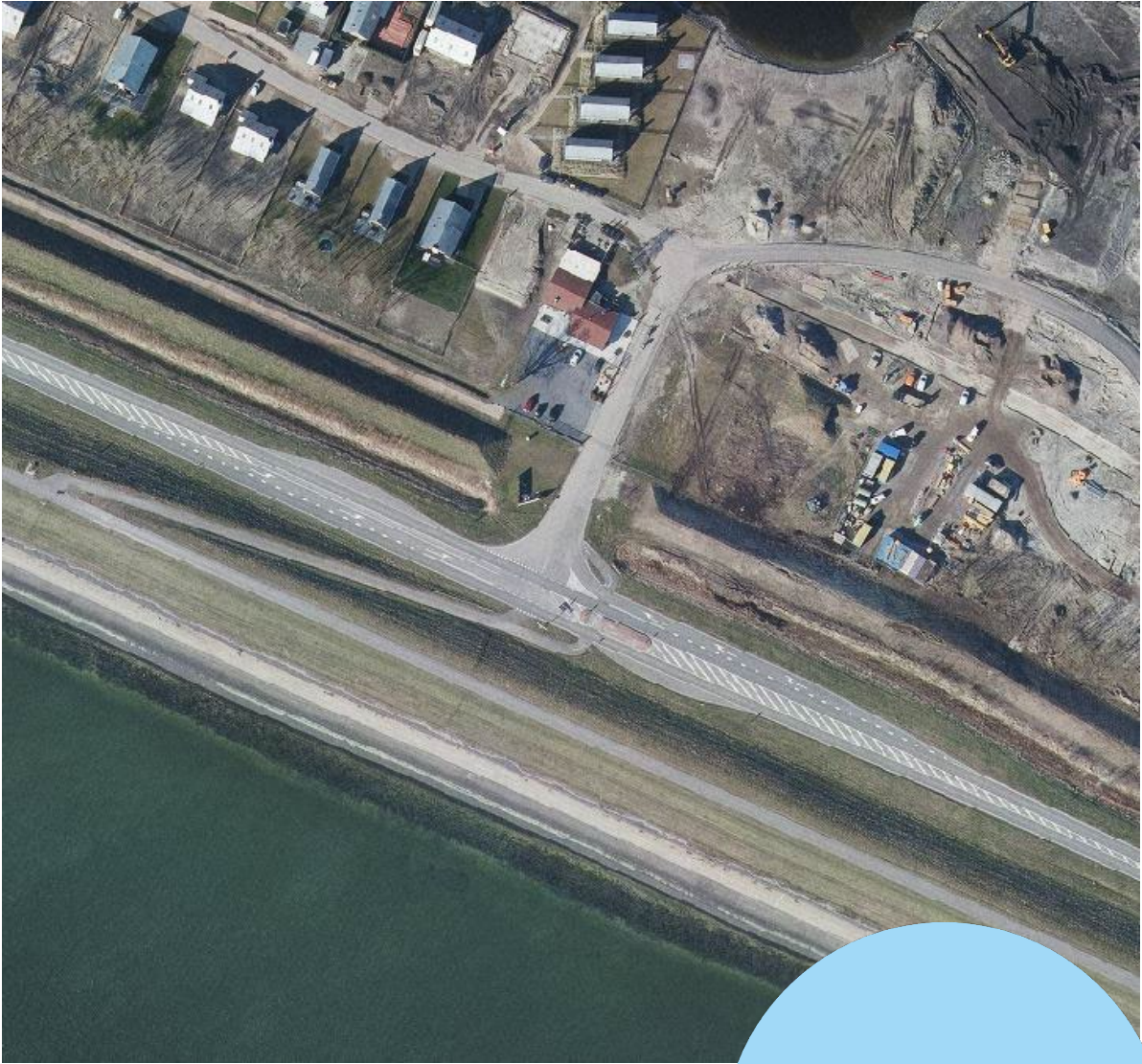




JUUST
daarom!

Notitie zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan “Ronde Oesterdam”

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

Inhoud

Hoofdstuk 1. Inleiding	3
Hoofdstuk 2. Ontvankelijkheid	4
Hoofdstuk 3. Samenvatting en beoordeling zienswijzen	5
Hoofdstuk 4. Ambtshalve wijzigingen van de toelichting	10

Hoofdstuk 1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Ronde Oesterdam' heeft van 1 mei tot en met 11 juni 2020 ter inzage gelegen in het gemeentehuis en was digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode heeft iedereen bij de gemeenteraad zienswijzen kenbaar kunnen maken op voornoemd bestemmingsplan.

Van deze mogelijkheid hebben de volgende personen gebruik gemaakt:

- a) Reclamant 1, Zwanelaan te Sint Maartensdijk;
- b) Reclamant 2, Huygensstraat te Sint Annaland;
- c) Reclamant 3, Molendijk te Sint Maartensdijk;
- d) Reclamant 4, Parksingel te Tholen.

De ingekomen zienswijzen zijn na een beoordeling ten aanzien van de ontvankelijkheid in hoofdstuk 2, samengevat, beantwoord en van een conclusie voorzien in hoofdstuk 3. In de conclusie is opgenomen of en zo ja op welke wijze aanpassing bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt doorgevoerd.

Daarnaast zijn enkele ambtshalve wijzigingen nodig. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 2. Ontvankelijkheid

Per zienswijze wordt hieronder ingegaan op de ontvankelijkheid.

- a) Reclamant 1, Zwanelaan te Sint Maartensdijk. Deze zienswijze, gedateerd 8 mei 2020 is per post ingekomen op 11 mei 2020 en daarmee binnen de gestelde termijn.
- b) Reclamant 2, Huygensstraat te Sint Annaland. Deze zienswijze, gedateerd 14 mei 2020 is per post ingekomen op 25 mei 2020 en daarmee binnen de gestelde termijn.
- c) Reclamant 3, Molendijk te Sint Maartensdijk. Deze zienswijze is per e-mail ingekomen op 24 mei 2020 en daarmee binnen de gestelde termijn.
- d) Reclamant 4, Parksingel te Tholen. Deze zienswijze, is per e-mail ingekomen op 9 juni 2020 en daarmee binnen de gestelde termijn.

De zienswijzen worden ontvankelijk verklaard.

Hoofdstuk 3. Samenvatting en beoordeling zienswijzen

a) Reclamant 1, Zwanelaan te Sint Maartensdijk

Samenvatting zienswijze

Reclamant vindt de aanleg van een rotonde als dagelijks gebruiker van deze mooie weg voor woon-werkverkeer overbodig. Er liggen aan beide zijden van de weg voorsorteerstroken en een oversteek voor voetgangers en fietsers. Deze fietsers en voetgangers zie je heel weinig. Reclamant ziet geen meerwaarde in een rotonde en meent dat er sprake is van kapitaalvernietiging. In de vele jaren dat reclamant deze weg met plezier gebruikt, heeft hij geen ongelukken zien gebeuren.

Beantwoording

De N659 is in beheer bij de Provincie Zeeland. Op basis van het wegencategoriseringsplan van de provincie, welke deel uitmaakt van het Mobiliteitsplan Zeeland, is de N659 gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Kruisingen op deze wegen zijn gelijkvloers en worden bij voorkeur als rotonde uitgevoerd. Ook indien er op een van de aansluitingen minder (gemotoriseerd) verkeer aanwezig is, is het vanuit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst om een rotonde toe te passen. Aan de snelheidsverlaging naar 70km/u die nu geldt ter hoogte van het resort Waterrijk houden zich slechts weinig weggebruikers. Door de vormgeving zorgt een rotonde voor een verplichte lagere snelheid waarmee oversteken eenvoudiger en veiliger wordt. Ten opzichte van de huidige situatie wordt naast veiliger oversteken ook veiliger in- en uitrijden van het recreatiepark Waterrijk bewerkstelligd.

Daarnaast moet hier worden vermeld dat het resort Waterrijk nog in ontwikkeling is. De intensiteiten van het recreatief verkeer zullen hier de komende jaren nog toenemen. Met de aanleg van de rotonde wordt ook voorgesorteerd op de toekomstige situatie. Hoewel het meeste verkeer in de zomerperiode aanwezig zal zijn is de exploitatie van het vakantiepark ook gericht op een jaarronde bezettingsmogelijkheid.

De provincie wil daarnaast zoveel mogelijk gecoördineerd en gezamenlijk risico's bestrijden. In de Zeeuwse uitvoeringsagenda van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn een aantal maatregelen beschreven die ertoe zullen bijdragen dat de Zeeuwse wegen veiliger zijn ingericht. Hierbij worden aanleg van rotondes en doorbreken van lange rechtstanden, wat ook hier van toepassing is, op gebiedsontsluitingswegen genoemd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

b) Reclamant 2, Huygensstraat te Sint Annaland

Samenvatting zienswijze

1. Het plaatsen van de rotonde zal een impact hebben op de bezoekers van het resort Waterrijk en alle reizigers die daar (dagelijks) rijden. Dit zal niet ten goede komen aan de geluidsoverlast voor het resort aan de Oesterdam. Uit ervaring elders blijkt dat na de rotonde motorrijders de gashendel opentrekken met een enorm lawaai als gevolg. Dit wordt door veel bewoners als overlast ervaren en dit lijkt niet gewenst voor bezoekers van het resort.
2. De Oesterdam wordt een mooiere racebaan voor motorrijders wat de veiligheid niet ten goede komt voor zowel de bestuurder van de motor als andere verkeersdeelnemers.
3. Als alternatief wordt een fietsbrug voorgesteld, vergelijkbaar met fietsbrug bij de Oost Westweg in Kamperland voor oversteek naar het strand. Dit eventueel in combinatie met twee drempels voor het verlagen van de snelheid zoals op de Molendijk bij Oud Vossemeer. Wellicht komt dit ook ten goede aan de investeringskosten, wat mooi meegenomen is voor de burgers in deze tijd.

Beantwoording

1. Recreatiewoningen worden in het kader van de Wet geluidhinder niet beschouwd als geluidgevoelige functies. Daarmee zijn er geen eisen of grenswaarden waaraan moet worden voldaan. Dat neemt niet weg dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening sprake moet zijn van een goed verblijfsklimaat. Ter plaatse is reeds een geluidswal aanwezig. Deze wordt weliswaar aangepast, maar de geluidsafschermende werking blijft gehandhaafd. Daardoor is er ook geen sprake van een verslechtering van het verblijfsklimaat.
2. Op dit moment kan de Oesterdam ook als racebaan worden gebruikt. Aan de snelheidsverlaging naar 70km/u die nu geldt ter hoogte van het resort Waterrijk houden zich slechts weinig weggebruikers. Juist door toepassing van de rotonde wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Door de vormgeving zorgt een rotonde voor een verplichte lagere snelheid waarmee oversteken eenvoudiger en veiliger wordt. Het overzicht en de inschatting voor de andere weggebruikers wordt vergroot.
3. De N659 Oesterdam is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Bij dit wegtype zijn kruispunten gelijkvloers, conform de ontwerpregels van CROW. Ook gelijkvloerse kruisingen kunnen voor alle weggebruikers een veilige oplossing bieden. In de Zeeuwse uitvoeringsagenda van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn een aantal maatregelen beschreven die ertoe zullen bijdragen dat de Zeeuwse wegen veiliger zijn ingericht. Hierbij worden aanleg van rotondes en doorbreken van lange rechtstanden op gebiedsontsluitingswegen, zoals de Oesterdam, genoemd. Het realiseren van een fietsbrug heeft een grotere (negatieve) impact op het landschap dan de realisatie van een rotonde. Ook indien drempels aangelegd zouden worden moet de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verlaagd worden en is er sprake van optrekken en afremmen. Andere weggebruikers, die geen probleem hebben met een rotonde, zullen mogelijk drempels juist als hinderlijk ervaren. De drempels op de Molendijk in Oud-Vossemeer waarnaar is verwezen zijn overigens gelegen op een ander wegtype waar een snelheidsregime van 60km/u geldt en zijn daarmee niet vergelijkbaar met deze situatie. Bij een wegtype als de Oesterdam zijn drempels niet passend. Een benadering van de kosten voor de bouw van een viaduct laat zien dat de investering voor een dergelijk viaduct hoger uit zal kunnen pakken dan de bouw van de rotonde. Maar aangezien vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de aanleg van een rotonde de voorkeur geniet, is de kostenopstelling van een viaduct niet nader uitgewerkt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- c) Reclamant 3, Molendijk te Sint Maartensdijk

Samenvatting zienswijze

1. Het plan om de verkeersveiligheid op deze locatie te verbeteren wordt ondersteund, maar de uitvoering door middel van een rotonde is bezwaarlijk. Een rotonde is een barrière voor alle doorgaand verkeer, heeft een sterke toename van geluid in het Nationaal Park Oosterschelde, vertragen en versnellen van voertuigen heeft een extra grote milieubelasting (CO₂ en NO_x) en de basis van het risico wordt niet weggehaald omdat er een gelijkvloerse kruising van snelverkeer en kwetsbaar langzaam verkeer blijft.
2. Het plan zou kunnen worden ondersteund indien er een permanent verkeersaanbod is, maar dat is niet het geval. Als alternatief wordt een fly-over / viaduct / ongelijkvloerse kruising voor voetgangers en fietsers voorgesteld en verkeerslichten voor het gemotoriseerd verkeer. De kwetsbare groep wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer, het gemotoriseerd verkeer vertraagd, maar er is beperkte invloed op het milieu (geluid en emissie).
3. Indien deze suggestie niet wordt gebruikt wordt gevraagd om een studie waaruit blijkt dat de gekozen optie ten aanzien van de genoemde punten de beste keuze is.

Beantwoording

1. Een rotonde heeft een snelheid remmend effect en kan als barrière worden ervaren. Echter is de extra reistijd verwaarloosbaar. De weg is niet gecategoriseerd als een regionale stroomweg, maar als gebiedsontsluitingsweg. Ook is er sprake van een relatief beperkte verkeersintensiteit. Door Ecoconsult is in opdracht van Provincie Zeeland, de initiatiefnemer voor aanleg van de rotonde, een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd (rapportage 3 augustus 2020). Daarin zijn onder meer de effecten van de aanleg en het gebruik van de rotonde ten opzichte van het Natura 2000-gebied Oosterschelde beoordeeld. Daaruit blijkt dat er geen effecten zijn op het natuurgebied als gevolg van emissie/verontreiniging of geluid, zowel in de aanleg- als de gebruiksfase. Dit onderzoek wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Deze uitkomst wordt ook ondersteund door de stikstofberekening die eerder gemaakt is (1 november 2019) met de AERIUS-calculator voor de aanlegfase (maatgevend) en die als bijlage 3 bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Ook daaruit blijkt dat er geen toename van stikstofdepositie is op het betreffende Natura 2000-gebied. Ook met een gelijkvloerse oplossing zoals deze rotonde wordt de verkeersveiligheid fors verbeterd.
2. Hoewel het meeste verkeer in de zomerperiode aanwezig zal zijn is de exploitatie van het vakantiepark ook gericht op een jaarronde bezetting. Op basis van het wegencategoriseringsplan van de provincie, welke deel uitmaakt van het Mobiliteitsplan Zeeland, is de N659 gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Kruisingen op deze wegen zijn gelijkvloers en worden bij voorkeur als rotonde uitgevoerd. Ook indien er op een van de aansluitingen minder (gemotoriseerd) verkeer aanwezig is, is het vanuit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst om een rotonde toe te passen. Aan de snelheidsverlaging naar 70km/u die nu geldt ter hoogte van het resort Waterrijk houden zich slechts weinig weggebruikers. Door de vormgeving zorgt een rotonde voor een verplichte lagere snelheid waarmee oversteken eenvoudiger en veiliger wordt. Dit is in lijn met de Zeeuwse uitvoeringsagenda van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Ten aanzien van de suggestie om een fly-over, ongelijkvloerse kruising of viaduct te realiseren wordt hier verwezen naar het gestelde in de beantwoording van de zienswijze b. onder nummer 3. Overigens is er bij toepassing van verkeerslichten ook sprake van optrekkende en afremmende bewegingen, waardoor dit geen verschil maakt met toepassing van een rotonde wat betreft geluidaspect.
3. Gelet op het gestelde onder 2 is er geen aanleiding voor een nadere studie. De gekozen oplossing is gebaseerd op geldende beleids- en ontwerpregels passend bij gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting. Het verkennend natuuronderzoek, opgesteld door Ecoconsult, rapportage d.d. 3 augustus 2020, zal worden toegevoegd. In paragraaf 4.9 van de plantoelichting zal hiernaar worden verwezen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan (regels en verbeelding).

d) Reclamant 4, Parksingel te Tholen

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant heeft bezwaar vanwege de forse toename van de milieubelasting. In de toelichting wordt dit onderwerp gemist, met name CO₂ en stikstofuitstoot. Er is nu sprake van een vlote doorstroming en na realisatie wordt alle verkeer gedwongen af te remmen en op te trekken, waardoor de uitstoot aanzienlijk toeneemt. Het recreatieve verkeer vormt slechts een klein aandeel van het verkeer en is ook erg seizoensgebonden.
2. Een neveneffect is slijtage van het wegdek en dus toename van fijnstof.
3. Er zou een verkeerstelling gedaan moeten worden om aandeel zakelijk en recreatief verkeer aan te tonen, waardoor de toename van de milieubelasting berekend kan worden.
4. Als alternatief wordt een verkeersregelinstallatie voorgesteld met flitscamera. Dit is eenvoudig aan te leggen met een lagere milieubelasting en is waarschijnlijk goedkoper in aanleg en

onderhoud. Het zakelijk verkeer hoeft alleen af te remmen / stoppen als daar vanuit recreatief gebruik behoefte aan is. Een camerasysteem zal een financiële bijdrage kunnen opleveren.

5. Een rotonde is een hinderlijke onderbreking van het traject N659. Reclamant is voorstander van het verhogen van de veiligheid, mogelijk door trajectcontrole.
6. Een nadeel is de toename van geluid voor bezoekers van het park, met name door vrachtverkeer.

Beantwoording

1. In hoofdstuk 4 van de plantoelichting zijn de milieuthema's beoordeeld. In paragraaf 4.9 (natuur) was reeds aangegeven dat er geen negatieve effecten zijn ten aanzien van stikstofdepositie. Daartoe is door de provincie Zeeland een stikstofberekening uitgevoerd voor het meest maatgevende scenario (de aanleg van de rotonde). Aanvullend daarop is inmiddels een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd (Ecoconsult, rapportage 3 augustus 2020). Daaruit blijkt dat er geen negatieve effecten op het natuurgebied zijn ten aanzien van geluid, trillingen, lichthinder, emissie, verontreiniging en zichtbaarheid.
2. Met de keuze voor asfalt wordt rekening gehouden met meer frictie bij rotondes, waardoor de genoemde slijtage minder snel optreedt.
3. In het kader van het bestemmingsplan 'Waterrijk Oesterdam', vastgesteld op 16 juli 2015, is de verkeersgeneratie van het park na volledige realisatie ten opzichte van het bestaande verkeer in beeld gebracht. Daaruit geconcludeerd kan worden dat het toeristisch gemotoriseerd verkeer vanaf het resort ca. 10% van het totale verkeer betreft op de Oesterdam. In dat bestemmingsplan zijn de milieuaspecten ten aanzien van die uitbreiding reeds beschouwd. Daarvoor is in het kader van deze procedure geen aanleiding. Daarnaast blijkt uit verkeerstellingen van de provincie dat de verkeersintensiteit in het zomerseizoen (juli-augustus) toeneemt met 9,5% ten opzichte van het jaarrond gemiddelde. De genoemde percentages betreffen percentages gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers zijn hierin niet meegenomen, maar zijn op de onderhavige locatie wel degelijk aanwezig. De omvang hiervan zal ook de komende jaren nog verder toenemen. De totale omvang van weggebruikers van en naar het vakantiepark kan daarmee niet als beperkt worden beschouwd.
4. Hoewel het meeste verkeer in de zomerperiode aanwezig zal zijn is de exploitatie van het vakantiepark ook gericht op een jaarronde bezettingsmogelijkheid. Op basis van het wegcategoriseringsplan van de provincie, welke deel uitmaakt van het Mobiliteitsplan Zeeland, is de N659 gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Kruisingen op deze wegen zijn gelijkvloers en worden bij voorkeur als rotonde uitgevoerd. Ook indien er op een van de aansluitingen minder (gemotoriseerd) verkeer aanwezig is, is het vanuit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst om een rotonde toe te passen. Aan de snelheidsverlaging naar 70km/u die nu geldt ter hoogte van het resort Waterrijk houden zich slechts weinig weggebruikers. Door de vormgeving zorgt een rotonde voor een verplichte lagere snelheid waarmee oversteken eenvoudiger en veiliger wordt. Dit is in lijn met de Zeeuwse uitvoeringsagenda van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Indien een verkeersregelininstallatie wordt toegepast dan blijft de doorstroming op de Oesterdam goed indien zich geen ander verkeer aandient. Echter zodra er meer recreatief verkeer komt dan is de vertraging bij toepassing van een rotonde minder. Het recreatief verkeer zal de komende jaren toenemen. Om die reden wordt het provinciaal beleid zoals hierboven beschreven in dit geval gevolgd. Bij een verkeersregelininstallatie is er ook sprake van afremmende en optrekkende bewegingen, wat betreft het geluidaspect wijkt dit niet af van een rotonde.
5. Door het instellen van trajectcontrole wordt er repressief gestuurd. De knelpunten ter hoogte van de aansluiting met het resort Waterrijk worden niet opgelost met het instellen van trajectcontrole.
6. Recreatiewoningen worden in het kader van de Wet geluidhinder niet beschouwd als geluidgevoelige functies. Daarmee zijn er geen eisen of grenswaarden waaraan moet worden voldaan. Dat neemt niet weg dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening sprake moet zijn van een goed verblijfsklimaat. Ter plaatse is reeds een geluidswal aanwezig. Deze wordt

weliswaar aangepast, maar de geluidsafschermende werking blijft gehandhaafd. Daardoor is er ook geen sprake van een verslechtering van het verblijfsklimaat. Er is slechts in beperkte mate sprake van vrachtverkeer.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting. Het verkennend natuuronderzoek, opgesteld door Ecoconsult, rapportage d.d. 3 augustus 2020, zal worden toegevoegd. In paragraaf 4.9 van de plantoelichting zal hiernaar worden verwezen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan (regels en verbeelding).

Hoofdstuk 4. Ambtshalve wijzigingen van de toelichting

De toelichting op het bestemmingsplan heeft op enkele onderdelen nog wat verduidelijking en aanvulling. Het gaat om de volgende paragrafen:

- 4.2 Archeologie en cultuurhistorie;
- 4.9 Natuur.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

In deze paragraaf is per abuis niet vermeld dat er sprake is van een archeologisch rijksmonument. Hoewel het plan daarvoor geen gevolgen heeft (de archeologische resten zitten dieper dan de laag waarin de werkzaamheden plaatsvinden) is het wel wenselijk dat dit in de toelichting wordt vermeld.

De paragraaf wordt als volgt gewijzigd/aangevuld:

'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. In juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet vervangt diverse wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet staat wat cultureel erfgoed is, hoe Nederland omgaat met cultureel erfgoed, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe Nederland daar toezicht op houdt. Het plangebied ligt binnen een wettelijk beschermd archeologisch rijksmonument (Reimerswaal, rijksmonumentnummer 532468). Om die reden is zonder meer een monumentenvergunning nodig die de initiatiefnemer aanvraagt bij het Rijk. In het planologisch spoor is van belang dat voor het plangebied gedeeltelijk de archeologische dubbelbestemming 'Waarde-archeologie - 3' en gedeeltelijk 'Waarde - Archeologie -2' geldt. Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' is geregeld dat archeologisch onderzoek nodig is wanneer er bodemingrepen plaatsvinden op een diepte van 200 centimeter of dieper onder maaiveld met een oppervlakte groter dan 500 m². Afgeweken kan worden van de 'standaard' vrijstellingsdiepte van 40 cm onder het maaiveld omdat voor deze locatie een archeologisch onderzoek is uitgevoerd (Archeomedia, 2006) waaruit is gebleken dat tot op die diepte geen archeologische waarden zullen worden geschaad. De werkzaamheden vinden plaats in het dijklichaam die in de jaren '80 werd opgespoten. Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd dieper dan 200 cm onder het maaiveld. Archeologie is geen belemmering voor de uitvoering van het plan en er is geen omgevingsvergunning voor werken of werkzaamheden voor dit onderdeel nodig, wel een monumentenvergunning.'

4.9 Natuur

Naar aanleiding van het uitvoeren van het verkennend natuuronderzoek en een nadere interne beoordeling wordt de tekst als volgt gewijzigd/aangevuld.

'De Wet natuurbescherming zorgt voor bescherming van gebieden, diersoorten, plantensoorten en bossen. De beschermde flora en fauna mag niet worden verstoord, verjaagd of worden gedood. Voorafgaand aan een ontwikkeling moet worden onderzocht of er beschermde dieren- of plantensoorten in het plangebied leven.'

Gebiedsbescherming

De Natura 2000-gebieden Oosterschelde en Zoommeer grenzen aan de Oesterdam. Daarmee ligt het plangebied op zeer korte afstand van deze gebieden. Er is echter geen sprake van areaalverlies. De ontwikkeling vindt niet plaats in de richting van de Oosterschelde, maar ligt tussen de bestaande infrastructuur en Waterrijk in. Door Ecoconsult is een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd (rapportage 3 augustus 2020, Bijlage 2) Daaruit blijkt dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten op natuurgebieden.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en de nieuwe AERIUS Calculator (2019) moet en kan voor dit plan de uitstoot van stikstof en de neerslag daarvan op Natura 2000-gebieden worden berekend. In het kader van de aanlegwerkzaamheden voor de rotonde is een AERIUS berekening uitgevoerd door de Provincie Zeeland (zie Bijlage 3). Uit de berekening blijkt dat er geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zijn berekend op Natura 2000 gebieden. Dit aspect vormt geen belemmering voor het voorgenomen plan. Het is niet nodig om voor de gebruiksfase een berekening uit te voeren, omdat er geen sprake is van een toename van het aantal verkeersbewegingen. De toename van het aantal verkeersbewegingen is reeds meegenomen bij de planologische procedure voor uitbreiding van het resort Waterrijk Oesterdam. De aanlegfase van de rotonde, waarin mobiele werktuigen op locatie aanwezig zijn en waarbij het verkeer ook aanwezig blijft is voor deze procedure maatgevend.

Soortenbescherming

In het verkennend natuuronderzoek (Bijlage 2) zijn ook beschermde soorten beschouwd. Daaruit blijkt dat algemene broedvogels zoals de kleine karekiet verstoord kunnen worden. Groen- en houtopstanden dienen buiten het broedseizoen te worden verwijderd. Er is daarvoor geen nader onderzoek of ontheffing nodig. Verder moet rekening worden gehouden met de actieve periode van levendbarende hagedissen. Open plassen en zandhopen waarin de rugstreeppad zich zou kunnen ophouden moeten worden voorkomen. Verder zijn aandachtspunten voor zorgvuldig handelen aangegeven in de rapportage. De provincie als initiatiefnemer van het project zal de voorgesteld maatregelen in acht nemen. Dit aspect is geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan.'

Herplant jonge bomen

Omdat een deel van de bestaande wal moet worden afgegraven is het noodzakelijk ook maximaal 40 bomen te kappen. Dit betreft jonge aanplant die door de voorgaande droge jaren slechts deels is aangeslagen. In de directe omgeving is ruimte genoeg om dit bosplantsoen te herplanten. Het vellen van deze houtopstand moet wel worden gemeld bij GS (als bevoegd gezag Wet natuurbescherming), conform artikel 4.2 van de Wet natuurbescherming.