprake is van een toename van 2 dB of meer. Er is daar zonder dat extra maatregelen worden getroffen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is in hoofdzaak te wijten aan de autonome groei (1,8-1,9 dB langs de Langeweg).

Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van de woningen langs de Langeweg kan een hogere waarde dan de heersende geluidsbelasting worden vastgesteld, met dien verstande dat de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan. Dit komt in geen van de waarneempunten voor.

Burgemeester en wethouders zijn in dit geval in principe bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

De Wet geluidhinder stelt de volgende voorwaarden aan het toekennen van een hogere waarde in het geval van een reconstructie: "Het vaststellen van een hogere waarde is slechts toegestaan indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg van de gevel van de betrokken woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard".

De gemeente Goes heeft op 14 april 2009 haar Beleid hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld. Daarin staat dat bovendien moet worden aangetoond dat de te reconstrueren weg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen **of** een zodanige verkeersverzamel functie zal vervullen dat door de reconstructie sprake is van aanmerkelijk lagere geluidsbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg (hier de route Stadseweg – Veerweg).

Voor het laatste moeten extra geluidsberekeningen worden gemaakt met behulp van de door de reconstructie van de Aardebolleweg afgenomen intensiteiten op die route.

Het toepassen van maatregelen is in principe mogelijk. Door het toepassen van een stiller type asfalt (Dunne deklagen 2, CROW publicatie 200, april 2004) neemt de geluidsbelasting af zodat geen sprake meer is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (kolom 6 en 7).

- De afname van kolom 6 (recreatieslag met maatregelen) ten opzichte van kolom 4 (recreatieslag zonder maatregelen) bedraagt voor de waarneempunten resp. 4,3 , 3,9 en 4,4 dB, afgerond voor alle punten 4 dB. Ook het aanbrengen van een andere type wegdek dat in ieder geval de geluidsbelasting terugbrengt met 2 dB ten opzichte van het aanwezig type wegdek is toegestaan.

Doelmatigheidstoets

Vervolgens dient te worden nagegaan of de maatregel doelmatig is. Zowel in de huidige als in de nieuwe regelgeving is bepaald dat geluidmaatregelen zullen worden uitgevoerd nadat is aangetoond dat de baten van deze maatregelen opwegen tegen de kosten. Dit gebeurt aan de hand van een zogenaamd doelmatigheidscriterium.

In feite is het doelmatigheidscriterium een voorschrift voor de bepaling en besteding van een budget dat voor geluidmaatregelen op een locatie kan worden besteed. Voor de bepaling van het budget wordt op de locatie gekeken naar de geluidbelastingen van woningen zonder maatregelen. Als de geluidbelasting van een woning boven 48 dB (wegverkeerslawaaï) uitkomt, worden er punten toegekend afhankelijk van de geluidsbelasting zonder maatregelen en de reductie als gevolg van de maatregelen, de wegingsfactor. Per punt is een eenheidsbedrag vastgesteld. Het totale normbudget is het product van het aantal punten en dit eenheidsbedrag.

Vervolgens wordt gekeken of de maatregelen (stil wegdek, verschillende soorten en hoogten van schermen) kunnen worden betaald uit het normbudget. Als het normbudget niet toereikend is voor het treffen van maatregelen worden ze in principe niet uitgevoerd. Dit kan optreden in situaties met óf te weinig woningen die 'meetellen' of doordat de woningen niet voldoende budget hebben 'verzameld' vanwege relatief lage geluidbelastingen. Als er maatregelen binnen het normbudget passen dan wordt die maatregel uitgevoerd waarmee de geluidbelasting tot onder de streefwaarde kan worden gebracht.

Ook bij gemeentelijke projecten wordt gewerkt met een doelmatigheidscriterium. Dat wordt dan uitgedrukt als een vast bedrag per "dB-woning". Voor verschillende toepassingen zijn er verschillende bedragen in omloop, die in orde grootte vergelijkbaar zijn. Hier wordt gebruik gemaakt van het bedrag van € 1000,- per dB-woning, dat bijvoorbeeld in de provincie Noord-Holland is voorgesteld (Actieplan geluid Oegstgeest, 2008).

Met dB-woningen wordt hier bedoeld: het product van het aantal woningen en de bij elk van die woningen door de maatregel bereikte reductie van de geluidbelasting. De wegingsfactoren voor het doelmatigheidscriterium voor geluidsbelastingen van 52 en een afname van 4 dB bedraagt 4,0; voor een geluidsbelasting van 54 dB en een afname van 4 dB is deze factor 4,5 (zie tabel II.1 op p. 42 van het Beleid hogere waarden Wet geluidhinder van de gemeente Goes, 14 april 2009).

Tabel II.1. Wegingsfactoren voor het doelmatigheidscriterium

geluidsbelasting in dB zonder maatregelen	reductie als gevolg van de maatregelen			
	1 dB	2 dB	3 dB	4 dB
48	1,00	2,00	3,00	4,00
49	1,00	2,00	3,00	4,00
50	1,00	2,00	3,00	4,00
51	1,00	2,00	3,00	4,00
52	1,00	2,00	3,00	4,00
53	1,00	2,00	3,00	4,00
54	1,00	2,50	3,50	4,50

Aantal woningen	Geluidsbelasting	Afname geluidsbelasting	Wegingsfactor	Aantal dB-woningen
4	52 dB	4 dB	4,0	16,0
1	54 dB	4 dB	4,5	4,5
Totaal				20,5

20,5 dB-woningen leiden tot een beschikbaar bedrag van 20,5 x € 1.000,- = € 20.500,-.

Het gedeelte van de Langeweg ter plaatse van de Rode Wijk dat in de geluidsberekeningen als stil asfalt is gemodelleerd heeft een lengte van ca. 160 meter. De weg is hier 5 meter breed. Er is dus een oppervlak stil asfalt nodig van $5 \times 160 = 800 \text{ m}^2$. Dunne deklagen 2 met een oppervlak van 800 m^2 kunnen zeker worden aangebracht voor een bedrag dat € 20.500,- niet te boven gaat. Aldus leidt het criterium tot de conclusie dat de te treffen maatregel (toepassen stil asfalt) doelmatig is.

Bijlage 3 Onderzoek luchtkwaliteit

Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hierdoor zijn overheden bij besluiten, waarbij het aspect luchtkwaliteit aan de orde is, verplicht de grenswaarden, genoemd in de Wet luchtkwaliteit, in acht te nemen t.a.v. voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen. Het voornemen bestaat om de toegankelijkheid van het recreatiegebied Wolphaartsdijk vanaf de Deltaweg te verbeteren. Dit houdt in een verandering van de functie van de route Langeweg, Kwistenburg en Aardebolleweg. Over deze route zal na de functiewijziging meer verkeer gaan rijden.

Wet luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten hebben op de gezondheid. Bij nieuwe bestemmingen langs wegen mag geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet luchtkwaliteit. Ook indien wijzigingen in de bestaande verkeersstructuur of structurele veranderingen in de verkeersintensiteiten plaatsvinden, mag dit niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden niet alleen bij bestaande (gevoelige) functies, maar ook dicht bij de weg.

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 van kracht geworden. De nieuwe wet is nodig omdat de aanleg van een groot aantal bouwprojecten en bestemmingsplannen is stilgelegd door uitspraken van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. De nieuwe wet geeft meer armslag om ruimtelijke plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren.

De nieuwe wet regelt net als zijn voorganger, het Besluit luchtkwaliteit 2005, dat zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijn stof. Zeezout is van natuurlijke oorsprong en ongevaarlijk voor de gezondheid. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 staat hoeveel zeezout mag worden afgetrokken van de fijn stof-concentratie.

Het overgrote deel van het fijn stof in Nederland is van natuurlijke oorsprong of waait over vanuit het buitenland. Soorten fijn stof van natuurlijke oorsprong zijn bijvoorbeeld opstuivend zand, zeezout, bodemstof en plantmateriaal (bijvoorbeeld stuifmeel). Slechts een zesde wordt veroorzaakt door menselijke activiteiten (antropogene fijn stof) in Nederland. Daardoor kan Nederland zelfs met alle denkbare maatregelen niet op tijd voldoen aan de Europese normen voor fijn stof.

De Raad van State heeft aangegeven dat het voor de hand ligt alleen te kijken naar het fijn stof dat door mensen wordt veroorzaakt. VROM heeft een Meetregeling luchtkwaliteit 2005 gemaakt. Door deze regeling hoeft zeezout niet te worden meegeteld in fijn stof. Zeezout is een natuurlijk fijn stof die onschadelijk is voor de gezondheid. De norm zal ook met de zeezout-af trek nog vaak worden overschreden. Het niet meerekenen van zeezout zal dus wat meer mogelijkheden geven voor ruimtelijke projecten.

De Meetregeling luchtkwaliteit 2005, gebaseerd op het Besluit luchtkwaliteit 2005, regelt hoeveel fijn stof van natuurlijke oorsprong mag worden afgetrokken van de fijn stof-concentraties in de lucht. Dit wordt wel de 'zeezout-af trek' genoemd. De meetregeling is in juli 2005 in de Staatscourant gepubliceerd en is tegelijkertijd met het Besluit luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Hiervoor in de plaats komt de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. De regeling staat voor fijn stof een vaste af trek toe van 6 dagen van de berekende waarde. De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke af trek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. De af trek varieert van 3 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) tot 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de gemeente Goes bedraagt deze af trek 6 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Gevoelige bestemmingen

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 1 december 2008 wijst de volgende locaties aan als voor luchtverontreiniging gevoelige bestemmingen:

1. gebouwen voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen,
2. gebouwen voor kinderopvang,
3. verzorgingstehuizen, verpleegtehuizen of bejaardentehuizen,
4. gebouwen voor combinaties van functies als in 1, 2 en 3.

Dergelijke gebouwen zijn niet langs het onderzochte traject aanwezig.

Bepalen van het onderzoeksgebied

Het onderzoek is beperkt tot het verkeer over de route Langeweg – Kwistenburg – Aardebolleweg, omdat op andere toevoerwegen van het recreatiegebied Wolphaartsdijk of wegen die hierop aansluiten een afname zal plaatsvinden van de verkeersintensiteit, dan wel geen significante wijziging van de verkeersintensiteit zal optreden.

Beoordelingspunten

De beoordelingspunten zijn zodanig gekozen dat mag worden aangenomen dat ze representatief zijn voor de luchtkwaliteit in een gebied van tenminste 200 m². De concentraties van stikstofdioxide en van zwevende deeltjes (PM₁₀) zijn bepaald op 5 meter van de weg.

Wijziging verkeersstructuur/intensiteiten

Om de toegankelijkheid van het recreatiegebied Wolphaartsdijk vanaf de Deltaweg te verbeteren zal de functie van de route Langeweg, Kwistenburg en Aardebolleweg worden gewijzigd. Over deze route zal na de functiewijziging meer verkeer gaan rijden.

Aan de hand van recente verkeersstellingen op deze wegen is de uitgangssituatie voor 2008 (gepasseerd jaar) in beeld gebracht. Voor het zichtjaar 2020 is de geheel gerealiseerde situatie in beeld gebracht. Daartoe zijn prognoses gebruikt die DHV heeft opgesteld. Daarmee is de luchtkwaliteit in 2008 (gepasseerd jaar) en 2020 (zichtjaar) langs die wegen berekend.

Maatgevende stoffen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂) het meest maatgevend, omdat deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde in het Besluit luchtkwaliteit veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uursgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentraties in grote delen van Nederland overschreden. Het terugdringen van deze hoge concentraties is in de eerste plaats een taak van de rijksoverheid. Volgens recente jurisprudentie moet de lokale overheid wel die maatregelen treffen die binnen haar bevoegdheden passen.

Van belang is daarbij dat een planologische ontwikkeling, gezien in groter verband, de verdergaande reductie van luchtverontreinigende stoffen door het rijk niet in gevaar brengt.

Ruimtelijke maatregelen (bij voorbeeld het hanteren van een grotere afstand tussen gevoelige bestemmingen en verkeerswegen) hebben slechts een effect op de concentraties ter plaatse van de gevoelige bestemming. De uitstoot van luchtverontreinigende componenten en de bijdrage aan de achtergrondconcentratie blijft verder gelijk.

Daarnaast is een hoge concentratie fijn stof slechts in geringe mate verkeersgerelateerd. Andere stoffen uit het Besluit luchtverontreiniging (benzeen en dergelijke) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom ook buiten beschouwing gelaten (zie Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 23).

Er is in het plangebied geen sprake van grote parkeerterreinen of parkeergarages. Door TNO zijn met het model CAR II testberekeningen uitgevoerd voor een situatie waarin intensiteiten en het aandeel vrachtverkeer sterk zijn overschat. Uit deze berekeningen op basis van het Referentiescenario volgt dat de concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide zich ruim onder de grenswaarden bevinden. Voor de testberekening is uitgegaan van de volgende aannames, die de Nederlandse situatie (en zeker de Goese situatie) qua intensiteiten en samenstelling sterk overschatten: 350.000 motorvoertuigen per etmaal, 12,5% middelzwaar vrachtverkeer, 12,5% zwaar vrachtverkeer, toetsing op 15 meter van de middenlijn van de weg. Onder deze omstandigheden worden door het programma CAR II versie 5.0 voor de jaren 2004, 2010 en 2015 geen overschrijdingen voor koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide gerapporteerd. Omdat de achtergrondconcentraties voor de genoemde stoffen in Nederland niet sterk variëren is bovenstaande algemeen geldig.

CAR biedt geen mogelijkheden voor berekeningen van de concentraties lood, maar in het Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2002 van het RIVM is aangegeven dat de concentraties lood langs wegen al jaren geen probleem meer zijn door de invoering van loodarme en loodvrije benzine.

De berekende concentraties benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(A)pyreen (BaP) zijn overigens wel terug te vinden in de bijlagen met de rekenresultaten van CAR II.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: Grenswaarden van maatgevende stoffen

Grenswaarde NO ₂ vanaf 2010 (jaargemiddelde in µg/m ³)	grenswaarde fijn stof (PM ₁₀) vanaf 2005 (jaargemiddelde in µg/m ³)	maximaal aantal overschrijdingen van grenswaarde voor fijn stof vanaf 2005 (van het 24-uursgemiddelde, 50 µg/m ³)*
40	40	35

*35 dagen plus zes extra dagen i.v.m. de zeezoutcorrectie

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit langs de wegen met een stroomfunctie nabij het bestemmingsplan Aria is berekend met behulp van het webbased CAR II-programma (versie 8.0). Dit programma is ontwikkeld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van het Directoraat-Generaal milieubeheer, Directie Lucht en energie. Het webbased CAR II-programma geldt als het standaard-rekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan onder meer berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma slechts geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Deze methode is toegepast omdat de situatie voldoet aan de volgende eisen:

- a. de rekenafstand ligt binnen de maximale rekenafstand van 30 meter t.o.v. de wegas
- b. er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de weg en de omgeving
- c. langs de weg bevinden zich geen afschermende constructies
- d. de weg is vrij van tunnels.

Een eis waaraan niet voldaan is, is dat de weg in een stedelijke omgeving moet liggen. Wegtype 1 valt buiten het bereik van Standaard Rekenmethode 1 van de Regeling Beoordeling. Omdat de concentraties zijn bepaald op de minimale afstand van de weg, is de meteorologische stabiliteit van minder belang en is de berekening toch met CAR II uitgevoerd**.

Voor de berekeningen van concentraties met het CAR II-programma is de afstand tot de wegas van 5 meter gebruikt voor zowel NO₂ als fijn stof. Dit is binnen de maximale afstanden tot de wegrand genoemd in de Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit, p. 20. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 meter boven maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden. De invoergegevens zijn terug te vinden in bijlage 1, terwijl de rekenresultaten in de bijlagen 2 en 3 worden vermeld.

**N.B. Nadere berekeningen met dezelfde invoergegevens op dezelfde afstand van de weg met behulp van het rekenprogramma GeoMilieu V 1.01 wijzen uit dat de verschillen ten opzichte van het achtergrondniveau voor zowel stikstofdioxide als fijn stof nauwelijks verschilt (0,0 - 0,1 µg/m³) met die uit de CAR II-berekeningen (zie bijlagen 4).

Onderzoek

Op een afstand van 5 meter van de alle wegen (de minimale rekenafstand) is een berekening naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd voor 2008 (gepasseerd jaar) en het zichtjaar 2020 (route gerealiseerd).

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2008 (gepasseerd jaar)

	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Straatnaam	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde
Aardebolleweg west	19,0	18,8	0	0	16,5	16,5	5
Aardebolleweg oost	19,0	18,8	0	0	16,5	16,5	5
Langeweg	21,5	21,0	0	0	17,0	16,9	10

Berekeningsresultaten luchtverontreiniging 2020 (reconstructie gerealiseerd)

	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (g/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Straatnaam	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde
Aardebolleweg west	10,9	10,7	0	0	14,0	14,0	2
Aardebolleweg oost	10,9	10,7	0	0	14,1	14,0	2
Langeweg	12,4	11,9	0	0	14,4	14,3	2

Berekeningen met webbased CAR II, versie 8.0 wijzen uit dat de NO₂- en fijnstof-concentraties ook in de bestaande situatie 2008 reeds ver beneden de normwaarde lagen. De berekeningen wijzen tevens uit dat in 2020 de NO₂- en fijn stof-concentraties nog verder zullen zijn gedaald.

Conclusie

1. Plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof werden in 2008 **niet** overschreden;
2. De jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide en fijn stof en het aantal malen, dat de daggrenswaarde wordt overschreden, zullen verder afgenomen zijn in 2020. In die jaren worden geen plandrempels of grenswaarden overschreden.

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg west	46000	395700	1000	0,97	0,03	0,01	0	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	5	0
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg oost	46650	395650	1000	0,97	0,03	0,01	0	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	5	0
Wolphaartsdijk	Langeweg	49200	394600	2400	0,94	0,04	0,01	0,01	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	5	0

Invoer 2008

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids Type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg west	46000	395700	2150	0,97	0,03	0,01	0	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	5	0
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg oost	46650	395650	2800	0,97	0,03	0,01	0	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	5	0
Wolphaartsdijk	Langeweg	49200	394600	3900	0,89	0,04	0,01	0,06	0	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1	5	0

Invoer 2020

Bijlage 1: statenbestanden 2008 en 2020

Rapportage AlleStoffen	
Naam	Chris Wessels
Versie	8.0
Stratenbestand	Aanpassen Aardebolleweg
Jaartal	2008
Meteorologische conditie	Gepasseerd jaar
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3

Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (µg/m3)	BaP (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaar- gemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrij- dingen grenswaarde	# Overschrij- dingen plandrempe	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	# Overschrij- dingen grenswaarde	# Overschrij- dingen plandrempe	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	# Overschrij- dingen 24 uursgemiddelde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergrond	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg west	46000	395700	19,0	18,8	0	0	16,5	16,5	5	0	0,4	0,4	4,0	4,0	0	419,9	416,0	0,3	0,3
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg oost	46650	395650	19,0	18,8	0	0	16,5	16,5	5	0	0,4	0,4	4,0	4,0	0	419,9	416,0	0,3	0,3
Wolphaartsdijk	Langeweg	49200	394600	21,5	21,0	0	0	17,0	16,9	6	0	0,4	0,4	4,2	4,1	0	431,3	422,0	0,3	0,3

Bijlage 2: Rekenresultaten 2008

Rapportage AlleStoffen	
Naam	Chris Wessels
Versie	8.0
Stratenbestand	Aanpassen Aardebolleweg
Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

Bestemmingsplan "Aardebolleweg en fietspad Kwistenburg", 21 januari 2010

				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	Benzeen (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	SO2 (µg/m3)	CO (µg/m3)	CO (µg/m3)	BaP (µg/m3)	BaP (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	# Overschrij- dingen grenswaarde	# Overschrij- dingen plandrempe	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	# Overschrij- dingen grenswaarde	# Overschrij- dingen plandrempe	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond	# Overschrij- dingen 24 uursgemiddelde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergrond	Jaar- gemiddelde	Jm achter- grond
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg west	46000	395700	10,9	10,7	0	0	14,0	14,0	2	0	0,4	0,4	1,9	19,0	0	418,7	416,0	0,3	0,3
Wolphaartsdijk	Aardebolleweg oost	46650	395650	10,9	10,7	0	0	14,1	14,0	2	0	0,4	0,4	1,9	19,0	0	419,5	416,0	0,3	0,3
Wolphaartsdijk	Langeweg	49200	394600	12,4	11,9	0	0	14,4	14,3	2	0	0,4	0,4	2,0	2,0	0	426,8	422,0	0,3	0,3

Bijlage 3: Rekenresultaten 2020