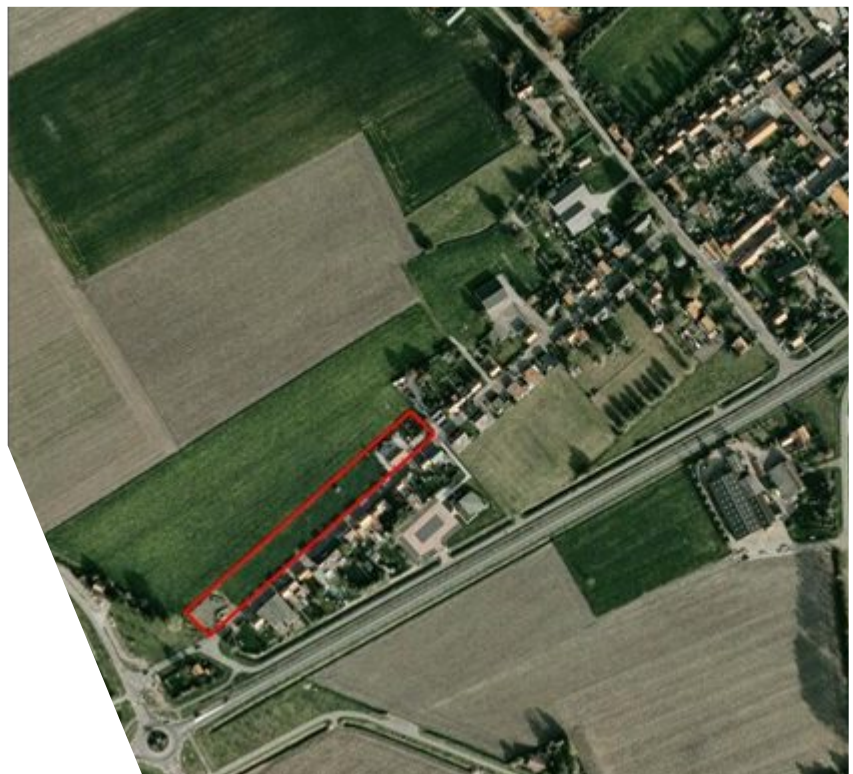


Sluis

Cadzandseweg Nieuwvliet



bestemmingsplan

Sluis

Cadzandseweg Nieuwvliet

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1714.0001bpcn09-0110

projectnummer:

101504.008011.20

opdrachtleider:

ir. T.C.M.C. van Aalst

planstatus

datum:

01-12-2011

status:

voorontwerp

Inhoud van de toelichting

1. Doel en opzet bestemmingsplan	blz. 3
1.1. Doel	3
1.2. Opzet toelichting	4
2. Beschrijving locatie en project	5
2.1. Plangebied en directe omgeving	5
2.2. Ruimtelijke kwalitatief streefbeeld / beeldkwaliteitsplan	6
3. Planologische toets	13
3.1. Toetsing aan beleid	13
3.2. Ruimtelijke aspecten	17
3.2.1. Inpassing in de omgeving	17
3.2.2. Water	17
3.2.3. Archeologie	19
3.2.4. Ecologie	20
3.2.5. Verkeer	22
3.2.6. Molenbiotoop	22
3.3. Milieuaspecten	22
3.3.1. Relatie met omliggende functies	22
3.3.2. Bodemkwaliteit	23
3.3.3. Wegverkeerslawaaï	24
3.3.4. Luchtkwaliteit	25
3.3.5. Externe veiligheid	27
3.3.6. Leidingen	28
3.4. Financiële uitvoerbaarheid	28
4. Beschrijving van de juridische regeling	29
4.1. Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen	29
4.2. Opzet bestemmingsregeling	29
4.3. Gehanteerde bestemmingen	30
5. Resultaten inspraak- en overlegprocedure ex artikel 3.1.1. Bro	33

Bijlagen:

1. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
2. Kosten geluidsarmer asfalt
3. Rekenbladen akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
4. Luchtkwaliteit

Separate bijlage:

Verkennd bodemonderzoek Cadzandseweg (ong.) te Nieuwvliet

1. Doel en opzet bestemmingsplan

3

1.1. Doel

De gemeente Sluis wenst medewerking te verlenen aan het woningbouwinitiatief van Bouwen timmerbedrijf Buize b.v. voor de realisering van 13 woningen op gronden aan de noordzijde van de Cadzandseweg in Nieuwvliet. In figuur 1.1 is globaal de ligging van het plangebied weergegeven.

Met dit woningbouwproject wordt in aansluiting op de huidige bebouwingskarakteristiek van de Cadzandseweg een gevarieerd bebouwingsbeeld voorgestaan. Uitgegaan wordt van individueel opdrachtgeverschap: de toekomstige bewoners krijgen zelf de keuze in het ontwerp van de woning. De 13 woningen worden gefaseerd, verspreid over een aantal jaren, gerealiseerd.

De laatste fase (Cadzandseweg 32) is thans nog niet actueel. Hierdoor is ervoor gekozen de ter plaatse aanwezige bedrijfsbestemming te behouden. De woningbouw kan hier plaatsvinden nadat de bedrijfsactiviteiten ter plaatse zijn beëindigd en een opgenomen wijzigingsbevoegdheid is uitgevoerd. Uit hoofdstuk 3 en 4 van deze plantoelichting zal blijken dat woningbouw mogelijk is.

Doel van dit bestemmingsplan is het planologisch mogelijk maken van dit woningbouwproject. Het opstellen van dit bestemmingsplan is nodig omdat de voorgenomen ontwikkeling niet geheel in overeenstemming is met de thans voor betreffende gronden geldende bestemmingsregeling zoals deze is vastgelegd in de bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Kom Nieuwvliet'



Figuur 1.1. Ligging plangebied (bron: www.googleearth.com)

1.2. Opzet toelichting

De voorliggende bestemmingsplantoelichting heeft de volgende opbouw.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de ruimtelijke planopzet van het woningbouwproject.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de planologische toets waaronder het beleidskader, de ruimtelijke, milieu- en economische aspecten.
- In hoofdstuk 4 wordt de juridisch-planologische regeling toegelicht.
- Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het handhavingsbeleid van de gemeente.
- In hoofdstuk 6 zullen de resultaten van de inspraak- en overlegprocedure worden vermeld.

2. Beschrijving locatie en project

5

2.1. Plangebied en directe omgeving

Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van en direct grenzend aan de Cadzandseweg in Nieuwvliet. Het is gelegen binnen de door de provincie aangewezen begrenzing bestaand bebouwd gebied. De onbebouwde strook is eigendom van de initiatiefnemer en betreft een langwerpige/smalle grondstrook met een lengte van circa 200 meter en een diepte van 25 meter. De bedrijfsgronden zijn eigendom van een derde partij die op dit moment nog niet wenst deel te nemen aan de woningbouwontwikkeling. Het plangebied is grotendeels in gebruik als weiland. Aan de noordoostzijde bevindt zich een opslagloods in het overgangsgedebied met het bestaande bebouwingslint. Tegenover het plangebied loopt aan de zuidzijde van de Cadzandseweg de lintbebouwing door tot aan de St. Jansdijk.

De Cadzandseweg kenmerkt zich door een eenvoudige heldere bebouwingsstructuur en ruimtelijke samenhang. De bestaande lintbebouwing in de omgeving van het plangebied is over het algemeen kleinschalig en gevarieerd en bestaat hoofdzakelijk uit woningen met bijgebouwen (schuur en dergelijke). De bebouwing in de directe nabijheid van het plangebied is overwegend gerealiseerd in één bouwlaag met kap (lage nok en goothoogten, zadeldaken) en staat in een strakke rooilijn op relatief korte afstand van de weg.



Figuur 2.1. Foto-impresie plangebied en omgeving

Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het buitengebied met zicht op de Mettenijedijk, waarvan de boombeplanting en zeer verspreide bebouwing het silhouet bepalen. Deze dijk ligt op ruime afstand. De tussenliggende Mettenijepolder is open van karakter.

De in het plangebied aanwezige opslagloods detoneert ruimtelijk kwalitatief ter plaatse. Dit is met name het gevolg van de niet woonfunctie, een doodse gevelindeling, een te hoge goot-hoogte in relatie tot de eigen bebouwingsomvang en de bebouwingskarakteristiek in/van het bebouwingslint, de opvallende ligging in de overgangszone naar het buitengebied en het ontbreken van een adequate landschappelijke inpassing, in deze omgeving.

2.2. Ruimtelijke kwalitatief streefbeeld / beeldkwaliteitsplan

In deze paragraaf wordt ingegaan op het beoogde ruimtelijke kwalitatieve streefbeeld c.q. de beoogde beeldkwaliteit voor het woningproject. Dit streefbeeld is opgesteld ten behoeve van een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling en inpassing en waarborging van de gewenste beeldkwaliteit van het woningbouwproject en is daartoe in nauwe samenwerking tussen de gemeente, de initiatiefnemer en RBOI-Middelburg B.V. tot stand gekomen.

Het in deze paragraaf opgenomen streefbeeld omvat ruimtelijk kwalitatieve richtlijnen voor de ontwikkeling en is daarmee naast een belangrijke basis voor de planologische regeling (in dit bestemmingsplan) samen met dit bestemmingsplan ook een belangrijk(e) bouwsteen / toetskader voor het beoordelen van de bouwplannen van de woningen. Deze paragraaf is dan ook tevens aan te merken als beeldkwaliteitsplan.

Streefbeeld / beeldkwaliteit algemeen

De ontwikkeling beoogt het doorzetten van de organische groei van het lint. Gestreefd wordt naar een afwisselende invulling van de strook die aansluit op de karakteristiek van het bestaande bebouwingslint en het aangrenzende landschap.

De op de projectlocatie voorziene woningen zullen verspreid over een aantal jaren worden gebouwd. Uitgegaan wordt van individueel / particulier opdrachtgeverschap. Met het particulier opdrachtgeverschap en de hierna aangegeven richtlijnen wordt een uniforme projectmatige ontwikkeling voorkomen en het streefbeeld bereikt, waarbij iedere woning verschilt van die van de buurman en toch een duidelijke samenhang toont.

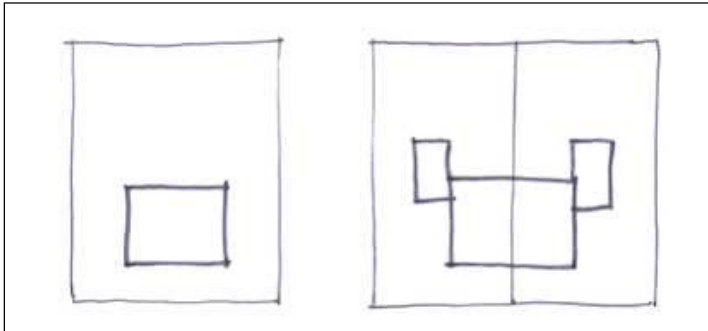
Het bestaande beeld van de Cadzandseweg wordt grotendeels bepaald door bebouwing met een heldere vorm en eerlijk materiaalgebruik. Ook de kleinschaligheid is kenmerkend. Bij de nieuwbouw kan dit niet tot in detail worden vastgelegd. Variatie binnen het bestaande kader en een herkenbare relatie met het achterliggend agrarisch gebied vormen de belangrijkste hoofduitgangspunten. Hoofdregel moet zijn dat iedere woning anders is dan die van de buurman, maar dat deze toch tot dezelfde familie behoren. Dus geen variatie om de variatie maar onderscheidend op details. Niet alle bestaande kenmerken worden daarbij overgenomen. Sommige aspecten zijn voor verbetering vatbaar.

Specifieke richtlijnen streefbeeld / beeldkwaliteit

Woningtype

- Vrijstaande of halfvrijstaande woningen
Rijenwoningen worden uitgesloten. Het achterliggende gebied moet beleefbaar blijven. Daarnaast maakt het individuele opdrachtgeverschap rijenbouw niet realistisch.
- Maximaal twee aaneen geschakeld

Geschakelde woningen alleen als verbijzondering van het lint van hoofdzakelijk vrijstaande woningen. Geen twee blokken van twee aaneen geschakelde woningen naast elkaar, maar minimaal geflankeerd door een vrijstaande woning aan weerszijden.



Kavelbreedte

- Minimaal 15 meter

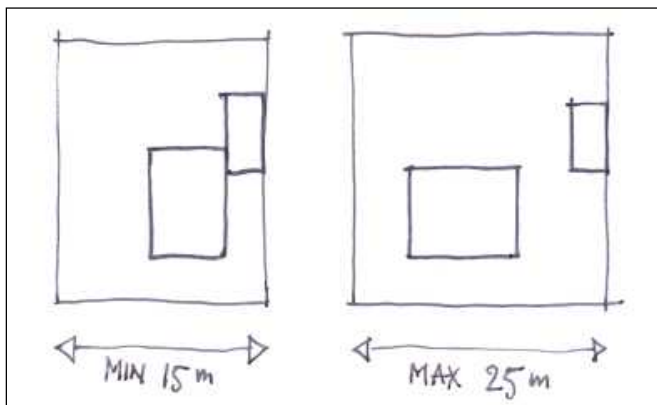
In deze maatvoering is een vrijstaande woning met garage in de perceelsgrens realiseerbaar.

Bij twee aaneen geschakelde woningen blijft voldoende maat voor een zijtuin gewaarborgd zodat het lint niet zal dichtslibben.

- Maximaal 25 meter

Een courante maat voor een vrijstaande woning is 20 meter. Daarmee kan een vrijstaande woning met de nok evenwijdig aan de straat en met een garage worden gerealiseerd, waarbij voldoende open ruimte aan een of beide zijden mogelijk blijft.

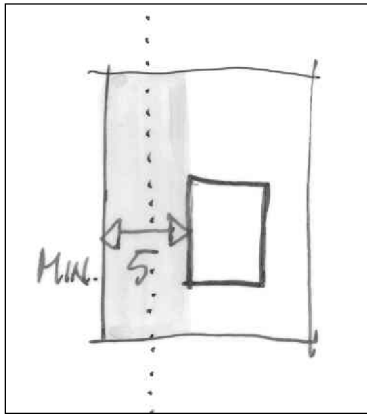
Een grotere maat dan 20 meter is mogelijk als verbijzondering in het lint en een bredere doorkijk naar het achterliggende gebied. Meer dan 25 meter lijkt niet realistisch.



Doorzicht naar agrarisch gebied

- Minimaal 5 meter zijdelingse tuinstrook aanhouden

Om goede doorkijkmogelijkheden naar het achterliggend open agrarisch gebied te waarborgen wordt een zijtuin van minimaal 5 meter breed aangehouden. Deze strook blijft geheel vrij van bebouwing. Aan de andere zijde van de woning kan daarentegen wel in de zijdelingse perceelsgrens worden gebouwd (garage, bijgebouw).



Situering garages en bijgebouwen

- Aan één zijde van de woning, vrijstaand dan wel aangebouwd

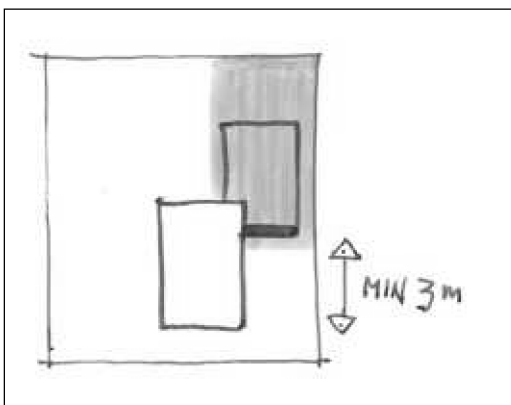
Door de aan- en bijgebouwen aan een zijde van de woning te concentreren wordt de openheid aan de andere zijde versterkt.

- Koppeling garage en bijgebouw

Door berging en andere functies te bundelen wordt de ruimte effectief benut en de openheid van de resterende ruimte geoptimaliseerd.

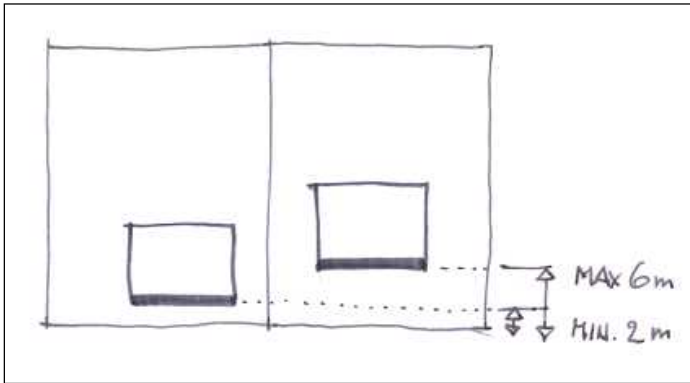
- Garage of bijgebouw minimaal 3 meter achter de voorgevelrooilijn van de woning

Hoofd- en bijgebouw worden hiermee onderscheiden hetgeen de kleinschaligheid bevordert. Ook wordt de opstelruimte voor een auto zo gewaarborgd.

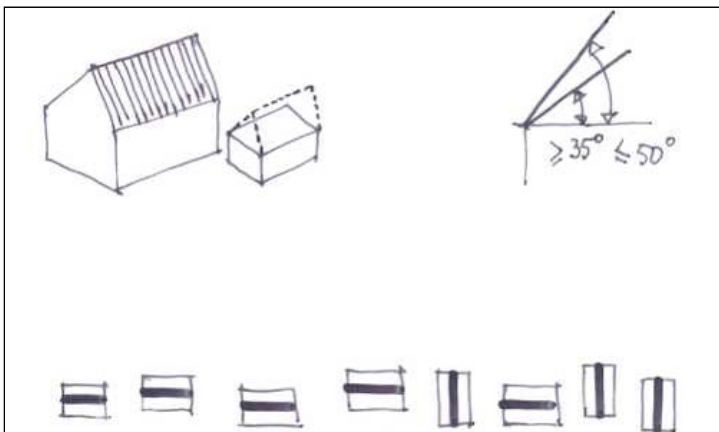


Rooilijn woning

- Minimaal 2 meter en maximaal 6 meter uit de voorste perceelscheiding
Deze marge biedt voldoende ruimte voor een gevarieerde straatwand. De maten zijn begrensd door de beperkte kaveldiepte van 25 meter en het bestaande straatbeeld waarin voorgevels soms dicht aan de straat staan. Het verschil van 4 meter waarborgt de continuïteit van het straatbeeld.

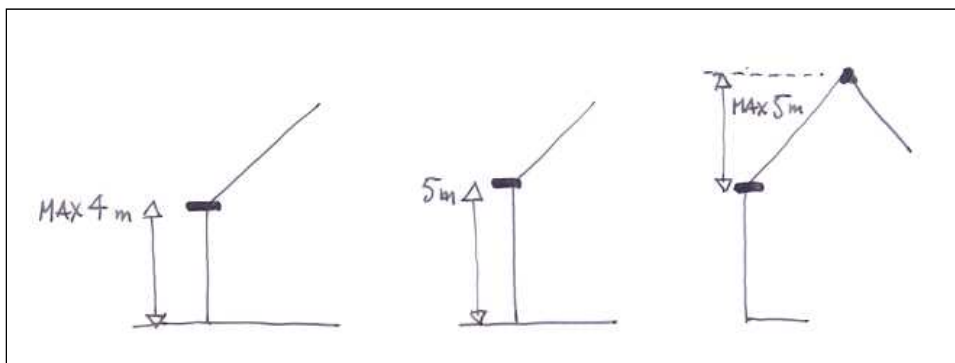
**Dakvorm**

- Schuine kap verplicht
Een kap is kenmerkend voor deze omgeving. Bestaande woningen hebben allemaal een zadeldak. Samengestelde daken of afwijkende dakvormen zijn zeldzaam. Samenhang met de bestaande bebouwing is in deze lintstructuur belangrijk. Een tweedeling moet worden voorkomen.
- Voorkeur voor zadeldak
Deze duidelijke dakvorm moet uitgangspunt zijn. Afwijkende vormen zijn niet bij voorbaat uitgesloten, maar kunnen hooguit als een incident worden toegestaan.
- Garages en bijgebouwen vrij
De woning is als hoofdgebouw bepalend voor het beeld. Aan- en bijgebouwen mogen ook met een plat dak worden afgedekt. De lintbebouwing wordt hierdoor kleinschaliger.
- Dakhelling minimaal 35° en maximaal 50°
Binnen deze bandbreedte is een duidelijk herkenbare dakvorm mogelijk.
- Nokrichting vrij
Langskappen hebben de voorkeur. Dit patroon ligt ook het meest voor de hand vanwege de ondiepe kavels. Gestreefd wordt naar een variatie van kaprichtingen. Voorkomen moet worden dat alleen langskappen of dwarskappen ontstaan. Derhalve een aanvullende eis.
- Maximaal 4 identieke nokrichtingen naast elkaar



Hoogte

- Goothoogte maximaal 4 meter
Uitgangspunt vormt de bestaande bebouwing. Deze is laag. Incidenteel is een hogere maat mogelijk mits deze uitzondering blijft. Ook de positie is van belang. Dichter bij de kern is een grotere hoogte beter in het beeld op te nemen dan aan het eind van de straat, waar het landschap dominanter wordt.
- Goothoogte van 5 meter incidenteel mogelijk
Door niet de volle 6 meter toe te staan wordt een appel op architectonische oplossingen gedaan zoals een doorgetrokken kap of een onderbroken gootlijn door dakkapellen. Het contrast tussen een en twee lagen wordt verzacht.
- Nokhoogte maximaal 5 meter boven de goothoogte
Uitgaande van 10 meter diepe bebouwing en een 45° dak is dit een redelijke maat. Dit leidt tot duidelijke hoofdvormen.

*Materiaalgebruik*

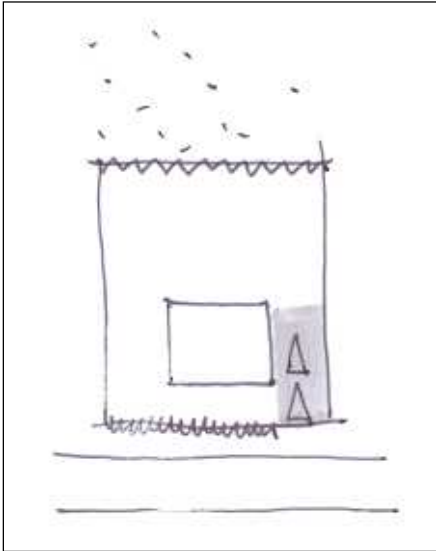
- Streekeigen materialen toepassen
Vooral de rode dakpannen zijn kenmerkend. Incidenteel komen ook zwarte of antracietkleurige pannen voor. Voor het karakteristieke beeld moeten de rode pannen bepalend blijven.
Bakstenen gevels komen naast gepleisterde of wit geschilderde gevels voor. De witte kleur is belangrijk door de associatie die deze oproept met de kust. Andere materialen of kleuren blijven mogelijk mits deze harmoniëren met het gangbare beeld.

Buitenruimte

- Erfafscheidingen naar de straat of het open land in de vorm van hagen of transparant hekwerk
In het dorpse beeld passen geen muren of schuttingen. Een groene haag is naar het aangrenzende open land aan de achterzijde vereist. Aan de straatzijde is een groen beeld wenselijk. Een versterking moet worden voorkomen. Hekwerken zijn mogelijk als afscheiding van de voortuin.

- Opstelruimte voor minimaal 1 auto op eigen terrein

Aangezien geen rijenwoningen zijn voorzien kan bij elke woning een parkeerplek worden gemaakt. Bij voorkeur ruimte voor 2 auto's. Dit houdt de parkeerdruk op de straat beperkt. Verharding van de hele voortuin voor parkeren is ongewenst. De straat zou daardoor teveel verstenen.



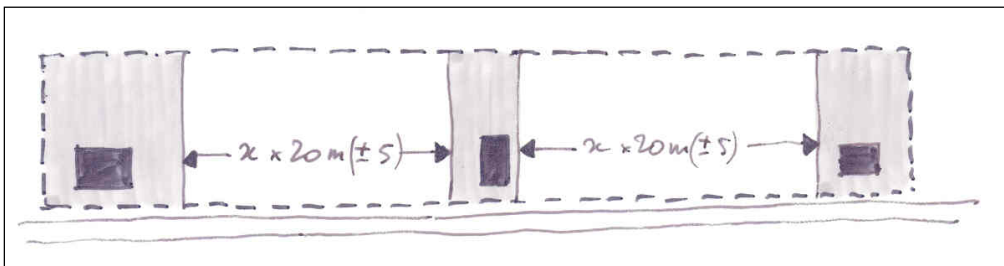
Straatprofiel

De straat is niet breed. Aan de zijde van de nieuwe woningen wordt momenteel geparkeerd. Door zoveel mogelijk op eigen terrein te parkeren kan de parkeerdruk laag worden gehouden. Parkeren aan één zijde blijft uitgangspunt. De stoep aan de kant van de bestaande bebouwing wordt gehandhaafd evenals de rijweg van 5 meter. Aan de zijde van de nieuwe woningen wordt eveneens een trottoir aangelegd. De bestaande parkeerstrook aan de zijde van de nieuwe woningen wordt heringericht waarbij in de nieuwe situatie tussen de bomen zal worden geparkeerd. Door het inpassen van bomen in de parkeerstrook ontstaat een vriendelijk straatbeeld.

Gronduitgifte

- Kaveltoedeling afstemmen op bruikbaarheid restgebied

Een vrije keuze c.q. toedeling van een kavel en een variërende kavelbreedte zullen resulteren in een gevarieerd beeld. Daarbij is het van belang dat de resterende nog uit te geven delen een bruikbare maat houden voor efficiënte verkavelingsmogelijkheden. Een veelvoud van 20 meter met een marge van 5 meter (15 of 25 meter) lijkt een bruikbaar uitgangspunt.



3.1. Toetsing aan beleid

Nota ruimte

Met betrekking tot het nationaal beleid is de Nota Ruimte van belang. De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland; borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden; en borging van de veiligheid.

Economische vitaliteit is in de Nota Ruimte als belangrijk speerpunt opgenomen. Vitaliteit van het platteland moet worden versterkt door ruimte te geven aan het hergebruik van bebouwing en nieuwbouw in het buitengebied, vergroting en aanpassing van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden.

In de Nota Ruimte wordt de provincie verantwoordelijk gesteld voor de verdeling van de ruimte voor wonen en werken over de gemeenten. Daarnaast vormt ook verhoging van de kwaliteit een hoofdpunt van beleid: voldaan moet worden aan de veranderende vraag naar woningen en woonomgevingen. De revitaliserings-, herstructurerings- en transformatieopgaven in bestaand bebouwd gebied moeten in beleid en uitvoering krachtig ter hand worden genomen, gelijktijdig of in samenhang met de mogelijke ontwikkeling van nieuwe uitleglocaties.

Ook de verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit van het landschap ligt bij provincies en gemeenten. "Ontwikkelen met kwaliteit" is voor ruimtelijke plannen één van de doelen.

Wonen

In de nota gaat het Rijk voor verstedelijking en economische activiteiten in steden en dorpen uit van de bundelingstrategie. Er wordt optimaal gebruik gemaakt van de ruimte die in het bestaand bebouwd gebied aanwezig is en wordt ruimte geboden aan de gemeente om te bouwen voor de eigen bevolkingsgroei. Het beleid richt zich op de ontwikkeling van voldoende geschikte vestigingsmogelijkheden voor voorzieningen in iedere regio.

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en tijdige beschikbaarheid van ruimte voor wonen, werken en daarbij behorende voorzieningen.

Nationaal Landschap

West Zeeuws-Vlaanderen is in de Nota Ruimte aangewezen als Nationaal Landschap. Nationale landschappen zijn gebieden met een internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten. Deze moeten behouden blijven, duurzaam worden beheerd, en waar mogelijk worden versterkt. Binnen nationale landschappen is "behoud door ontwikkeling" het uitgangspunt van het ruimtelijke beleid.

Provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor nationale landschappen. Zij nemen, op basis van de globale begrenzing van de PKB-kaart, een gedetailleerde

begrenzing van de nationale landschappen op in hun streekplannen en werken daarin de per nationaal landschap benoemde kernkwaliteiten uit. Deze zijn leidend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor West Zeeuws-Vlaanderen gelden de volgende kernkwaliteiten:

- het polderpatroon met geulensysteem;
- de overgang van zandige kust, via kleipolders, naar dekzandgebied, met verschillende mate van openheid;
- de aanwezigheid van verdedigingswerken.

Het West-Zeeuws-Vlaamse open polderlandschap is een zeer grote verzameling polders met bochtige dijken. In het kavel- en wegenpatroon is een zichtbaar verschil tussen het oude land, met kernen met schilpolders, en het nieuwe land, rationeel geometrisch verkaveld en soms doorsneden door oude zeegeulen. Gekoppeld aan vroegere waterlopen is een groot aantal 17^e eeuwse verdedigingswerken terug te vinden. De dijken rond de oude en nieuwe polders hebben een karakteristieke boombeplanting.

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn binnen nationale landschappen mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt. In paragraaf 3.2 wordt nader ingegaan op het Nationaal Landschap.

Omgevingsplan Zeeland 2006 – 2012 (2006)

Algemeen

Het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 geeft de provinciale visie op de toekomstige ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Zeeland. Kwaliteit en dynamiek zijn de sleutelwoorden in het Omgevingsplan Zeeland. Kort gezegd komen deze sleutelwoorden erop neer dat vanuit het omgevingsplan een bijdrage geleverd moet worden aan de voor Zeeland noodzakelijke economische en sociaal-culturele dynamiek (vasthouden aan een gematigde bevolkingsgroei). Tegelijkertijd geeft het omgevingsplan de inspanningen aan met het doel de kernkwaliteiten van de regio verder te versterken en te ontwikkelen. Duurzaam ontwikkelen is daarom het centrale uitgangspunt: ruimte bieden voor nieuwe ontwikkelingen, maar wel met kwaliteit.

Wonen

Het bieden van voldoende ruimte voor wonen vormt het uitgangspunt van het provinciale woonbeleid. Bundeling, zorgvuldig ruimtegebruik en het realiseren van kwaliteit en diversiteit staan daarbij centraal.

Het provinciaal ruimtelijk beleid gaat daarbij niet langer uit van een provinciale woningbouw-programmering. Om beter tegemoet te kunnen komen aan de wensen van de consument, de woningbouwplanning flexibeler te maken en de productie te verhogen is met de provinciale woonvisie een beleid ingezet waarbij gemeenten meer vrijheid en verantwoordelijkheid krijgen voor de omvang, samenstelling en spreiding van hun bouwprogramma. Om zorgvuldig ruimtegebruik te concretiseren hebben gemeenten de taakstelling 50% van de woningbouw-productie binnen de grens van het bestaand bebouwd gebied te realiseren (inbreiding).

De beoogde ontwikkeling is gelegen binnen de begrenzing bestaand bebouwd zoals deze is vastgelegd op 1 januari 2005 (peildatum) door de provincie Zeeland.

Aanvullend op de aangegeven randvoorwaarden is in het omgevingsplan een aantal variabele woondoelen opgenomen, waar de provincie een actieve rol in wil vervullen. Het gaat daarbij om:

- stimuleren omvang en diversiteit van de nieuwbouw;
- aandacht voor bijzondere woonwensen (unieke projecten);

- zorgdragen voor kwetsbare groepen, zoals de aandachtsgroep, ouderen (zorgwoningen), starters en studenten, voor wie het van belang is dat er voldoende keuzevrijheid op de woningmarkt blijft bestaan en dat deze, waar mogelijk wordt versterkt.

Nationaal Landschap

Algemeen uitgangspunt voor het provinciale landschapsbeleid is dat ruimtelijke ingrepen met gevolgen voor het landschap steeds gepaard gaan met inspanningen om de landschappelijke kwaliteiten te verhogen. Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met bestaande omgevingskwaliteiten en dat een nieuwe ontwikkeling zodanig in het landschap moet worden ingebed dat het een logisch onderdeel deel uitmaakt van het landschap.

Binnen het Omgevingsplan Zeeland wordt per regio een aantal milieukwaliteiten benoemd, die per regio kunnen verschillen. In tabel 3.1 is aangegeven welke regionale milieukwaliteiten (karakteristieken) voor de regio West Zeeuws-Vlaanderen zijn geded. Verder worden in deze tabel ook de strategieën geformuleerd die het afwegingskader vormen voor de inpasbaarheid van nieuwe ontwikkelingen.

Tabel 3.1. Regionale milieukwaliteiten West Zeeuws-Vlaanderen

karacteristiek	strategie
<ul style="list-style-type: none"> - Rustig, schone en donkere omgeving met enige lichtverstoring aan landsgrens - Milieukwaliteit goed tot zeer goed - Goede scheiding tussen rustige natuur en recreatie 	<ul style="list-style-type: none"> - Het behouden en versterken van de huidige milieukwaliteiten heeft hier het primaat - Natuurgebieden dienen te worden beschermd - Geen nieuwe gebiedsvreemde verstoringsbronnen toestaan

Binnen het Nationaal Landschap Zuidwest Zeeland bevinden zich veel kleine kernen. In deze kernen is de woonfunctie leidend. Deze dient te worden behouden en versterkt. Het algemene woningbouwbeleid van bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik (inbreiding) biedt voor het behoud en versterking van de woonfunctie voldoende waarborging.

Voor het Nationaal Landschap wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan behoud en ontwikkeling van de grondgebonden landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorie, toerisme en recreatie. Het beleid is niet alleen gericht op ontwikkeling en versterking van de kernkwaliteiten, maar nadrukkelijk ook op het optimaal benutten van de kansen die dit biedt voor recreatie en toerisme.

De provincie heeft de kernkwaliteiten nader uitgewerkt. De volgende kernkwaliteiten van het polderlandschap in West Zeeuws-Vlaanderen zijn in het omgevingsplan specifiek omschreven.

- Beeldbepalend agrarisch karakter met voornamelijk akkerbouw.
- Afwisselende verkavelingstructuur, van kleinschalig in het oudland tot relatief groot-schalig landinwaarts. Karakteristieke, veelal beplante binnendijken.

Landschappelijke kwaliteit en beeldkwaliteit

Beeldkwaliteit heeft een sterke overlap met het begrip landschap en landschapskwaliteit en andere aspecten van de omgevingskwaliteit zoals de cultuurhistorie. Ten aanzien van de landschappelijke inbedding van nieuwe elementen en ontwikkelingen geldt dat deze elementen en ontwikkelingen moeten aansluiten bij het bestaande karakter van het landschap en dat deze het bestaande landschap niet mogen verstoren.

Woonvisie Sluis (vastgesteld in 2005)

Deze gemeentelijke woonvisie dient onder meer als kader voor de woningbouwprogrammering op een aantal nog te ontwikkelen woningbouwlocaties en geeft daarnaast inzicht in de

samenhang van verschillende facetten van het volkshuisvestingsbeleid in de gemeente Sluis voor de periode 2004-2010 met een doorkijk naar 2015.

Gezien de ambities van de gemeente Sluis, de problemen waar de gemeente mee wordt geconfronteerd (werkgelegenheid, de terugloop in het inwonertal en het aantal huishoudens, het wegvallen van het draagvlak van voorzieningen, leefbaarheidsprojecten) maar vooral ook de kansen en potenties die er nog in het verschiep liggen op de gebieden recreatie en toerisme en zorg en wonen, wordt ingezet op selectieve groei en zorgvuldig beheer van de woningvoorraad.

De insteek is om met gedifferentieerde nieuwbouw van woningen enerzijds in te spelen op de vraag van de woonconsumenten die momenteel in de gemeente wonen om daarmee vertrek van inwoners naar elders te voorkomen, en anderzijds nieuwe inwoners van buiten de regio aan te trekken. Deze beleidsopgave is in de woonvisie als volgt uitwerkt.

- Inzetten op een reële groei van de woningvoorraad met circa 1.300 woningen in de periode 2005-2015. Dit komt neer op een toename van het woningbestand met gemiddeld 155 woningen per jaar (100 woningen voor de eigen inwoners en 55 woningen voor de bovenlokale en bovenregionale doelgroep) gecombineerd met een sloopopgave van gemiddeld 25 woningen per jaar. Met deze doelstelling zou het inwonertal in genoemde periode met 2.600 tot 3.200 inwoners toenemen. De nieuwbouw moet de negatieve spiraal van ontgroening, vergrijzing en het uitblijven van bevolkingsgroei doorbreken en de leefbaarheid van het gebied vergroten.
- a. Versterking vestigingsklimaat (boven)lokale vraag door sterke impuls recreatie en zorg. Wanneer met het aantrekken van een bovenlokale vraag wordt ingezet op bijvoorbeeld vitale ouderen, alsmede gezinnen met kinderen, dan zal het voorzieningenaanbod voor deze groepen op het gebied van recreatie, cultuur en dergelijke moeten worden uitgebreid en bovendien een kwaliteitsslag moeten ondergaan. De ingezette valorisering van een aantal kernen zal moeten worden voortgezet om zo de aantrekkelijkheid en identiteit van deze kernen verder te versterken.
- b. Ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen relateren aan kwaliteiten van kernen. Bij de verdere uitbreiding van de woningvoorraad zal nadrukkelijker naar de aanwezige potenties van de gebieden moeten worden gekeken. De geconstateerde lokale en regionale vraag moet vooral in kernen Oostburg, Breskens, Sluis, Aardenburg en IJzendijke worden geëffectueerd, gezien de mogelijkheden en de vraag die daar ligt.
- c. Differentiatie woningbouw moet aansluiten bij lokale en bovenlokale vraag in relatie tot gewenste ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen. Relevant voor een goede afzet van de nieuw te bouwen woningen is, dat de verschillende woningbouwprogramma's aansluiten bij de woningvraag die beantwoord moet worden en tevens recht doet aan de eigenschappen van de planlocaties.
- d. Aanpassingen bestaande woningvoorraad Onlosmakelijk verbonden aan de nieuwbouwplannen is de noodzaak tot herstructurering van de bestaande woningvoorraad. Om dreigende leegstand aan de onderkant van de woningmarkt te voorkomen, moet tegelijkertijd de aanpassing van de bestaande woningvoorraad (door sloop en/of herstructurering) worden opgepakt. Ook dient een duidelijk beleid te worden gevoerd ten aanzien van tweede woningen.

In de woonvisie is specifiek voor Nieuwvliet aangegeven dat ingezet wordt op organische groei.

Gemeentelijk woningbouwprogramma

In het gemeentelijk woningbouwprogramma voor de periode 2008-2018 zijn voor de kern Nieuwvliet 13 woningen opgenomen voor de Cadzandseweg. In de planning zijn voor 2011 4 woningen gereserveerd, voor 2012 zijn eveneens 4 woningen gepland en voor 2013 5 woningen. De provincie Zeeland heeft deze planning niet

goedgekeurd om reden dat de totale regionale planning de behoefte aan nieuwbouw volgens de provinciale prognose ver te boven gaat. Afgesproken is dat de gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen tot een gezamenlijke woningbouwprogrammering komen en wel uiterlijk vóór 1 januari 2013. Dit betekent evenwel niet dat alle ontwikkelingen stil (moeten) worden gelegd. Mede gezien van uit het historisch perspectief van de planningslijsten woningbouw wordt het volgende geconcludeerd.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is opgenomen in het gemeentelijk woningbouwprogramma en past ook voor het overige binnen het hiervoor aangegeven beleidskader: de woningbouw sluit zowel ruimtelijk, landschappelijk als programmatisch goed aan op het beleid. Het woonbeleid voldoet aan het uitgangspunt uit het omgevingsplan om ten minste 50% op inbreidingslocaties te realiseren en ten hoogste 50% op uitbreidingslocaties. Het plangebied valt volledig binnen de bebouwingscontour van de kern zoals deze op 1 januari 2005 (peildatum) is vastgelegd door de provincie Zeeland.

Belangrijk is dat op basis van de richtlijnen uit het beeldkwaliteitsplan goed ingespeeld kan worden op de woningbehoefte. De krimp, die zich in Zeeuws-Vlaanderen voordoet, kan vertraging in de ontwikkeling betekenen. Aangezien een gefaseerde ontwikkeling wordt voorgestaan en het hier een particuliere kleinschalige ontwikkeling betreft zal de markt zelf regulerend zijn en zal het lint vanzelf organisch groeien. In het beeldkwaliteitsplan is specifieke aandacht besteed aan de ligging van het plangebied aan de rand van de kern. Gezien vanuit het landschap past de uitbreiding dan ook uitstekend bij de kern.

3.2. Ruimtelijke aspecten

3.2.1. Inpassing in de omgeving

Landschappelijke Inpassing

Het plangebied ligt binnen de vastgestelde bebouwingscontour van de kern en grenst aan het buitengebied. De bestaande structuur van het bebouwingslint langs de Cadzandseweg wordt op een logische wijze voortgezet. Met het project wordt een tweezijdige bebouwingsbeeld van de Cadzandseweg bewerkstelligd waardoor het bebouwingslint stedenbouwkundig wordt afgerond/gecompleteerd. Door een individuele ontwikkeling sturend te maken en op variatie gerichte richtlijnen te hanteren en de gronduitgifte flexibel te maken (kavelgrootte en situatie) zal een stedenbouwkundig optimaal gevarieerd beeld ontstaan. Dit komt de beleving /beeldkwaliteit van de dorpsrand ook vanuit het landschap gezien ten goede. De vereiste groene erfafscheiding aan de achterzijde zal dit nog versterken. In samenhang met de voorgeschreven streekeigen materialen voor de bebouwing zal een en ander resulteren in een passende overgang van de uitbreiding naar het achterliggend landschap.

3.2.2. Water

Watertoets

Voor ruimtelijke plannen is de watertoets verplicht. De initiatiefnemer dient in dat kader in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van waterschap Zeeuws Vlaanderen, verantwoordelijk voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. De waterparagraaf is voorgelegd aan de waterbeheerder. Het waterschap zal het wateradvies geven in het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro.

Afstemming ruimtelijke ordening met het waterbeheer

In het kader van de afstemming met de ruimtelijke ordening heeft de provincie Zeeland in het provinciale waterhuishoudingsplan waterkansenkaarten opgesteld voor onder andere stedelijke functies. Op deze kaart zijn voor het plangebied Cadzandseweg in Nieuwvliet de volgende gegevens opgenomen.

- Het plangebied (en de omgeving) staat niet onder invloed van zoute kwel, wel is sprake van een geringe belvorming ten behoeve van de zoetwatervoorraad.
- Het plangebied (en de omgeving) is weinig zettingsgevoelig.
- Er zijn ter plaatse ruime mogelijkheden voor infiltratie.
- Het gebied is aangeduid als zeer geschikt voor stedelijke ontwikkeling. Dat houdt in dat dit gebied niet kwetsbaar is in gevallen van extreme neerslag.
- Het plangebied ligt niet in een aandachtsgebied vanuit water.

Het huidige watersysteem

De bovengrond van de bouwlocatie bestaat uit zeelei. De gemiddeld hoogste grondwaterstand varieert tussen 0,4 m en 0,8 m beneden het maaiveld, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 1,2 m beneden het maaiveld ligt.

De locatie bevindt zich in de Mettenijepolder. Het waterschap hanteert in deze polder een zomer- en winterpeil van respectievelijk 0,80 m – NAP en 0,90 m – NAP. De locatie ligt in het afvoergebied van het gemaal Sluis/Cadzand.

De toekomstige bouwlocatie wordt, net als de kern Nieuwvliet, aangesloten op een gescheiden rioolstelsel. Het vuil water (dwa¹⁾) wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Schoon hemelwater (hwa²⁾) wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. In de huidige situatie is het perceel niet verhard. Binnen of langs het projectgebied bevindt zich geen oppervlaktewater en ook geen waterkeringen.

Toekomstig watersysteem

Bij het ontwerp voor de beoogde woningen is rekening gehouden met de (voor voorliggend plan) relevante waterhuishoudkundige criteria die door de waterbeheerder zijn aangegeven. Onderstaand is per criteria aangegeven op welke wijze daar bij de beoogde ontwikkeling mee wordt omgegaan.

Veiligheid (waterkering)

Niet aan de orde.

Wateroverlast

Om de waterafvoer bij extreme neerslagsituaties te kunnen reguleren is de trits "eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren" richtinggevend voor het waterbeheer bij nieuwe ontwikkelingen. Overeenkomstig afspraken met de gemeente en het Waterschap zal het beoogde woongebied volledig worden afgekoppeld. Bij het afkoppelen van relatief schone verharde oppervlakken (met name daken) van de riolering, wordt het hemelwater naar het oppervlaktewater afgevoerd. Door het zoveel mogelijk vasthouden van relatief schoon water in het plangebied, kunnen piekafvoeren worden beperkt. Neerslag op verhard oppervlak komt relatief snel tot afvoer en dit kan leiden tot afvoerpieken. In de directe omgeving is oppervlaktewater aanwezig ((kavel)sloten rondom het plangebied), waarin water geborgen kan worden om piekafvoeren te beperken.

1) dwa = droogweerafvoer

2) hwa = hemelwaterafvoer

Met de realisering van het woongebied (ten hoogste 13 woningen) zal het verhard oppervlak worden vergroot. Om het hemelwater van dit oppervlak op te kunnen vangen, (circa 3.250 m² x 75 mm) is circa 250 m³ waterberging noodzakelijk. Deze waterberging wordt buiten het plangebied aangelegd, in de exploitatieopzet is daarvoor een bijdrage opgenomen.

Grondwateroverlast

Op grond van de Verordening Waterhuishouding Zeeland dient voor nieuwe plannen de ontwateringsdiepte minimaal 70 centimeter beneden het maaiveld te worden aangehouden.

Riolering

De nieuwe woningen worden aangesloten op het bestaande gescheiden rioleringsstelsel. Bij de rioolvervangings in 2007 is al rekening gehouden met een toename van het aantal woningen aan de Cadzandseweg, de capaciteit is dus voldoende. Door de beoogde ontwikkeling nagenoeg volledig van het huidige verhard oppervlak af te koppelen, wordt dit rioleringsstelsel niet onnodig extra belast. Bij het afkoppelen van relatief schone verharde oppervlakken (vooral daken) van de riolering, wordt het hemelwater naar het oppervlaktewater afgevoerd. Hierdoor ontstaat een positief effect op de werking van de rioolwaterzuivering, omdat deze minder (schoon) regenwater krijgt aangevoerd. De hemelwaterafvoer van het plangebied lost op een sloot van het waterschap aan de St. Jansdijk.

Watervoorziening

De waterbeheerder vraagt aandacht voor hergebruik van water in het bouwontwerp. Neerslagwater is van goede kwaliteit. Door het gebruik van regenwater kan op het drinkwatergebruik worden bespaard. Regenwater kan nuttig gebruikt worden, bijvoorbeeld voor het doorspoelen van het toilet.

Hergebruik in de vorm van een regenton wordt aanbevolen, andere maatregelen (zoals het plaatsen van een bergingsunit onder de woning) vooralsnog niet. Bij de technische uitwerking van voorliggend plan zal worden bezien of maatregelen ten behoeve van hergebruik van water financieel en technisch verantwoord zijn.

Volksgezondheid

Niet relevant.

Bodemdaling

Niet aan de orde.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Om te voorkomen dat hemelwater verontreinigd raakt dienen duurzame bouwmaterialen te worden toegepast. Bij het afkoppelen zal de afkoppelbeslisboom van het waterschap worden toegepast om te beoordelen of al dan niet een filter nodig is bij de lozing van dak- en wegwater.

Natte natuur

Niet aan de orde.

Onderhoud

Ingevolge de Keur Waterbeheer van het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen (vastgesteld op 11 oktober 2006) dienen ten opzichte van door het waterschap beheerde waterlopen obstakelvrije stroken/beplantings- en bebouwingsvrije onderhoudstroken (schouwstroken) in acht te worden genomen. De breedte van de aan weerszijden van de waterlopen aan te houden onderhoudstroken is afhankelijk van de status van de waterloop. Bij het onderhoud van waterpartijen wordt delfspecie, maaisel en dergelijke in beginsel op de slootkant gedeponeerd.

Daarvoor bestaat een ontvangstplicht van de eigenaar van het perceel. Indien dit niet mogelijk of gewenst is zal het door en op kosten van de eigenaar moeten worden afgevoerd.

3.2.3. Archeologie

Algemeen

De provincie Zeeland streeft naar een versterking van de relatie tussen archeologie en ruimtelijke ordening. In de geest van het Verdrag van Malta en vooruitlopend op de wijziging van de monumentenwet 1988 dient ervoor gezorgd te worden dat het Nederlandse archeologisch erfgoed wordt beschermd en er bij ruimtelijke afwegingen rekening wordt gehouden met archeologische waarden, is vanuit het Rijk een Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS) opgeemaakt, waarin alle bekende archeologische waarden zijn opgenomen. Terreinen van archeologisch belang of waarde zijn vastgelegd op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Om een indicatie te krijgen voor een archeologische verwachting is een archeologisch verwachtingsmodel opgesteld in de vorm van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW).

De beoogde bouwlocatie maakt op de Archeologische Monumenten Kaart Zeeland geen deel uit van een terrein van archeologische waarde. Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden is het betreffende perceel opgenomen in een zone met een zeer lage trefkans op archeologische vondsten. Gezien deze verwachtingswaarde is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Conclusie

Archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Ondanks de wettelijke vrijstelling voor archeologisch onderzoek is niettemin de kans aanwezig dat archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van de graafwerkzaamheden aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ). Bij graafwerkzaamheden dient men dan ook attent te zijn op eventuele vondsten. Opdrachtgever verplicht de aannemers om attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en verplicht hen archeologische vondsten onverwijld te melden bij de Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (SCEZ) te Middelburg.

3.2.4. Ecologie

In deze paragraaf wordt de ontwikkeling – wat ecologie betreft – getoetst aan de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Regelgeving

Flora- en faunawet (soortbescherming)

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontnemen of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de moge-

lijke ontwikkelingen niet in de weg staat. Dit is het geval als ingrepen nodig zijn waarvoor ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming)

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door gedeputeerde staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van gedeputeerde staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan.

Bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. De Natuurbeschermingswet staat de uitvoering van het project in de weg, wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet zal kunnen worden verkregen.

Huidige ecologische waarden soortbescherming

Het perceel wordt intensief gebruikt. Gezien dit gebruik en door de aangrenzende bebouwing zijn er geen broedvogels te verwachten die zijn gekoppeld aan agrarische percelen. In het plangebied zijn kleine zoogdieren aanwezig. Het betreft hier dan algemene soorten muizen en mol. Overige beschermde natuurwaarden zijn niet te verwachten. De schuur is door zijn bouwwijze (enkelsteens en geen afgesloten ruimten) ongeschikt als verblijfplaats voor vleermuizen.

Huidige waarden Gebiedsbescherming

De locatie vormt geen onderdeel van een beschermd natuurgebied, zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Ook ontbreken provinciale ecologische verbindingzones en andere onderdelen van de provinciale ecologische hoofdstructuur in nabijheid van de locatie. Gebiedsbescherming is derhalve niet aan de orde.

Toetsing

Toetsing aan Flora- en faunawet

De sloop van de schuur, de grondwerkzaamheden en de bouw van de woningen leiden mogelijk tot verstoring en/of aantasting van beschermde soorten zoals de kleine zoogdieren. Het betreft hier algemene soorten waarvoor een vrijstelling geldt.

Wel dient rekening te worden gehouden met een eventuele vestiging van soorten (bijvoorbeeld kleine zoogdieren of broedvogels) indien het terrein (na het bouwrijp maken) langdurig braak blijft liggen.

Broedvogels mogen niet worden verstoord. Dit kan door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (broedseizoen is van 15 maart tot en met 15 juli) op te starten of door minimaal 20 meter rond een nest geen werkzaamheden uit te voeren.

Zorgvuldig handelen

In de Flora- en faunawet staat ook het principe van "zorgvuldige handelen" beschreven. Dit is gericht op het voorkomen van onnodige slachtoffers (ook geldt voor deze soorten een vrijstelling). Uit het oogpunt van zorgvuldig handelen is het wenselijk om ruim voorafgaande aan de feitelijke ingreep de grasvegetatie, waar ingrepen zullen plaatsvinden, (frequent) kort te maaien en het maaisel af te voeren. Hierdoor wordt het gebied minder geschikt als leefgebied voor kleine zoogdieren en amfibieën. Deze zullen wegtrekken of zich niet vestigen. De kans op het onbewust doden van deze toch (algemene) dieren is daardoor duidelijk geringer en hiermee kan worden voldaan aan de doelstelling ten aanzien van het zorgvuldig handelen, zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor de beoogde functieveranderingen geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist is. Wat de gebieds- en soortbescherming betreft mag worden geconcludeerd dat zowel de Natuurbeschermingswet 1998 als de Flora- en faunawet geen beletsel vormen voor de beoogde ontwikkeling.

3.2.5. Verkeer

Ontsluiting van de percelen vindt plaats via de bestaande infrastructuur van de Cadzandseweg. Bij elke woning moet minimaal 1 parkeerplaats op het eigen erf worden gerealiseerd, bij voorkeur 2 parkeerplaatsen. Dit houdt de parkeerdruk op de straat beperkt. Uit oogpunt van verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling is goed te ontsluiten via de bestaande infrastructuur en de eigen parkeerbehoefte kan volledig op eigen erf plaatsvinden.

3.2.6. Molenbiotoop

De nieuwbouw in het plangebied is niet van invloed op het functioneren van de molens in de omgeving. In de omgeving van het plangebied liggen twee molens, één aan de Mettenijedijk en één aan de Molenweg. Aan de Mettenijedijk staat een molenstomp van 15 meter hoogte. Deze molenstomp staat op een afstand van circa 200 meter van het plangebied. Ten noorden van de kern (aan de Molenweg) bevindt zich een nog wel functionerende molen op een afstand van meer dan 600 meter van het plangebied. Het plangebied ligt buiten de molenbiotoop van de Molen aan de Molenweg en binnen de biotoop van de Molenstomp aan de Mettenijedijk. Hoewel het plangebied theoretisch binnen de molenbiotoop van deze molen ligt, geeft dit geen beperkingen voor de nieuwbouw. Daarbij is het volgende overwogen.

- Er zijn geen plannen om de molenstomp aan de Mettenijedijk te restaureren. Mocht dit er ooit van komen dan zal de bestaande situatie maatgevend zijn. Aangezien er al een functionerende molen in Nieuwvliet is, lijkt de kans op restauratie niet groot.
- Aan de Cadzandseweg staat bebouwing met goothoogtes variërend van 4 tot 6 meter. Het bebouwingslint aan weerszijden van de straat is compact. De nieuwbouw wordt afgestemd op dit patroon met dezelfde bandbreedte voor de goothoogte van 4 tot 5 meter. De huidige situatie zal daardoor niet wezenlijk worden beïnvloed.

3.3. Milieuaspecten

3.3.1. Relatie met omliggende functies

Tussen de nieuwe woningbouwlocatie en milieuhinderlijke (bedrijfs)activiteiten dient voldoende afstand te worden aangehouden teneinde een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat te waarborgen en toekomstige knelpuntsituaties te voorkomen. Omgekeerd mag de ontwikkeling van de locatie niet leiden tot onevenredige beperkingen in de bedrijfsvoering

van aanwezige (agrarische) bedrijven. In de directe nabijheid zijn een kerk en een opslagloods gesitueerd.

Kerkgebouw

Achter de woningen aan de zuidzijde van de Cadzandseweg is een kerk gelegen. In de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (VNG, 2009) staat vermeld dat voor kerkgebouwen en dergelijke (SBI-code 9131) geluid het maatgevende milieuaspect is. Hiervoor geldt een richtafstand van 30 meter. De afstand tot de nieuwe woningen bedraagt 40 meter. De kerk staat de beoogde woningbouwontwikkeling derhalve niet in de weg.

Opslagloodsen

Aan de Cadzandseweg zijn twee opslagloodsen gelegen, waarvan 1 binnen het plangebied. In de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten "bedrijventerrein" zijn opslagloodsen zoals bedoeld aan de Cadzandseweg ingedeeld in milieucategorie 2. Categorie 2 activiteiten zijn bedrijfsactiviteiten die een richtafstand van 30 meter hebben. In de huidige situatie zijn er woningen op 15 meter vanaf de bedrijfsactiviteiten gebouwd. Zover bekend levert dit geen hinderlijke situaties op. Om te voldoen aan een goed woon- en leefklimaat wordt voor de bouw van de nieuwe woningen tevens een richtafstand van 15 meter aangehouden. Naar verwachting zal de beoogde woningbouw geen belemmering opleveren voor de opslagloods en omgekeerd.

3.3.2. Bodemkwaliteit

Algemeen

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

Het beleid van de provincie Zeeland gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch bodemonderzoek te worden verricht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden activiteiten hebben plaatsgevonden met een verhoogd risico op bodemverontreiniging dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van geconstateerde belemmeringen uit dit onderzoek, kan vervolgens worden nagegaan welke maatregelen moeten worden genomen om die belemmeringen weg te nemen (functiegericht saneren).

Verkennend bodemonderzoek

In opdracht van Bouw- en Timmerbedrijf Buize b.v. is door Grond-, Gewas- en milieulaboratorium "Zeeuws-Vlaanderen" B.V. een verkennend bodemonderzoek¹⁾ uitgevoerd.

In de huidige situatie is het terrein volledig onverhard (weiland). Uit het historisch onderzoek is echter gebleken dat op de onderzoekslocatie een trambaan en een rangeerterrein aanwezig zijn geweest. Het rangeerterrein was gelegen op de noordwestelijke terreinhelft en de trambaan was gesitueerd op het zuidoostelijk terreingedeelte. Tevens is gebleken dat een gedeelte van de locatie deel uitmaakt van een voormalige stortplaats (die door IWACO volle-

¹⁾ Verkennend bodemonderzoek Cadzandseweg (ong.) te Nieuwvliet, projectnummer 08A0343, 30 mei 2008.

dig in kaart is gebracht en schoon is verklaard). In overleg met de gemeente is bepaald dat er ter plaatse van de stortplaats geen grondonderzoek behoeft te worden uitgevoerd. De twee aanwezige monitoringspeilbuizen dienen wel aanvullend te worden geanalyseerd.

Het verkennend bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen van NEN 5740. Op grond van de onderzoeksresultaten wordt in het rapport het volgende geconcludeerd:

In zowel de licht puin- en grindhoudende bovengrond als in de matig kolengruishoudende bovengrond worden licht verhoogde concentraties PAK (som10) en minerale olie aangetroffen. De ondergrond van het noordelijk terreingedeelte bevat een licht verhoogde concentratie minerale olie. In de ondergrond van het zuidelijk terreingedeelte worden geen verhoogde concentraties geconstateerd.

Het grondwater uit Peibuis P1 (boring 3) bevat een licht verhoogde concentratie arseen. In het grondwater uit de twee bestaande peilbuizen P2 en P3 worden geen verhoogde concentraties aangetroffen.

Conclusie en aanbevelingen

Op basis van deze resultaten acht Grond-, Gewas- en milieulaboratorium "Zeeuws-Vlaanderen" B.V. vervolgonderzoek en/of nader te nemen maatregelen niet noodzakelijk, er zijn in de huidige situatie met betrekking tot de voorgenomen activiteiten geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig.

Met betrekking tot de aanwezigheid van de (voormalige) stortplaats heeft overleg plaatsgevonden met het bevoegd gezag (i.c. gemeente Sluis). De gemeente geeft aan dat er, op basis van het onderzoek van IWACO, milieuhygiënisch geen belemmering is voor de realisering van woningen ter plaatse van de (voormalige) stortplaats.

Bij de toekomstige verkoop van de percelen c.q. woningen vormt de stortplaats wel een belangrijk aandachtspunt. De initiatiefnemer zal daarom in overleg met de provincie (bevoegd gezag van de stortplaats) bezien welke mogelijkheden er zijn om de gronden te sàneren.

3.3.3. Wegverkeerslawaaï

Ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling aan de Cadzandseweg (bouw maximaal 13 woningen) is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Woningen worden door de Wet geluidhinder (hierna Wgh) als geluidgevoelige functies aangemerkt en moeten voldoen aan de normen die gesteld zijn in de Wgh. Voor akoestisch onderzoek dient de geluidsbelasting te worden berekend met een tijdshorizon van minimaal 10 jaar. Derhalve is gerekend voor het jaar 2019.

Wettelijk kader

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wgh geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen (onder andere woningen) aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan: "het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens" (artikel 1 Wgh). De N675 en de Sint Jansdijk zijn de gezoneerde wegen waarvan de geluidszone over de locatie van de beoogde ontwikkeling valt.

Zoals uit het voorgaande kan worden geconcludeerd geldt voor straten die zijn ondergebracht in een 30 km/uur-gebied geen wettelijke geluidszone en is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai in nieuwe situaties op grond van de Wgh niet verplicht. Op basis van jurisprudentie (Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 3 september 2003, nummer: 200203751/1) dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter aanmerkelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Indien dit niet aanmerkelijk is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en doelmatig zijn. De Cadzandseweg is de gedezoneerde weg die voor dit deel van het onderzoek maatgevend is.

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van geluidgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde toch wordt overschreden, is het treffen van maatregelen, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel, noodzakelijk. Bij het treffen van maatregelen wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidschermen) en maatregelen bij de geluidontvanger (bijvoorbeeld door het toepassen van een geluiddove gevel). Is het treffen van maatregelen niet mogelijk, niet gewenst of niet doeltreffend, dan kan het college van burgemeester en wethouders onder bepaalde voorwaarden ontheffing verlenen van de voorkeursgrenswaarde en een hogere waarde vaststellen. Deze hogere waarde mag in situatie als deze de uiterste grenswaarde van 63 dB niet te boven gaan. Daarnaast is van belang dat de maximaal aanvaarde binnenwaarde op grond van het Bouwbesluit ten hoogste 33 dB bedraagt.

Resultaten en conclusies onderzoek

De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde Sint Jansdijk bedraagt minder dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en voldoet daarmee aan de normen uit de Wgh.

De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde N675 bedraagt op ten hoogste 6 (op basis van de richtlijnen voor perceelsbreedten) van de maximaal 13 geplande woningen 49 dB (het betreft de woningen die tussen de 59 en 70 meter afstand van de weg van de N675). Omdat er redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde N675 terug te dringen dient bij het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sluis een verzoek hogere waarde ingediend te worden. In tabel 3.2 zijn deze aan te vragen hogere waarden weergegeven.

Tabel 3.2. Verzoeken hogere waarden

bron	maximaal aantal woningen*	geluidsbelasting
N 675	6	49 dB

* het betreft de woningen die tussen de 59 en 70 meter van de weg van N675 zijn gepland

De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gedezoneerde Cadzandseweg bedraagt 51 dB. Omdat er redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gedezoneerde Cadzandseweg terug te dringen en de uiterste grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden kan gesteld worden dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

3.3.4. Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet luchtkwaliteit (Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 3.3 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 3.3. Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³	2005

¹⁾ Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007)

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals bij het opstellen van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Onderzoek en resultaten

In het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' is exact bepaald in welke gevallen een project niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Woningbouwprojecten waarbij sprake is van niet meer dan 500 nieuwe woningen bij 1 ontsluitingsweg en niet meer dan 1000 nieuwe woningen bij 2 ontsluitingswegen (met gelijkmatige verkeersverdeling) hoeven niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wlk.

Dit bestemmingsplan biedt een bouwmogelijkheid van slechts 13 woningen. Deze ontwikkeling kan worden gezien als een ontwikkeling die niet in betekenende mate zal bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter wel nagegaan wat de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde woning is. In bijlage 3 zijn de resultaten van het onderzoek opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woningen geen grenswaarden worden overschreden. De Wlk staat de uitvoering van het plan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

3.3.5. Externe veiligheid

Normstelling en beleid

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

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

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen, die zich in het invloedsgebied van een inrichting of vervoersas bevindt en die minimaal een bepaalde omvang heeft, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Onderzoek

Risicovolle inrichtingen

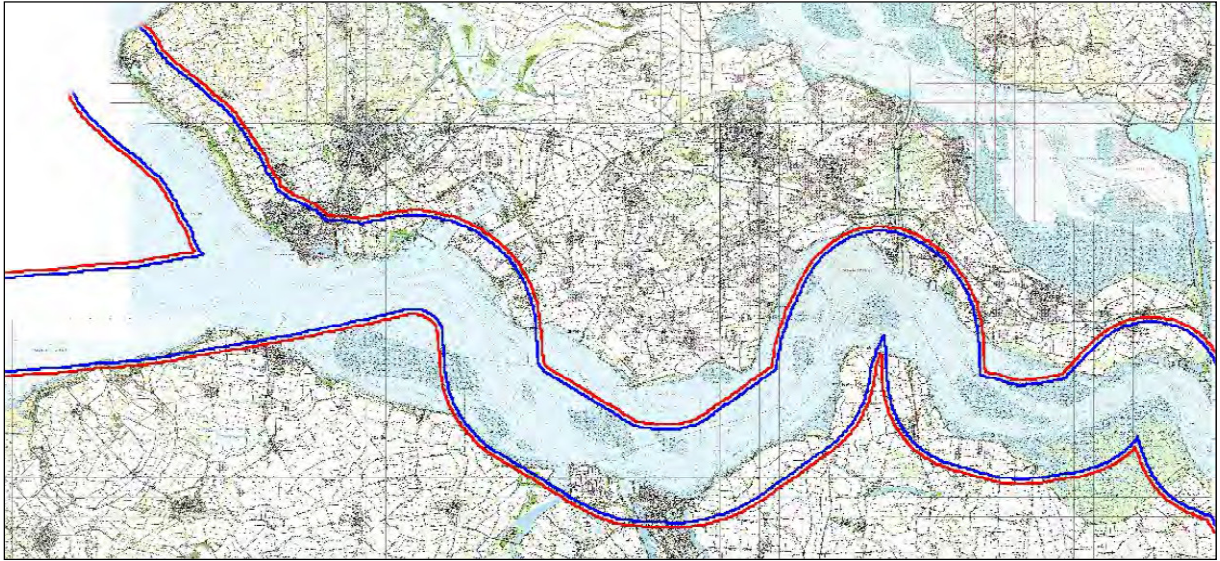
In de directe omgeving van de plangebied zijn geen inrichtingen gelegen die vallen binnen de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Over de Westerschelde worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Voor de met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde verbandhoudende risico's, is onderzoek verricht door TNO. In figuur 3.1 is het invloedsgebied weergegeven van de transportroute voor gevaarlijke stoffen over deze waterweg. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van de transportroute over de Westerschelde.

In de omgeving van het plangebied vindt verder geen vervoer plaats van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor, het water of door (ondergrondse) leidingen.

¹⁾ Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.



Figuur 3.1. Globale ligging invloedsgebied voor ongevallen met toxische stoffen (rode lijn) en brandbare stoffen (blauwe lijn) (bron: TNO, rapport 2007-A-R0562/B, Eenmalige afweging groepsrisico Westerschelde).

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied.

3.3.6. Leidingen

Planologisch relevante leidingen dienen in het bestemmingsplan te worden bestemd. Tevens dienen relevante zones te worden aangegeven, waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18";
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18".

Daarnaast dienen optisch vrije paden in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

In het plangebied lopen geen planologisch relevante leidingen. Langs de randen van het plangebied liggen wel diverse niet planologisch relevante leidingen (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen). Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs/in combinatie met aanwezige infrastructuur.

In het kader van de realisering van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen zal ten minste drie werkdagen voor de aanvang van daadwerkelijke graafwerkzaamheden door degene die de graafwerkzaamheden uitvoert contact moeten worden opgenomen met het KLIC¹⁾, waarbij dient te worden gemeld waar en wanneer wordt gegraven.

¹⁾ KLIC is het Kabel- en Leidinginformatiecentrum en heeft tot doel het nemen en bevorderen van maatregelen waardoor schade aan kabels en leidingen door uitvoering van werkzaamheden in het werkgebied van deelnemers kan worden voorkomen.

3.4. Financiële uitvoerbaarheid

Naast de planologische haalbaarheid van het project zoals getoetst in voorgaande paragrafen, moet ook de financiële uitvoerbaarheid van het project aangetoond worden. In de Wet ruimtelijke ordening is de grondexploitatiewet opgenomen. Deze afdeling regelt verplicht kostenverhaal door de gemeente. De gemeente legt dit kostenverhaal vast in een exploitatieplan. Van een exploitatieplan kan worden afgeweken door in het kostenverhaal anderszins te voorzien (overeenkomst met alle grondeigenaren in het plangebied of volledig grondeigendom). In een bestemmingsplan is sprake van kostenverhaal (6.2.3. tot en met 6.2.5. Bro) als een bouwplan (6.2.1 Bro) wordt mogelijk gemaakt.

De gemeente is van mening dat er geen belemmeringen zijn aangaande de financiële uitvoerbaarheid. Voorliggende ontwikkeling wordt geheel bekostigd door de initiatiefnemer. De door de initiatiefnemer aan de gemeente overlegde gegevens tonen afdoende aan dat deze de benodigde investeringen financieel kan dragen.

Een exploitatieplan is niet noodzakelijk aangezien met een anterieure overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente in het kostenverhaal wordt voorzien.

4.1. Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze wet vormt het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Vanaf 1 januari 2010 moeten alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar worden gemaakt. Het gaat om bestemmingsplannen, provinciale verordeningen, Algemene maatregelen van Bestuur (AMvB's) en structuurvisies. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en mede-overheden.

Een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen, editie 2008 (SVBP2008), die is verankerd in het Bro. Deze standaard is opgesteld door de werkgroep "Standaard Vergelijkbaarheid" in het kader van Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke Processen (DURP). De standaard bouwt voort op de Digitale Leest. Vooruitlopend op de verplichte toepassing wordt SVBP2008 toegepast in de planregels en plankaart.

Daarnaast is in het nieuwe Bro een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van het bestemmingsplan moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, wijze van meten, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelregel.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP2008.

4.2. Opzet bestemmingsregeling

Ten aanzien van de opzet van de bestemmingsregeling (plankaart en planregels) in dit bestemmingsplan is het volgende van belang.

Opzet plankaart

Bestemmingen

Op de plankaart wordt aangegeven welke bestemming geldt voor de betreffende gronden en waar bebouwing is toegestaan. Door middel van hoofdletters wordt de bestemming aangeduid, zoals V voor 'Verkeer'.

Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. Tevens wordt in een onderhoek op de plankaart de naam van het bestemmingsplan aangegeven, de datum van terinzagelegging, vaststelling en (eventueel) van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook is het identificatienummer van het

bestemmingsplan en het kaartblad aangegeven. De kaart bestaat uit 1 kaartblad en renvooi, op een schaal van 1:1.000.

Aanduidingen

Kleine letters tussen rechte haken, cursief weergegeven *W[tae]* geven een bouwaanduiding aan, waarmee specifieke bouwregels worden bepaald. *W[tae]* staat voor de bestemming Wonen waarbij de woning ten hoogste twee aan een mogen worden gerealiseerd.

Ten slotte worden maatvoeringsaanduidingen op de kaart aangegeven waarin de maximaal toegestane hoogtemaat (gothoogte en bouwhoogte) wordt aangegeven.

Bij het toekennen van de aanduidingen is gebruik gemaakt van de standaard (en verplichte) aanduidingen uit SVBP2008.

Opzet planregels

Overeenkomstig SVBP2008 kent de indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen de volgende vaste volgorde.

- In hoofdstuk 1 (inleidende regels) worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd, en wordt de wijze van meten bepaald.
- In hoofdstuk 2 (bestemmingsregels) worden alfabetisch de regels gegeven waarmee de bestemmingen die op de plankaart voorkomen nader worden omschreven.
- Hoofdstuk 3 (algemene regels) bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelregel een procedureregels dan wel regels die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene ontheffings- of wijzigingsbevoegdheden of de [verwerkelijking in de naaste toekomst](#).
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels) ten slotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2, Bestemmingsregels) wordt als volgt opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- ontheffing van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- ontheffing van de gebruiksregels;
- aanlegvergunningen;
- wijzigingsbevoegdheden.

Een bestemmingsartikel hoeft niet alle elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

4.3. Gehanteerde bestemmingen

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de gehanteerde bestemmingen en wat binnen deze bestemmingen is toegestaan met betrekking tot gebruik en bouwen.

Artikel 3 Bedrijf

Het in het plangebied aanwezige bedrijf is bestemd tot Bedrijf. Dit houdt in dat de huidige activiteiten kunnen worden voortgezet en de bestaande bebouwing kan worden gehandhaafd.

Ter voorkoming van overmatige hinder is de toelaatbaarheid van (nieuwe) bedrijven gekoppeld aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging". Alleen bedrijven die voorkomen in categorie A en B1 van de bij de regels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten kunnen worden toegestaan. De overige bedrijven kunnen direct naast of beneden woningen in een

daarvoor omschreven gebied met functiemenging worden toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Artikel 4 Tuin

De voortuinen bij de woningen en de zijtuinen van de woningen gelegen op de hoek zijn bestemd voor tuin. Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan en worden ook inritten toegestaan ter ontsluiting van het perceel. Daarnaast is een ontheffingsbevoegdheid opgenomen om erkers in de voortuinen mogelijk te maken.

Artikel 5 Wonen

De gronden met de bestemming Wonen zijn bestemd voor het wonen en bijbehorende erven, toegangs- en achterpaden. Er is een onderscheid gemaakt in afzonderlijke bestemmingen Wonen en Tuin. Hierdoor is sprake van een rustiger kaartbeeld en wordt een duidelijk onderscheid gemaakt in de delen van de woonpercelen waarop bebouwing mogelijk is (bebouwingsvlakken en (achter)erven) en de delen waarop geen of nauwelijks bebouwing mogelijk is (voortuinen). Door middel van het bouwvlak is aangegeven waar in hoofdzaak hoofdgebouwen en bijgebouwen (binnen het bouwvlak) of uitsluitend bijgebouwen (erf, buiten het bouwvlak) zijn toegestaan.

Ten behoeve van de regeling inzake bebouwing op een woonperceel is nagegaan welke ruimtelijke kenmerken op de plankaart aangegeven moeten worden en in de bestemmingsregeling moeten worden verwerkt. Daarbij is het volgende van belang.

- De bebouwingstypologie (ten hoogste twee aaneen) is vastgelegd.
- De minimale ligging van voorgevelrooilijnen is vastgelegd door een bebouwingsvlak voor op de plankaart aan te geven. In de regeling zijn voorts regels opgenomen inzake de maximale afstand van de voorgevelrooilijn ten opzichte van de voorste perceelsgrens en de vereiste afstand van uitbouwen en bijgebouwen ten opzichte van de voorgevelrooilijn van het hoofdgebouw.
- De oriëntatie van woningen vloeit voort uit de ligging van (voor)tuinen die als zodanig op de plankaart zijn aangeduid en de minimale afstand zoals deze in de regels zijn aangegeven vanuit de voorste perceelsgrens.
- De achtererven zijn zo veel mogelijk als bebouwbare delen van het woonperceel aangemerkt. In uitzonderingssituaties zijn in verband met bijvoorbeeld de ligging langs een watergang of een belangrijke langzaamverkeersroute, beperkingen opgenomen. De nieuwe regeling houdt overigens veelal een verruiming in ten opzichte van de vigerende bestemmingsregelingen.

Aangezien in het artikel diverse maatregelen zijn opgenomen die een arbitrair en/of algemeen karakter hebben en het wenselijk is om op incidentele situaties zorgvuldig te kunnen inspelen door afwijkingen toe te staan, is een ontheffingsbevoegdheid opgenomen voor het verhogen van de goothoogte.

5. Resultaten inspraak- en overlegprocedure ex artikel 3.1.1. Bro

35

P.M.

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek wegverkeers- lawaai 1

Ten behoeve van de ontwikkelingen aan de Cadzandseweg is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai uitgevoerd. Doel daarvan is het bepalen van de maximale geluidsbelasting aan de (toekomstige) gevels van de woningen. Daarbij is uitgegaan van de situatie over tien jaar in 2019. Voorliggende bijlage bevat het akoestisch onderzoek.

Deze bijlage is als volgt opgebouwd. In paragraaf B1.1 wordt ingegaan op het wettelijk toetsingskader met betrekking tot wegverkeerslawaai. In paragraaf B1.2 komen de invoergegevens van de berekeningen aan bod. In paragraaf B1.3 worden de resultaten en de conclusies van de geluidsberekeningen behandeld. In bijlage 2 is een indicatieve kosten berekening opgenomen voor het herasfalteren van de een weg. De rekenbladen met in- en uitvoergegevens opgenomen in bijlage 3.

B1.1. Wettelijk kader

Geluidszones langs wegen

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh)¹⁾ bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van deze wettelijke geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk) en is vastgelegd in artikel 74, lid 1 Wgh.

Voor voorliggend ruimtelijke onderbouwing zijn twee gezoneerde wegen van belang. Het betreft de N675 en de Sint Jansdijk. De wettelijke zonebreedte bedraagt voor deze buitenstedelijke wegen 250 meter aan weerszijden van de weg en valt over de beoogde ontwikkeling.

Normstelling Wgh

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van de woningen binnen de wettelijke geluidszone van bestaande wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Deze voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in

¹⁾ Bij Koninklijk Besluit is op 1 januari 2007 de gewijzigde Wet geluidhinder inwerking getreden. Belangrijke wijzigingen zijn onder andere:

- de bevoegdheid voor ontheffingen is overgegaan van Gedeputeerde Staten naar Burgemeester en wethouders;
- beleidsvrijheid voor eigen ontheffingscriteria;
- kadastrale registratie hogere waarden;
- gewijzigde procedures.

Voor de geluidsberekeningen moet een nieuw rekenmodel worden gehanteerd.

het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger. Zijn deze maatregelen niet mogelijk, niet gewenst of niet doeltreffend, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek voor een hogere grenswaarde worden ingediend. Deze hogere grenswaarde mag, afhankelijk van de situatie, de uiterste grenswaarde niet te boven gaan. Voor nieuwe binnenstedelijk gelegen geluidsgevoelige bestemming langs bestaande wegen geldt een uiterste grenswaarde van 63 dB.

30 km / uur-gebied

Op basis van jurisprudentie (Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 3 september 2003, nummer: 200203751/1) dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter aannemelijk te worden gemaakt dat ook voor nieuwe situaties in een 30 km/uur-gebied sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau, met name binnenshuis. Indien dit niet aannemelijk is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en doelmatig zijn. Voor deze ruimtelijke onderbouwing is onderzoek gedaan naar de aanvaardbaarheid van het geluidsniveau tengevolge van de Cadzandseweg, aangezien deze maatgevend is.

Rekenmethode

Met behulp van de Standaard Rekenmethode I (SRM I) uit het Reken- en Meetvoorschrift 2006 is de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de geprojecteerde ontwikkelingen berekend voor het prognosejaar 2019.

Dosismaat

De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Aftrek ex artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/uur geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

B1.2. Invoergegevens

Hierna zijn de ingevoerde gegevens beschreven die voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd.

Verkeersintensiteit

N675

De verkeersintensiteiten op de N675 voor het prognosejaar 2019 is niet bekend. De intensiteiten is wel bekend voor het jaar 2007 en is gebaseerd op de verkeersstromenkaart 2007 van de provincie Zeeland. Voor het bepalen van de overige (prognose) jaren is rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar. Deze autonome groei is op doorgaande wegen gebruikelijk in de provincie Zeeland. De intensiteitgegevens voor het prognosejaar 2019 en voor enkele eerdere jaren zijn in tabel B1.1 weergegeven.

Cadzandseweg en Sint Jansdijk

De verkeersintensiteiten op de Cadzandseweg en de Sint Jansdijk zijn niet bekend. De intensiteit is geschat op maximaal 500 mvt/etmaal voor 2008. De kern Nieuwvliet ontsluit met twee rotondes op de N675. Het zwaartepunt van de kern ligt bij de noordelijke aansluiting (rotonde). De Cadzandseweg sluit via de Sint Jansdijk aan op de zuidelijke aansluiting met de N675. Omdat de Cadzandseweg en de Sint Jansdijk doorgaande routes zijn wordt hier een autonome groei van 1,5% toegepast.

Verkeersaantrekkende werking

In de beoogde ontwikkeling wordt de bouw van maximaal 13 woningen mogelijk gemaakt. Per woning is uitgegaan van een verkeersproductie en -attractie van 9,1 mvt/etmaal per woning. Dit cijfer is gebaseerd kengetallen uit CROW publicatie 256¹⁾ en geldt voor de vrijstaande koopwoningen in een woonmilieutype "landelijk wonen". Ten gevolge van de ontwikkeling worden maximaal 118 mvt/etmaal aan verkeersbewegingen gegenereerd.

Het is niet duidelijk hoe het verkeer ten gevolge van de ontwikkeling afwijkt over het omliggende wegennet. In de berekeningen is gekozen voor een worst case-benadering die er van uitgaat dat de op iedere te toetsen weg de maximale toename aanwezig is.

Tabel B1.1. Verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

straatnaam	verkeersintensiteit (mvt/etmaal)				
	2008 excl. ontwikkeling	2010 excl. ontwikkeling	2010 incl. ontwikkeling	2019 excl. ontwikkeling	2019 incl. ontwikkeling
N 675	2.132	2.196	2.314	2.511	2.629
Cadzandseweg / Sint Jansdijk	500	515	633	589	707

Voertuigverdelingen

Voor de berekening van de geluidsbelastingen aan de gevel ten gevolge van de N675, Cadzandseweg en de Sint Jansdijk is gebruik gemaakt van de voertuigverdelingen die in respectievelijk tabel B.1.2 en B.1.3 zijn weergegeven. De verdelingen zijn niet bekend en zijn daarom gebaseerd op landelijke gemiddelden en ervaringscijfers die horen bij vergelijkbare wegen (provinciale weg en wijkverzamelweg).

Tabel B1.2. Voertuigverdeling N675 per periode en per voertuigklasse

	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	etmaal
per periode uur	6,7 %	2,7 %	1,1%	n.v.t.
motoren	0,7 %	1,5 %	0,7 %	0,79 %
lichte motorvoertuigen	85,3 %	92,0 %	85,3 %	86,02 %
middelzware motorvoertuigen	9,1 %	4,5 %	9,1 %	8,60 %

¹⁾ CROW publicatie 256; Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden; vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer; oktober 2007; CROW; Ede.

zware motorvoertuigen	4,9 %	2,0 %	4,9 %	4,59 %
-----------------------	-------	-------	-------	--------

Tabel B1.3.. Voertuigverdeling Cadzandseweg en Sint Jansdijk per periode en per voertuigklasse

	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	etmaal
per periode uur	7,0 %	2,6 %	0,7%	n.v.t.
motoren	0,5 %	0,6 %	0,5 %	0,51 %
lichte motorvoertuigen	93,5 %	96,6 %	95,5 %	93,93 %
middelzware motorvoertuigen	5,1 %	2,5 %	3,4 %	4,73 %
zware motorvoertuigen	0,9 %	0,3 %	0,6 %	0,82 %

Verhardingsbreedte en afstand wegas tot gevel

De verhardingsbreedte is de breedte van het verharde deel tussen de gevel en de as van de weg. Deze staat samen met de afstand tussen de wegas en de gevels, de maximumsnelheid en de verhardingssoort weergegeven in tabel B1.4.

Tabel B1.4. Verhardingsbreedte, afstand wegas - gevel, snelheid en verhardingssoort

weg	verhardingsbreedte	afstand wegas - gevel	snelheid	verhardingssoort
N675	7,5 m	> 59 m	80 km/u	asfalt
Cadzandseweg	2,5 m	7 m	30 km/u	klinkers
Sint Jansdijk	3 m	> 75 m	60 km/u	asfalt

Objectfractie en zichthoekcorrectie

Tussen de beoogde ontwikkelingen en de N675 is bebouwing aanwezig die de geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van deze weg beïnvloed, daarom is een zichthoekcorrectie toegepast. De gebruikte zichthoek is voor de N675 96° i.p.v. van de gebruikelijk 127°.

Voor de Cadzandseweg is een objectfractie gebruikt van 1,0 omdat, er aan weerszijden van de weg bebouwing aanwezig is. De overige wegen hebben geen bebouwing aan weerszijden van de weg, daarvoor een objectfractie van 0,0 gebruikt.

Waarneemhoogte

In het ontwikkelingsplan wordt de bouw mogelijk gemaakt van maximaal 13 woning met 1 bouwlaag en kap. In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming berekend op twee waarneemhoogtes namelijk op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

B1.3. Resultaten en conclusies onderzoek

48 dB-contour

In tabel B1.5 staan de afstanden weergegeven van de 48 dB-contouren van de getoetste wegen op de twee verschillende waarneemhoogtes.

Tabel B1.5. Afstanden van de 48 dB-contouren

	waarneemhoogte	
	1,5 m	4,5 m
N675	54 m	70 m
Cadzandseweg	12 m	13 m
Sint Jansdijk	11 m	12 m

De 48 dB-contour ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de N675 bevindt zich op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter op 70 meter afstand van de weg. De werkelijke afstand tussen de gevel en de weg bedraagt meer dan 59 meter. De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de N675 bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De 48 dB-contour ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Sint Jansdijk bevindt zich op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter op 12 meter afstand van de weg. De werkelijke afstand tussen de beoogde gevels en de weg is meer dan 75 meter. De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkelingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Sint Jansdijk bedraagt minder dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De 48 dB-contour van het wegverkeerslawaai ten gevolge van de gedezoneerde Cadzandseweg bevindt zich op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter op 13 meter afstand van de weg. De werkelijke afstand tussen de gevel en de as van de Cadzandseweg is 7 meter. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Cadzandseweg bedraagt meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Geluidsbelasting aan de gevels

De afstand tussen de N675 en de dichtstbij te realiseren woning bedraagt 59 meter. De Maximale geluidsbelasting aan deze gevels van de beoogde ontwikkelingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde N675 bedraagt op de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 meter 49 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden, de uiterste grenswaarde van 63 dB echter niet.

De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkelingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Cadzandseweg bedraagt op de maatgevende waarneemhoogte van 1,5 meter 52 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden, de uiterste grenswaarde van 63 dB echter niet.

Maatregelen

Er zijn een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Een wijziging in de verkeersomvang, de snelheid of de samenstelling van het verkeer is ver-

keers- en vervoerskundig niet gewenst. De N675 is namelijk gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg in het buitengebied en de Cadzandseweg als erftoegangsweg in een verblijfsgebied. De N675 heeft een belangrijke verkeerskundige stroomfunctie in de regio en dient deze functie te behouden. De Cadzandseweg behoort reeds tot de laagste wegencategorie, namelijk erftoegangsweg. Volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig dient een weg qua vorm, functie en gebruik met elkaar in overeenstemming te zijn. Het wijzigen van de samenstelling van het verkeer, de verkeersomvang of snelheid is niet gewenst omdat dan de wegen qua vorm, functie en gebruik niet meer in overeenstemming zijn met elkaar.

Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van een meer geluidsreducerende wegdekverharding. Het toepassen van een meer geluidsreducerende wegdekverharding op de N675 stuit op bezwaren van financiële aard. De kosten staan namelijk niet in verhouding met de winst die behaald moet worden (geluidsreductie van 1 dB voor maximaal 6 woningen). De kosten voor het aanbrengen van een meer geluidsreducerend asfalt bedragen ongeveer € 112.600,-. Voor de Cadzandseweg stuit het toepassen van een meer geluidsreducerende wegdekverhardingen op bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. Volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig dient een erftoegangsweg uitgevoerd te zijn in een open verhardingssoort.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermdende voorzieningen (scherm of wal) stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en/of landschappelijke aard. Geluidsschermen of wallen tussen de beoogde bebouwing en de weg van de N675 stuiten op bezwaren van landschappelijke aard. Schermen of wallen tussen de Cadzandseweg en de beoogde bebouwing zijn in een binnenstedelijk gebied vrijwel niet stedenbouwkundig inpasbaar. Bovendien zijn de geluidsafschermdende voorzieningen onvoldoende doeltreffend. Doordat de geluidsafschermdende voorziening dient te worden onderbroken ter plaatse van de perceelaansluitingen, wordt het effect van de afscherming voor een belangrijk deel teniet gedaan. Een andere maatregel zoals het vergroten van de afstand tussen weg en de beoogde ontwikkeling is ook niet mogelijk omdat dan de beoogde woningen niet meer op de percelen passen.

Er zijn dus redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk aan de bron of in het overdrachtsgebied om de geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde bebouwing ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde N675 en gedezoneerde Cadzandseweg te reduceren omdat deze stuiten op bezwaren van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeers- en vervoerskundige aard.

Conclusies

Omdat er redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde N675 terug te dringen dient bij het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sluis een verzoek hogere waarde ingediend te worden. In tabel B1.6 zijn deze aan te vragen hogere waarden weergegeven.

Tabel B1.6. Verzoeken hogere waarden

bron	maximaal aantal woningen*	geluidsbelasting
N 675	6	49 dB

* het betreft de woningen die tussen de 59 en 70 meter van de weg van N675 zijn gepland.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aannemelijk te worden gemaakt dat ook voor nieuwe situaties in een 30 km/uur-gebied sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. De geluidsbelasting aan de gevels van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gedezoneerde Cadzandseweg bedraagt 51 dB. Omdat er redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gedezoneerde Cadzandseweg terug te dringen en de uiterste grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden kan gesteld worden dat er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Bijlage 2 Kosten geluidsarmer asfalt

1

In deze bijlage is een indicatie opgenomen van de kosten van herasfaltering met steenmas-tiek asfalt (SMA). Daarbij is uitgegaan van de eenheidsprijs die hoort bij de herasfaltering van 100 m lengte.

Herasfaltering met SMA	
Lengte 240 m x € 215/strekkende meter =	€ 51.600,-
Kosten aan- en afvoer en machines	€ 2.000,-
Toeslag kleine werken	€ 6.000,-+
	<hr/>
subtotaal	€ 59.600,-
Frezen, afvoeren en verwerken van het oude asfalt (€ 20.000,- / 100 meter)	€ 48.000,-
omleiding/afzetting	€ 5.000,-+
	<hr/>
totaal	€ 112.600,-

Bijlage 3 Rekenbladen akoestisch onderzoek ¹ wegverkeerslawaai

Cadzandseweg Nieuwvliet 48 dB-contour

22139.801119

Ontvanger	: BG	Waarneemhoogte [m]	: 1,5
Rijlijn	: N 675		
Wegdekhogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 54,42
Verhardingsbreedte [m]	: 7,50	Afstand schuin [m]	: 54,43
Bodemfactor [-]	: 0,74	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 96		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 2629,00
		% Daguur	: 6,70
		% Avonduur	: 2,70
		% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,70	1,50	0,70	80	0,00	52,07	51,43	44,22
2	Lichte Motorvoertuigen	85,30	92,00	85,30	80	0,00	72,14	68,52	64,29
3	Middelzware Motorvoert...	9,10	4,50	9,10	80	0,00	67,32	60,31	59,47
4	Zware Motorvoertuigen	4,90	2,00	4,90	80	0,00	67,37	59,53	59,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,37	69,65	66,53
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 49,16
C_zichthoek	: -1,22	LAeq, avond	: 44,44
D_afstand	: 17,36	LAeq, nacht	: 41,32
D_lucht	: 0,36	Aftrek Art. 110g [dB]	: 2
D_bodem	: 4,10	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 2,17	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Cadzandseweg

Wegdekhogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 2,50	Afstand schuin [m]	: 12,03
Bodemfactor [-]	: 0,63	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 1,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		
		Q_etmaal	: 707,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	37,00	33,49	27,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	63,53	59,37	53,62
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	59,46	52,06	47,70
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	55,13	46,06	43,37
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			65,40	60,28	54,93
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,50	LAeq, dag	: 53,12
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,01
D_afstand	: 10,80	LAeq, nacht	: 42,66
D_lucht	: 0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 2,20	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,67	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.30

15-12-2008 12:11:01, blz. 1

Cadzandseweg Nieuwvliet 48 dB-contour

22139.801119

Rijlijn : Sint Jansdijk

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 11,01
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 11,03
Bodemfactor [-]	: 0,53	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 707,00
% Daguur	: 7,00
% Avonduur	: 2,60
% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	60	0,00	42,72	39,21	32,72
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	60	0,00	64,82	60,66	54,92
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	60	0,00	58,17	50,77	46,41
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	60	0,00	53,51	44,44	41,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			65,95	61,21	55,69
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 53,01
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,27
D_afstand	: 10,43	LAeq, nacht	: 42,75
D_lucht	: 0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,81	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,62	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Cadzandseweg Nieuwvliet 48 dB-contour

22139.801119

Ontvanger	: 1e verd	Waarneemhoogte [m]	: 4,5
Rijlijn	: N 675		
Wegdekhogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 70,42
Verhardingsbreedte [m]	: 7,50	Afstand schuin [m]	: 70,52
Bodemfactor [-]	: 0,80	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 96		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 2629,00
		% Daguur	: 6,70
		% Avonduur	: 2,70
		% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,70	1,50	0,70	80	0,00	52,07	51,43	44,22
2	Lichte Motorvoertuigen	85,30	92,00	85,30	80	0,00	72,14	68,52	64,29
3	Middelzware Motorvoert...	9,10	4,50	9,10	80	0,00	67,32	60,31	59,47
4	Zware Motorvoertuigen	4,90	2,00	4,90	80	0,00	67,37	59,53	59,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,37	69,65	66,53
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 49,16
C_zichthoek	: -1,22	LAeq, avond	: 44,43
D_afstand	: 18,48	LAeq, nacht	: 41,31
D_lucht	: 0,46	Aftrek Art. 110g [dB]	: 2
D_bodem	: 3,60	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 1,45	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Cadzandseweg

Wegdekhogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,82
Verhardingsbreedte [m]	: 2,50	Afstand schuin [m]	: 13,36
Bodemfactor [-]	: 0,65	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 1,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		
		Q_etmaal	: 707,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	37,00	33,49	27,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	63,53	59,37	53,62
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	59,46	52,06	47,70
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	55,13	46,06	43,37
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			65,40	60,28	54,93
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,50	LAeq, dag	: 53,18
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 48,07
D_afstand	: 11,26	LAeq, nacht	: 42,72
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 2,01	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,34	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.30

15-12-2008 12:11:01, blz. 3

Cadzandseweg Nieuwvliet 48 dB-contour

22139.801119

Rijlijn : Sint Jansdijk

Wegdekhogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 11,60
 Verhardingsbreedte [m] : 3,00 Afstand schuin [m] : 12,20
 Bodemfactor [-] : 0,55 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 0,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 127
 Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Q_etmaal : 707,00
 % Daguur : 7,00
 % Avonduur : 2,60
 % Nachtuur : 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	60	0,00	42,72	39,21	32,72
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	60	0,00	64,82	60,66	54,92
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	60	0,00	58,17	50,77	46,41
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	60	0,00	53,51	44,44	41,75
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			65,95	61,21	55,69
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00 LAeq, dag : 53,01
 C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 48,27
 D_afstand : 10,86 LAeq, nacht : 42,75
 D_lucht : 0,10 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
 D_bodem : 1,67 Lden, excl. Art.110g [dB] : 53
 D_meteo : 0,31 Lden, incl. Art.110g [dB] : 48

Cadzandseweg Nieuwvliet (Lden)

22139.801119

Ontvanger	: BG	Waarneemhoogte [m]	: 1,5
Rijlijn	: N 675		
Wegdekhogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 59,00
Verhardingsbreedte [m]	: 7,50	Afstand schuin [m]	: 59,00
Bodemfactor [-]	: 0,76	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 96		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 2629,00
		% Daguur	: 6,70
		% Avonduur	: 2,70
		% Nachtuur	: 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,70	1,50	0,70	80	0,00	52,07	51,43	44,22
2	Lichte Motorvoertuigen	85,30	92,00	85,30	80	0,00	72,14	68,52	64,29
3	Middelzware Motorvoert...	9,10	4,50	9,10	80	0,00	67,32	60,31	59,47
4	Zware Motorvoertuigen	4,90	2,00	4,90	80	0,00	67,37	59,53	59,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,37	69,65	66,53
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 48,52
C_zichthoek	: -1,22	LAeq, avond	: 43,80
D_afstand	: 17,71	LAeq, nacht	: 40,68
D_lucht	: 0,39	Aftrek Art. 110g [dB]	: 2
D_bodem	: 4,26	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 49
D_meteo	: 2,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 47

Rijlijn : Cadzandseweg

Wegdekhogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 7,00
Verhardingsbreedte [m]	: 2,50	Afstand schuin [m]	: 7,04
Bodemfactor [-]	: 0,41	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 1,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: GewElm - Gewone elementenverharding		
		Q_etmaal	: 707,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	37,00	33,49	27,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	63,53	59,37	53,62
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	59,46	52,06	47,70
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	55,13	46,06	43,37
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			65,40	60,28	54,93
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,50	LAeq, dag	: 56,72
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 51,61
D_afstand	: 8,48	LAeq, nacht	: 46,25
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,23	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 57
D_meteo	: 0,41	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 52

Standaard rekenmethode 1 V1.30

15-12-2008 12:12:58, blz. 1

Cadzandseweg Nieuwvliet (Lden)

22139.801119

Ontvanger : 1e verd Waarneemhoogte [m] : 4,5

Rijlijn : N 675

Wegdekhogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 59,00
 Verhardingsbreedte [m] : 7,50 Afstand schuin [m] : 59,12
 Bodemfactor [-] : 0,76 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 0,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 96
 Wegdektype [-] : Referentie - Referentiewegdek

Q_etmaal : 2629,00
 % Daguur : 6,70
 % Avonduur : 2,70
 % Nachtuur : 1,10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,70	1,50	0,70	80	0,00	52,07	51,43	44,22
2	Lichte Motorvoertuigen	85,30	92,00	85,30	80	0,00	72,14	68,52	64,29
3	Middelzware Motorvoert...	9,10	4,50	9,10	80	0,00	67,32	60,31	59,47
4	Zware Motorvoertuigen	4,90	2,00	4,90	80	0,00	67,37	59,53	59,52
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			74,37	69,65	66,53
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00 LAeq, dag : 50,41
 C_zichthoek : -1,22 LAeq, avond : 45,68
 D_afstand : 17,72 LAeq, nacht : 42,56
 D_lucht : 0,39 Aftrek Art. 110g [dB] : 2
 D_bodem : 3,37 Lden, excl. Art.110g [dB] : 51
 D_meteo : 1,27 Lden, incl. Art.110g [dB] : 49

Rijlijn : Cadzandseweg

Wegdekhogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 7,00
 Verhardingsbreedte [m] : 2,50 Afstand schuin [m] : 7,94
 Bodemfactor [-] : 0,41 Afstand kruispunt [m] : 0,00
 Objectfractie [-] : 1,00 Afstand obstakel [m] : 0,00
 Zichthoek [grad] : 127
 Wegdektype [-] : GewElm - Gewone elementenverharding

Q_etmaal : 707,00
 % Daguur : 7,00
 % Avonduur : 2,60
 % Nachtuur : 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,50	0,60	0,50	30	0,00	37,00	33,49	27,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,50	96,60	95,50	30	4,00	63,53	59,37	53,62
3	Middelzware Motorvoert...	5,10	2,50	3,40	30	4,00	59,46	52,06	47,70
4	Zware Motorvoertuigen	0,90	0,30	0,60	30	4,00	55,13	46,06	43,37
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			65,40	60,28	54,93
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 1,50 LAeq, dag : 56,50
 C_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 51,39
 D_afstand : 9,00 LAeq, nacht : 46,03
 D_lucht : 0,06 Aftrek Art. 110g [dB] : 5
 D_bodem : 1,13 Lden, excl. Art.110g [dB] : 56
 D_meteo : 0,21 Lden, incl. Art.110g [dB] : 51

Standaard rekenmethode 1 V1.30

15-12-2008 12:12:58, blz. 2

B4.1. Beleidskader en normstelling

In paragraaf 3.3.4 zijn de hoofdpunten van de geldende wetgeving voor luchtkwaliteit beschreven. In deze bijlage worden enkele aanvullende punten uit de Wet luchtkwaliteit (Wlk) nader benoemd en wordt aandacht besteed aan het onderzoek luchtkwaliteit.

Wet luchtkwaliteit

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wlk veroorzaakt¹⁾. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Andere stoffen uit de Wlk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007

Op grond van de Wlk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007 is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Sluis bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 5 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar.

De regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit staan eveneens beschreven in deze Regeling. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende situaties (binnenstedelijk, buitenstedelijk en industriële bronnen), per situatie is bepaald welke standaardrekenmethode (SRM) gebruikt mag worden. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het Meet- en rekenvoorschrift is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

¹⁾ Uit ervaring blijkt dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide in Nederland pas wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie boven 82 µg/m³. Dergelijke concentraties zijn niet te verwachten in en om het projectgebied en uit onderstaande berekeningen blijkt dat de concentraties aanzienlijk lager zijn.

B4.2. Onderzoek luchtkwaliteit

Uitgangspunten onderzoek luchtkwaliteit

In het Besluit en de Regeling 'niet in betekende mate' is exact bepaald in welke gevallen een project niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Woningbouwprojecten waarbij sprake is van niet meer dan 500 nieuwe woningen bij 1 ontsluitingsweg en niet meer dan 1000 nieuwe woningen bij 2 ontsluitingswegen (met gelijkmatige verkeersverdeling) hoeven niet te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wlk.

In het plangebied wordt de bouw van 13 woningen mogelijk gemaakt. Op basis van het Besluit en de Regeling 'niet in betekende mate' is bepaald dat het hierbij gaat om een project dat niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt inzicht gegeven in de luchtkwaliteit in de omgeving van de geplande ontwikkeling.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CAR II-programma¹⁾. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied en zijn omgeving wordt als zodanig aangeduid.

Het CAR-programma kan berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immissiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de wegas van minimaal 5 en maximaal 30 m. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden.

Onderzoek luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling onderzocht. Relevant in dit kader zijn de N675 en de Cadzandseweg. Indien direct langs deze weg voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wlk, kan zonder verdere berekeningen geconcludeerd worden dat dit ook het geval is ter plaatse van de nieuwe woningen.

Invoergegevens

De verkeersintensiteiten op de N675 en de Cadzandseweg zijn weergegeven in tabel B4.1 de verantwoording en bronnen van deze verkeersintensiteiten zijn verwoord in het akoestisch onderzoek.

¹⁾ Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 7.0.1.0; 2008.

Tabel B4.1. Verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

	2008	2010	2019
N675	2.132	2.314	2.629
Cadzandseweg	500	633	707

In het CAR II-programma wordt daarnaast nog een aantal basisgegevens ingevoerd, zoals de Rijksdriehoekskoördinaten voor het wegvak, de voertuigverdeling op de relevante wegen, de gemiddelde snelheid op deze wegen en het wegprofiel (wel/niet veel bomen en/of gebouwen). Conform de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt de concentratie van stikstofdioxiden (NO₂) bepaald op maximaal 5 meter van de *wegrand*. Uit praktische overwegingen wordt deze afstand ook gehanteerd bij het bepalen van de concentratie fijn stof (PM₁₀). Bij het berekenen van de luchtkwaliteit met behulp van CAR II is deze afstand verrekend in de aan te houden afstand tot de *wegas*. De betreffende invoergegevens zijn weergegeven in tabel B4.2.

Tabel B4.2. Invoergegevens

straatnaam	RD-coördinaten		voertuigverdeling (licht/middelzwaar/zwaar verkeer)	weg type	snelheidstype	bomenfactor	afstand tot de wegas (in m)
	X	Y					
N675	21200	377300	0.8681 / 0.086 / 0.0459	2	buitenweg algemeen	1	5
Cadzandseweg	21200	377300	0.9444 / 0.0473 / 0.0082	3b	normaal stadsverkeer	1	5

Berekeningsresultaten

In tabel B4.3 zijn de resultaten van de berekeningen ten behoeve van de toetsing in de omgeving van de woning weergegeven voor 2008, 2010 en 2019. Op grond van de Wlk mag voor fijn stof de bijdrage van zeezout worden afgetrokken van de berekende waarden.

Tabel B4.3. Berekeningsresultaten luchtkwaliteit

	stikstofdioxide (NO ₂) jaargemiddelde (in µg/m ³)	fijn stof (PM ₁₀) jaargemiddelde (in µg/m ³)	fijn stof (PM ₁₀) 24-uurgemiddelde (aantal overschrijdingen p. j.)
in 2008			
N675	17,9	19,1	2
Cadzandseweg	17,2	19,0	2
in 2010			
N675	15,3	18,0	0
Cadzandseweg	14,7	17,9	0
in 2019			
N675	13,6	16,9	0
Cadzandseweg	13,3	16,9	0

* Inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

Uit tabel B4.3 blijkt dat langs de N675 en de Cadzandseweg in alle drie de prognosejaren ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wlk. Aangezien langs deze weg geen grenswaarden uit de Wlk worden overschreden, zal ook ter plaatse van de beoogde woning aan de grenswaarden uit de Wlk worden voldaan.