

# ***MER SLOEWEG***

## ***TECHNISCH DEELRAPPORT – MENS – SOCIALE BELEVING EN RUIMTELIJK-ORGANISATORISCHE ASPECTEN***

Opdrachtgever: Provincie Zeeland

Documentnummer: 8041-531

Versie: 4

Datum: 17 oktober 2007

## DOCUMENTINFORMATIE

<b>Titel</b>	Milieueffectrapport Sloeweg
<b>Subtitel</b>	Technisch deelrapport Mens – sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten
<b>Titel kort</b>	MER Sloeweg: Mens - sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten
<b>Opdrachtgever</b>	Provincie Zeeland
<b>Documentnummer</b>	8041-531-040-04

## DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
4	01-07-2007	verwerking laatste opmerkingen-definitieve expertversie
3	04-2007	Verwerking opmerkingen projectgroep en aanpassingen geluid
2	01-2007	Verwerking opmerkingen projectgroep
1a	29-09-2006	

## DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Datum	Handtekening
Greet Nulens Marc Van Dyck	1-07-2007	
Document screener(s)	Datum	Handtekening

## BESTANDSINFORMATIE

<b>Bestandsnaam</b>	8041-531-040-04 mens-belevingruimtelijkeorganisatie
<b>Aanmaakdatum</b>	02/01/2007
<b>Laatste bewaring</b>	<u>18/10/2007</u>
<b>Afdrukdatum</b>	<u>18/10/2007</u>

Verwijderd: 17/10/2007

Verwijderd: 06/03/2007

## **INHOUD**

<b>0</b>	<b>Voorwoord / Beleidssamenvatting .....</b>	<b>v</b>
<b>1.</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>7</b>
1.1	Doelstelling rapport .....	7
1.2	Leeswijzer .....	7
<b>2.</b>	<b>Methodiek.....</b>	<b>8</b>
2.1	Richtlijnen voor het aspect sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten .....	8
2.2	Toetsingscriteria / onderzoeksparameters.....	9
2.2.1	Ruimtelijke organisatie .....	10
2.2.2	Belevingswaarde van het gebied .....	11
2.3	Afbakening van het werkveld.....	12
2.3.1	Geografische afbakening.....	12
2.3.2	Inhoudelijke afbakening.....	12
2.4	Gegevensinventarisatie en –verwerking.....	12
2.5	Uitgangspunten voor de studie .....	13
<b>3.</b>	<b>Beleid-, wet- en regelgeving.....</b>	<b>14</b>
<b>4.</b>	<b>Huidige situatie en autonome ontwikkeling 2020 .....</b>	<b>16</b>
4.1	Huidige situatie 2005 .....	16
4.1.1	Ruimtebeslag en ruimtelijke structuur .....	16
4.1.2	Infrastructuren en verkeersstromen .....	17
4.1.3	Demografie en de functie wonen.....	17
4.1.4	(Bedrijfs)economische structuur.....	18
4.1.5	Land- en tuinbouw .....	19
4.1.6	Toerisme en recreatie.....	19
4.1.7	Sociaal-culturele structuur en integratie .....	20
4.1.8	Omgevingswaarneming en –beleving .....	21
4.2	Autonome ontwikkeling 2020 .....	21
4.2.1	Uitgangspunten voor beschrijving autonome ontwikkeling .....	21
4.2.2	Ruimtebeslag en ruimtelijke structuur .....	22
4.2.3	Infrastructuren en verkeersstromen .....	22
4.2.4	Demografie en de functie wonen.....	23
4.2.5	(Bedrijfs-)economische functie .....	25
4.2.6	Land- en tuinbouw .....	28
4.2.7	Toerisme en recreatie.....	29

4.2.8	Sociaal-culturele structuur en integratie .....	30
4.2.9	Omgevingswaarneming en –beleving .....	31
4.3	Overzicht .....	33
<b>5.</b>	<b>Effecten van de alternatieven en varianten .....</b>	<b>35</b>
5.1	Nulplusalternatief 1 .....	35
5.1.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	35
5.1.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	36
5.2	Nulplus-alternatief 2 (of faserings-alternatief).....	38
5.2.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	38
5.2.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	39
5.3	Alternatief A standaard, met aansluiting Vleugelhofweg (A) .....	40
5.3.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	41
5.3.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	41
5.4	Alternatief A, variant 1: aansluiting Molendijk met centrale rotonde.....	43
5.4.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	44
5.4.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	44
5.5	Alternatief A, variant 2: aansluiting Molendijk met half klaverblad.....	46
5.5.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	46
5.5.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	47
5.6	Alternatief A, variant 3: aansluiting Molendijk met centrale rotonde en extra aansluiting Postweg .....	48
5.6.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	48
5.6.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	48
5.7	Alternatief B standaard met aansluiting Vleugelhofweg en Drieweg.....	49
5.7.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	50
5.7.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	51
5.8	Alternatief B, Variant 1: aansluiting Molendijk met centrale rotonde .....	53
5.8.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	54
5.8.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	55
5.9	Alternatief B, Variant 2: aansluiting Molendijk met half klaverblad .....	56
5.9.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	57
5.9.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	57
5.10	Alternatief B, Variant 3: aansluiting Molendijk met centrale rotonde en aansluiting Lamoenweg.....	58
5.10.1	Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied.....	58
5.10.2	Wijzigingen in de sociale beleving.....	58
<b>6.</b>	<b>Vergelijking van de alternatieven en varianten .....</b>	<b>61</b>

<b>7. Leemten in kennis en evaluatieprogramma .....</b>	<b>62</b>
7.1 Leemten in kennis en informatie .....	62
7.2 Aanzet evaluatieprogramma .....	62
<b>Referentielijst .....</b>	<b>63</b>
<b>Begrippenlijst .....</b>	<b>64</b>
<b>Bijlage A Juridisch en beleidsmatig kader .....</b>	<b>A-1</b>

## **LIJST VAN FIGUREN**

Figuur 1	Luchtfoto van het studiegebied .....	16
Figuur 2	Bedrijventerreinen (grote stippen) in de gemeente Borsele .....	18
Figuur 3	Toekomstig bedrijventerrein Noordzak II & III.....	26
Figuur 4	Toekomstig bedrijventerrein 's-Gravenpolder, 4 <sup>e</sup> fase.....	26
Figuur 5	Toekomstig bedrijventerrein Sloepoort .....	27
Figuur 6	Goes: bedrijventerrein Poel II .....	28

## **LIJST VAN TABELLEN**

Tabel 1 :	Effecten en criteria voor de discipline Mens – sociale beleving en ruimtelijke-organisatorische aspecten .....	9
Tabel 2:	Toekomstige veranderingen betreffende aantal inwoners (aannames uit het verkeersmodel) 2020 vs 2000.....	23
Tabel 3:	Toekomstige veranderingen betreffende bedrijventerreinen (aannames uit het verkeersmodel; 2020 vs 2000).....	25
Tabel 4:	Vergelijking huidige situatie (2005) en autonome ontwikkeling (2020).....	33

## 0 VOORWOORD / BELEIDSSAMENVATTING

### Wat wordt onderzocht?

De discipline Mens – sociale beleving en ruimtelijke organisatie onderzoekt de effecten van de geplande ingrepen op de sociale beleving en de ruimtelijke organisatie van het gebied. Daarbij wordt niet enkel gekeken naar de objectieve veranderingen in de ruimte, maar ook naar de wijze waarop de ingrepen de beleving van de gebruikers en bewoners beïnvloeden. Er worden zowel ruimtelijke, sociologische als socio-economische aspecten onderzocht.

### Ruimtelijke organisatie van het gebied

De Sloeweg loopt door een gebied dat voornamelijk bestaat uit grootschalige polders. De huidige Sloeweg zorgt reeds voor barrièrevorming binnen het huidige gebied en geeft structuur aan het gebied, samen met de andere infrastructuur en de verschillende woonkernen. Door de uitbreiding van de Sloeweg wordt de impact van deze weg op de ruimtelijke organisatie van het gebied groter en wordt de beleving sterker verstoord.

### Voornaamste effecten

De directe ruimte-inname ten gevolge van de verbreding leidt tot wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied. Daarnaast wordt ook de omgeving aangetast, wat leidt tot veranderingen in de sociale perceptie van de omgeving en de onderliggende infrastructuur.

De belangrijkste impact is afkomstig van de verschillende aansluitingen en knooppunten. Aangezien deze meestal ongelijkvloers worden uitgevoerd leiden zij tot belangrijke reliëfwijzigingen in een anders vlak landschap. Dit heeft vooral een impact op de landschappelijke beleving en de perceptie van het wegennet. Bovendien leiden de verschillende lussen en aanvoerwegen tot een sterke versnippering van het relatief open poldergebied en manifesteert de ruimte-inname zich hier het hardst. De geplande ingrepen hebben ook een aanzienlijke visuele impact. De ongelijkvloerse kruisingen benadrukken de aanwezigheid van de Sloeweg.

### Vergelijking van de alternatieven

De verschillende alternatieven en varianten hebben globaal genomen een vergelijkbare impact op de sociale beleving en de ruimtelijke organisatie. De verschillen zijn vooral het gevolg van de locatiekeuze voor de aansluitingen en knooppunten en het al dan niet voorzien van bijkomend ontsluitingsinfrastructuur.

Voor variant 2 van het benuttingsalternatief (0+) is vooral de ruimte-inname van de wisselstrook van belang. Daarbij moet echter vermeld worden dat – aangezien het gaat om een faseringsalternatief - de onderliggende bedoeling is om op termijn een volwaardig alternatief te realiseren. Indien men dit wenst te doen met behoud van de ingrepen van 0+ variant 2, zal de impact groter zijn dan bij het corresponderende A of B alternatief.

Voor wat betreft de beoordeling van de verschillende alternatieven is de basisvariant van alternatief A het meest neutraal. Dit wil zeggen dat de ruimtelijke organisatie van het gebied en de sociale beleving van de infrastructuur en de omgeving hierdoor het minst beïnvloed worden. Varianten B1 en B3 worden voor de overige alternatieven en varianten als minst schadelijk voor de ruimtelijke organisatie en sociale beleving beoordeeld. De varianten waarin de aanleg van een rotonde wordt voorgesteld ter hoogte van de Molendijk scoren het

minst goed, aangezien de landschappelijke verstoring en de impact op de ruimtelijke functies hierbij het grootst is. In de tweede variant van zowel alternatief A als B, waarbij er gewerkt wordt met een half klaverblad dat aansluit ter hoogte van de Molendijk, is de ruimte-inname nog groter, wat leidt tot een negatievere beoordeling.



## **1. INLEIDING**

### **1.1 Doelstelling rapport**

Het deelrapport Mens- sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten, bevat een beschrijving van de huidige situatie, de situatie na autonome ontwikkelingen en de te verwachten effecten van de alternatieven en varianten voor sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten in het plangebied en studiegebied van de Sloeweg. Het plangebied omvat het gebied dat voor alle alternatieven wordt doorsneden. Het studiegebied is het gebied, waar effecten te verwachten zijn ten gevolge van ruimtelijke ingrepen, en waar dus ook effecten verwacht worden op sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten. Het studiegebied bestaat globaal gezien uit een 3,5 km brede strook, die van noord-oost naar zuid-west loopt tussen 's-Heer Hendrikskinderen tot het Sloegebied.

Het doel van dit rapport is:

- het beschrijven van de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen
- het beschrijven van de effecten van de verschillende alternatieven
- de vergelijking van de alternatieven

Met de huidige situatie wordt de situatie in het studie- en plangebied bedoeld in 2005. Onder de situatie autonome ontwikkeling wordt de situatie bedoeld die, naar verwachting, ontstaat in het studie- en plangebied in het jaar 2020 zonder het project Sloeweg. Hierbij wordt een worstcase scenario ondersteld, in die zin dat we ervan uitgaan dat de Westerschelde Container Terminal (WCT) dan in gebruik is.

Bij de effectbeschrijving worden de effecten voor de verschillende alternatieven en varianten voor het project Sloeweg in kaart gebracht. Door de effecten te vergelijken met de situatie na autonome ontwikkeling wordt inzicht verkregen in de invloed van de voorgenomen activiteit. Bij de vergelijking wordt rekening gehouden met cumulatieve effecten.

### **1.2 Leeswijzer**

Dit technisch deelrapport is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2 gaat in op de methodiek die gevolgd wordt om de effecten op ruimtelijke organisatie en sociale beleving te onderzoeken. Hoofdstuk 3 beschrijft kort het juridisch en beleidsmatig kader. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de actuele toestand en de autonome ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 beschrijft de verwachte effecten.

Hoofdstuk 6 vergelijkt de verschillende alternatieven en varianten. Hoofdstuk 7 tot slot geeft aan welke leemtes er zijn in de kennis en op welke wijze de te verwachten effecten kunnen worden gemonitord.

## **2. METHODIEK**

### **2.1 Richtlijnen voor het aspect sociale beleving en ruimtelijk-organisatorische aspecten**

De Commissie over de Milieueffectrapportage adviseert in het MER vooral in te gaan op die gevolgen, waarvoor de alternatieven sterk van elkaar verschillen. De Commissie is van mening dat in het MER de volgende aspecten belangrijk zijn en mogelijk het grootste onderscheid opleveren tussen alternatieven:

- de directe effecten van verkeer en vervoer;
- de barrièrewerking van de Sloeweg voor andere functies;
- het ruimtebeslag van de wegenstructuren.

Met name de bespreking van de barrièrewerking en het ruimtebeslag maakt deel uit van dit studierapport.

## 2.2 Toetsingscriteria / onderzoeksparameters

**Tabel 1 : Effecten en criteria voor de discipline Mens – sociale beleving en ruimtelijke-organisatorische aspecten**

Effect	Criterium	Methodiek
<b>Effectgroep ruimtelijke organisatie</b>		
Totaal ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aantasten van bijzondere ruimtelijke functies die grond- of ruimtegebondenheid vertonen</li> <li>- Ontstaan van restruimten ter hoogte van de op- en afrittencomplexen</li> </ul>	Kwalitatieve bespreking
Ruimtelijke structuur van het gebied voor de functies wonen, werken, recreatie en landbouw	Demografie en de functie wonen: structurele opbouw van de bebouwingskernen & mogelijk gedwongen vertrek	Kwalitatieve bespreking
	(Bedrijfs)economische structuur: toename van bedrijvigheid en industrie,...	Kwalitatieve bespreking
	Toerisme en recreatie: mogelijkheden voor recreatie en visuele impact voor recreatie	Kwalitatieve bespreking
	Land- en tuinbouw: waterbeheersing, landinrichting, grondgebruik, landbouweconomische situatie, verkeer en ontsluiting	Kwalitatieve bespreking
Onderlinge samenhang tussen de ruimtelijke functies	Effect op het functioneren van het gebied  Bereikbaarheid en toegankelijkheid van diverse functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)	Kwalitatieve bespreking
<b>Effectgroep sociale beleving</b>		
Perceptie van het wegennet	Effect op de perceptie van (de complexiteit van) het wegennet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- breedte van de weg</li> <li>- verkeersintensiteit</li> <li>- zicht</li> <li>- aantal woningen en afstand tot de weg</li> </ul>	Kwalitatief met gegevens uit andere disciplines
Toegankelijkheid van het wegennet (voor diverse vormen van transport)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- voetgangers/fietsers</li> <li>- fietspaden</li> <li>- oversteekplaatsen</li> <li>- tunnels voor fietsers en voetgangers</li> <li>- OV-haltes</li> </ul>	Kwalitatief met gegevens uit andere disciplines

Hinderbeleving & kwaliteit van de woon- en leefomgeving	- geluids- en trillingshinder - sluisverkeer in gebied - oversteekbaarheid	Kwalitatief met gegevens uit andere disciplines
Veiligheidsgevoel (objectief & subjectief)	- intensiteit van het verkeer - ongevallen - oversteekbaarheid	Kwalitatief met gegevens uit andere disciplines
Beleving van de landschappelijke omgeving	Bepalen van de absolute visueel-ruimtelijke effecten: - kwaliteit van het landschap - visuele hinder	Kwalitatief met gegevens uit andere disciplines

## 2.2.1 Ruimtelijke organisatie

Vanuit het standpunt van ruimtelijke organisatie zijn voornamelijk de optimalisering van de bestaande ruimtelijke structuur en de functionele verbindingen voor de verschillende ruimtelijke functies van belang. Binnen het thema 'ruimtelijke organisatie' komt ook het socio-economische luik aan bod.

Het effect op de ruimtelijke organisatie kan onderzocht worden aan de hand van verschillende criteria.

- Ten eerste zijn het totale ruimteslag en de functies die moeten wijken voor dit ruimteslag, bepalend voor de beoordeling van de impact op de ruimtelijke structuur. Wanneer bijzondere ruimtelijke functies die grond- of ruimtegebondenheid vertonen, door het project worden aangetast, wordt dit als negatiever beoordeeld. Ook het ontstaan van restruimten ter hoogte van de op- en afrittencomplexen wordt negatief beoordeeld.
- Ten tweede wordt er gekeken naar de ruimtelijke structuur van het gebied. Deze wordt in beschouwing genomen voor de functies wonen, werken, recreatie en landbouw.
  - Voor het aspect wonen wordt de structurele opbouw van de bebouwingskernen geanalyseerd, en - indien van toepassing - gedwongen vertrek van bewoners (onteigeningen);
  - Voor het aspect werken wordt de mogelijke toename van industrie geanalyseerd;
  - Voor het aspect recreatie wordt - naast de objectieve recreatiemogelijkheden - ook het visuele aspect geanalyseerd;
  - Voor het aspect landbouw worden de landinrichting, grondgebruik, landbouweconomische situatie, verkeer en ontsluiting mee onderzocht.
- Tot slot wordt de onderlinge samenhang tussen de ruimtelijke functies onderzocht. Hier wordt met andere woorden het ruimtelijk functioneren van het gebied onderzocht. Een criterium hiervoor is in hoeverre een (verbreed) wegdeel, een nieuwe kruispunt of een nieuw op- en afrittencomplex een functionele barrière vormt

tussen bewoning in diverse clusters of gemeenschappen en tussen de functies wonen, werken en recreatie. De infrastructuur wordt dus beoordeeld op de eventuele barrièrewerking tussen twee ruimtelijke functies, aanspalend aan de weg. Uiteraard is de situatie met minimale barrièrewerking de beste.

Bovendien wordt er gekeken in hoeverre de nieuwe aansluitingen dorpen toelaten om functioneel optimaal verbonden te zijn, en in hoeverre de verbinding van de dorpen met de hoofdwegen gegarandeerd blijft. Hier wordt met andere woorden de bereikbaarheid van de verschillende ruimtelijke functies beoordeeld.

De evaluatie van de ruimtelijke organisatie voor de verschillende alternatieven gebeurt kwalitatief, en is gebaseerd op het totale ruimtebeslag van de structuren, de aantallen percelen en gebouwen en de aard van de functies hierbinnen.

### 2.2.2 Belevingswaarde van het gebied

Om de effecten van de alternatieven op de sociale beleving te bepalen, wordt aan de hand van de gedefinieerde criteria beschreven wat de huidige 'belevingswaarde' is van gebruikers en bewoners van het gebied. Deze 'belevingswaarde' wordt in kaart gebracht op basis van een 'expertenbeoordeling' aan de hand van de resultaten van andere onderzoeken, en is niet rechtstreeks teruggekoppeld met de huidige gebruikers en bewoners van het gebied. Binnen het kader van dit deelrapport werden de betrokken burgers en gebruikers niet ondervraagd. Dit omwille van de complexiteit van het onderwerp van onderzoek enerzijds en belevingswaardeonderzoek anderzijds. De effecten op mens-gezondheid, zoals psychologische effecten, worden hier niet expliciet behandeld.

Belevingswaarde is een omvattend begrip en omvat naast sociaal psychologische aspecten, ook sociologische aspecten.

- De belevingswaarde wordt beïnvloed door de perceptie van (de complexiteit van) het wegennet. Complexere structuren in het wegennet en noodzaak tot meer omrijden zijn nadelig in de beleving. Anderzijds is een gestructureerde afwikkeling van de grote stromen goederenvervoer over de weg ook bepalend voor de beleving in het gebied. De draagkracht van de dorpen voor grote stromen van zwaar goederenvervoer is in het landelijke gebied erg beperkt. Indien de infrastructuur het sluipverkeer van goederentransporten met vrachtwagens tot een minimum herleidt, bevordert dit de belevingswaarde van het gebied in de nabijgelegen dorpen.
- De toegankelijkheid tot het wegennet (met diverse vormen van transport) heeft een invloed op de beleving van vlotte en eenvoudige bereikbaarheid van diverse andere functies, zoals een werkplaats of recreatiezone. De toegang tot het wegennet verschilt voor de verschillende gebruikers: voor de voetgangers is het aantal oversteekplaatsen van belang, evenals voor de fietsers, waarvoor ook fietspaden een belangrijke toegankelijkheidsparameter zijn. Tot slot zijn ook het aantal haltes voor openbaar vervoer een maat voor toegankelijkheid.
- Hinderbeleving is van belang voor de algemene belevingswaarde van een infrastructuur. Onder andere de visuele en auditieve waarnemingen van geluids- en trillinghinder beïnvloeden de belevingswaarde. Grote structuren, die relatief hoog liggen en waarvan mogelijk geluidshinder wordt waargenomen, worden minder goed beoordeeld dan kleinere constructies. Ook het voorkomen van sluipverkeer is een element, dat bijdraagt tot de hinderbeleving in een gebied. De evaluatie van het hinderaspect gebeurt aan de hand van een kwalitatieve inschatting, op basis van de resultaten van de geluidsstudie en op basis van de aard, de hoogte en de omvang van de structuren. Dit bepaalt naast de geluid- en trillinghinder ook potentiële visuele

hinder, rekening houdend met de beperkingen van de menselijke waarneming van geluid, lucht en licht.

- De sociale beleving van het gebied wordt bovendien beïnvloed door het veiligheidsgevoel in het gebied. Het veiligheidsgevoel is bepalend voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Grote structuren die moeilijk oversteekbaar zijn, worden nogal gauw als onveilig ervaren. Ook het aantal ongevallen en de intensiteit van het verkeer hebben een invloed op het veiligheidsgevoel van de gebruikers en bewoners. De evaluatie van het veiligheidsgevoel gebeurt op kwalitatieve wijze, onder meer op basis van de resultaten van de technische deelstudie 'Verkeer en vervoer' en de 'Brede Verkeersvisie'.
- De beleving van de landschappelijke omgeving tot slot is voor de visuele beleving van het gebied bepalend. Ingrepen in de aanwezige infrastructuur hebben een invloed op de open ruimtebeleving, die van belang is voor bepaalde recreatievormen (fietsen, wandelen en dergelijke), verblijf en aantasting van de omgeving.

## **2.3 Afbakening van het werkveld**

### **2.3.1 Geografische afbakening**

De geplande ingrepen strekken zich uit over een gebied aan weerszijden van de Sloeweg. Het gebied waarbinnen een impact te verwachten is, komt overeen met het plangebied dat in het hoofdrapport werd gedefinieerd.

Omdat de sociale beleving en de ruimtelijke organisatie binnen het plangebied niet los staan van hun omgeving, zal voor de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen een ruimere afbakening gehanteerd worden.

### **2.3.2 Inhoudelijke afbakening**

Inhoudelijk worden in dit technisch deelrapport de sociale beleving en de ruimtelijke-organisatorische aspecten onderzocht voor de verschillende alternatieven. De effectanalyse richt zich op de verschillende aspecten, die met de leefbaarheid van de omgeving te maken hebben en die door het project mogelijk beïnvloed worden. De aspecten ruimtelijke organisatie en sociale beleving zijn veelomvattend.

De beoordeling van de verschillende alternatieven voor sociale beleving en ruimtelijke organisatie gebeurt kwalitatief op basis van expert-beoordeling.

Bij effectanalyse zal gekeken worden naar effecten van het project: op welke velden van ruimtelijke organisatie, sociale beleving en leefbaarheid de effecten invloed hebben. Wat betekent dit voor de sociale omgeving rondom de Sloeweg?

## **2.4 Gegevensinventarisatie en –verwerking**

Voor de opmaak van dit rapport werd gebruik gemaakt van eerder studiewerk dat, ondermeer in het kader van de aanleg van de Sloelijn, werd uitgevoerd. Dit materiaal werd geactualiseerd en aangevuld met de recentste gegevens. Daarnaast werd er gebruik gemaakt van kaartmateriaal van studies van de provincie Zeeland en andere actuele studies met betrekking tot het gebied.

## 2.5 Uitgangspunten voor de studie

De effectanalyse richt zich op verschillende aspecten die met de leefbaarheid van de omgeving te maken hebben, en die mogelijk beïnvloed worden door het project.

Er wordt gekeken op welke velden van sociale beleving, ruimtelijke organisatie en leefbaarheid de alternatieven invloed hebben, en wat dit voor de verschillende alternatieven betekent voor de sociale omgeving rondom de Sloeweg (N 62). De aspecten van sociale beleving en ruimtelijke organisatie zijn veelomvattend. Er wordt vooral een kwalitatieve beoordeling gehanteerd, met de aanduiding van de ernst van effecten in een drietal gradaties (neutraal, licht effect, sterk effect). Een belangrijk uitgangspunt hierbij is, dat de belevingswaarde van het gebied en de leefkwaliteit in het gebied niet achteruit mogen gaan.

Belevingswaardeonderzoek heeft meestal betrekking op de beleving van landschappen, open ruimten of groengebieden. Over de beleving van infrastructuur en hoe dit onderzocht moet worden, is minder bekend. Toch kunnen we een aantal parameters bepalen die doorslaggevend zijn voor de beleving van infrastructuur en de omringende ruimte (zie criteria 2.1 en inhoudelijke afbakening 2.2.2.1). Er worden in dit deelrapport uitspraken gedaan over de ontwikkeling van verkeersstromen. Deze uitspraken zijn gebaseerd op het verkeersmodel dat in het deelrapport verkeer en vervoer besproken wordt in paragraaf 2.4.1..

Voor deze studie is ervoor gekozen om vooral te kijken naar de structurele impact, die de geplande ingrepen hebben op de ruimtelijke organisatie en functionele samenhang binnen het gebied. Het gebied is immers nu reeds sterk verstoord, zeker in de directe omgeving van de Sloeweg. Hierdoor is de samenhang van het gebied reeds sterk aangetast. Doel is dus vooral na te gaan hoe en in welke mate de geplande verbreding deze evolutie versterkt dan wel tegengaat.

Voor het in kaart brengen van de ruimtelijke organisatie worden in deze studie niet alleen de objectieve veranderingen in ruimtelijke organisatie van de omgeving van de infrastructuur bestudeerd, maar ook de functionele ruimtelijke veranderingen en de subjectieve gevolgen hiervan voor beleving. Er wordt onderzocht in welke mate de alternatieven een invloed hebben op de samenhang van de gebieden.

Of er, met andere woorden nieuwe barrières ontstaan voor de verschillende ruimtelijke functies. Het uitgangspunt hierbij is, dat er geen achteruitgang mag zijn van de ruimtelijke samenhang in het gebied. Indien de ingrepen een grote barrière binnen het gebied vormen, is dit negatief voor de ruimtelijke en functionele samenhang binnen het gebied.

### **3. BELEID-, WET- EN REGELGEVING**

In bijlage A wordt een selectie uit het beleidskader en het wetgevend kader inzake ruimtelijke ordening kort weergegeven. Hieronder worden enkele relevante beleids-, wet- en regelgevingsdocumenten verder besproken.

#### **Wet op de ruimtelijke ordening**

Hoe Nederland er nu en in de toekomst uit moet zien, wordt geregeld in ruimtelijke plannen. Zowel het Rijk, de provincies als de gemeente maken zulke plannen. Hoe deze tot stand komen en gewijzigd worden, is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Deze wet bepaalt de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen.

De wet stamt uit 1965 en is sindsdien al vele malen herzien. In mei 2003 is het wetsvoorstel voor een nieuwe Wet ruimtelijke ordening bij de Tweede Kamer ingediend. Op 23 februari 2006 heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel met ruime meerderheid aangenomen. Momenteel is het wetsvoorstel in behandeling bij de Eerste Kamer. De wet treedt naar verwachting in het najaar van 2007 in werking.

#### **Nota Ruimte - Ruimte voor ontwikkeling (2006)**

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

De nota ruimte bespreekt ondermeer de ontwikkelingsperspectieven voor het gebied. De (economische) ontwikkeling van het Sloehavengebied staat hier voorop. De nota regelt ook de aanduiding van 'de Zak van Zuid-Beveland' als Nationaal Landschap. De verantwoordelijkheid voor het garanderen van de basiskwaliteit van de landschappen (buiten de nationale landschappen) ligt bij de provincies en gemeenten.

#### **Omgevingsplan Zeeland 2006-2012**

De eerste initiatiefnemer van het Omgevingsplan is de Provincie Zeeland. Het plan is door een drie jaar durende samenwerking met de Zeeuwse gemeenten en waterschappen en allerlei maatschappelijke organisaties tot stand gekomen.

Het beschrijft vooral de thema's ruimtelijke ordening, waterhuishouding en milieu, maar het beschrijft ook de richting voor bijvoorbeeld landschap, wonen of natuur. Het plan is de opvolger van drie belangrijke, bestaande beleidsplannen: het Streekplan (1997), het Waterhuishoudingsplan Samen slim met water (2000) en het Milieubeleidsplan Groen licht (2000).

Door de thema's ruimte, milieu en water samen te nemen in één plan wordt het voor iedereen duidelijker hoe Zeeland op hoofdlijnen kan worden ingericht.

De belangrijkste doelstellingen van het plan zijn het faciliteren van de economische dynamiek, het bevorderen van de sociaal-culturele dynamiek en het versterken van de Zeeuwse omgevingskwaliteiten.

Met de vaststelling en inwerkingtreding van het Omgevingsplan komen het Streekplan



Zeeland, het milieubeleidsplan Groen Licht en het waterhuishoudingsplan Samen Slim met Water te vervallen.

### **Regiovisie stedelijke ontwikkelingszone Goes (1999)**

In een thematische regiovisie wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling op het vlak van wonen, werken en recreëren verwoord. Als hoofdstrategie kiezen de gemeenten Borsele, Goes en Kapelle voor een bundeling van de stedelijke ruimteclaims van de gehele Bevelandse regio in de ontwikkelingszone, zodat buiten de zone gelegen gedeelten worden gevrijwaard van toekomstige stedelijke ruimteclaims. Deze bundeling leidt tot extra groei van het stedelijk grondgebruik in de ontwikkelingszone. De gemeenten stellen daarbij als randvoorwaarde dat de ruimtelijke verscheidenheid in de ontwikkelingszone behouden en waar mogelijk gestimuleerd wordt.

Heinkenszand komt - volgens de regiovisie - vanwege haar bestaande karakter en omvang, in aanmerking voor de opvang van een substantieel deel van de noodzakelijke woningbouw in de ontwikkelingszone.

### **Partiële streekplanuitwerking stedelijke ontwikkelingszone Goes**

Deze partiële streekplanuitwerking geeft voor de stedelijke ontwikkelingszone Goes - waartoe delen van de gemeenten Goes, Kapelle en Borsele behoren - op onderdelen een nadere uitwerking van het streekplan. De uitwerking is gebaseerd op de, reeds eerder door de drie afzonderlijke gemeenten vastgestelde, 'Regiovisie stedelijke ontwikkelingszone Goes'.

### **Provinciaal woningbouwprogramma 2000-2010 (2000)**

In het woningbouwprogramma is de opgave voor de nieuwbouw gekwantificeerd, en wordt het kader aangegeven waarbinnen die opgave kan worden gerealiseerd. De uitbreidingsbehoefte tot 2010 voor de ontwikkelingszone Goes is geraamd op gemiddeld 222 woningen per jaar. De gemeenten Goes, Kapelle en Borsele hebben (op basis van het provinciale woningbouwprogramma) afspraken gemaakt over de verdeling van het woningbouwcontingent over de kernen, die onderdeel uitmaken van de ontwikkelingszone. Hierbij is afgesproken dat Borsele in de dorpen 's-Gravenpolder, 's-Heer Abtskerke en Heinkenszand tot 2007 gemiddeld 50 woningen per jaar mag bouwen.

### **Voorontwerpbestemmingsplan Borsels Buiten (2005)**

Het voorontwerp bestemmingsplan voor de gemeente Borsele regelt de toekomstige bestemmingen in het gebied. Het voorziet ondermeer in de verdere ontwikkeling van grootschalige landbouw in het plangebied en het medegebruik door recreatie.

## 4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING 2020

### 4.1 Huidige situatie 2005

#### 4.1.1 Ruimtebeslag en ruimtelijke structuur

Onderstaande figuur illustreert de huidige toestand door middel van een luchtfoto.



**Figuur 1** Luchtfoto van het studiegebied

Het gebied wordt gekenmerkt door verspreide dorpskernen in een open landbouwgebied met enkele zones voor verblijfsrecreatie. De historische structuur wordt weerspiegeld in de kavel- en nederzettingsstructuur en de woonkernen bevinden zich nog steeds op hoger gelegen gebieden. Recente (grootschalige) ontwikkelingen zijn duidelijk te onderscheiden van de historische kernen. Verspreid in het gebied komen boerderijen voor. Ook aan een aantal kruispunten treft men bebouwing aan.

De ruimtelijke structuur van het studiegebied is te typeren als open, door dijken omgeven vlakke polders van verschillende grootte. De afwisseling hierin wordt versterkt door de beplanting op de dijken, de fruitplantages (voornamelijk kleinfruit) en de beplanting in de buurt van boerderijen. De open ruimte bestaat nog steeds uit een afwisseling van akkers, beboste percelen en hoevegebouwen omzoomd met bomen. De open ruimte staat echter onder druk door de uitbreiding van de woonkernen, de haven en de verkeersinfrastructuur.

Ten westen van het studiegebied bevindt zich het havengebied. Ten westen van het havengebied liggen de stedelijke kernen van Vlissingen en Middelburg. Goes ligt als stedelijke kern meer naar het oosten van het studiegebied langs de hoofdspoorlijn Vlissingen-Roosendaal.

#### 4.1.2 Infrastructuren en verkeersstromen

Het (oorspronkelijk) wegenpatroon valt grotendeels samen met het dijkenpatroon. In de grote – meer recente - polders vinden we een patroon van haakse ontsluitingswegen. De snel- en spoorwegen in het gebied doorkruisen dit patroon.

Volgende belangrijke lineaire infrastructuren doorsnijden de ruimte:

- De A58 (autosnelweg)
- Het hoofdspoor Vlissingen – Roosendaal
- De Tunnelweg loopt door in de Sloeweg (N 62)
- De Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254)
- De Bernhardweg (N664, voorheen N254)
- De bestaande Sloe–spoorlijn

Door de havenontwikkeling ten westen van het studiegebied, en de ermee gepaard gaande industriële en verkeersontwikkelingen, is de complexiteit van het wegennet toegenomen in het gebied. Bovendien is in maart 2003 de Westerscheldetunnel in gebruik genomen. Deze tunnel ligt aan de zuidkant van het studiegebied en wordt via de tunnelweg met het Sloehavengebied verbonden. De Sloeweg vormt de belangrijkste verbindingsweg tussen de tunnelweg en de A58, die Zeeland met de rest van Nederland verbindt. Doordat de Sloeweg een verbindingfunctie vervult tussen het Sloegebied en de rest van Zeeland, is de toegankelijkheid van de weg afgenomen door de toegenomen drukte.

Ook de verkeersintensiteit in het gebied Sloe-Goes is sterk toegenomen als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel. Daarnaast is er de mogelijke komst van de Westerschelde Container Terminal. Bovendien vinden in het Sloegebied meer economische ontwikkelingen plaats die bijdragen aan een verhoogde verkeersintensiteit. Dit geeft aanleiding tot doorstromingsproblemen op het wegennet. Tussen 2000 en 2005 is er een opvallende toename van verkeer op de Sloeweg (N62). De Sloeweg (N62) en Bernhardweg (N664, voorheen N254) zijn in het categoriseringsplan van de provincie Zeeland opgenomen als stroomweg. Dit betekent dat het autoverkeer zowel op de wegvakken als op de kruispunten moet kunnen doorstromen. Op een stroomweg krijgen ongelijkvloerse kruisingen de voorkeur om aan de functie 'stromen' te kunnen voldoen. De Bernhardweg (N664, voorheen N254) voldoet hier aan, de Sloeweg (N62) niet.

#### 4.1.3 Demografie en de functie wonen

Binnen het studiegebied zijn de dorpskernen van Lewedorp, Nieuwdorp, 's-Heerenhoek, Heinkenszand, 's-Heer Arendskerke – Eindewege en 's-Heer Hendrikskinderen belangrijk. Deze laatste drie kernen behoren tot de gemeente Goes. Lewedorp, Nieuwdorp, 's-Heerenhoek en Heinkenszand behoren tot de gemeente Borsele.

De kleine dorpskernen hebben een diversiteit aan inwoners: enerzijds de 'inwijkelingen' in het gebied, door de arbeidsmogelijkheden in het havengebied en in de steden (kantoren en recreatieve sector), en anderzijds de inwoners van oudsher die vooral in de landbouwsector actief zijn.

Naast de bebouwing in de dorpskernen komen particuliere woningen verspreid voor in voormalige boerderijen en landarbeiderswoningen in het gebied, naast de werkelijke boerderijgebouwen.

Ten noorden van de spoorlijn Goes-Middelburg bevindt zich een aantal woningen op korte afstand van de Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254). Het gaat dan met name om woningen in de kernen 's-Heer Hendrikskinderen en Wissekerke. Een deel van deze woningen is rechtstreeks aangesloten op de Nieuwe Rijksweg (ongewenst bij een gebiedsontsluitingsweg), een andere deel van de woningen is gelegen aan parallelwegen.

#### 4.1.4 (Bedrijfs)economische structuur

In het Sloegebied vinden onder andere de volgende industriële activiteiten plaats: basis- en offshore industrie, olieraffinage, op- en overslag van onder meer fruit, metaal, hout, erts en energieopwekking.

In de gemeente Borsele zijn circa 1.300 bedrijven gevestigd. Deze zijn op allerlei terreinen actief, variërend van (metaal)industrie tot groothandel en van transport/distributie tot verwerking van landbouwproducten. Naast het havengebied (Sloegebied), dat het grootste aantal uitgegeven bedrijventerreinen omvat, zijn er enkele bedrijventerreinen in Heinkenszand, Nieuwdorp en ter hoogte van Eindewege. De oudere terreinen in Borsele hebben een diversiteit aan bedrijven. Ter hoogte van de aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg wordt een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd: het terrein Sloepoort (Zeeland Seaports). Het ligt tussen de dorpskernen van 's-Heerenhoek en Nieuwdorp. Bedrijvenpark Sloepoort is gelegen aan de toegangsweg tot het havenindustriegebied Vlissingen-Oost (Sloegebied) en de Westerscheldetunnel. Vanaf Sloepoort is er een directe verbinding met het Sloegebied. De eerste fase van het bedrijvenpark Sloepoort (10 ha) zal eind 2007 worden opgeleverd en zal plaats bieden aan havengerelateerde bedrijvigheid, transport & distributie, groothandel en V.A.L.-activiteiten (Value added logistics).



Figuur 2 Bedrijventerreinen (grote stippen) in de gemeente Borsele

Het industrie- en havengebied 'Vlissingen-Oost' ligt voor de ene helft in Borsele en voor de andere helft in Vlissingen. Dit circa 2.200 hectare metende bedrijvenpark wordt, evenals de aan de overzijde van de Westerschelde gelegen Kanaalzone, beheerd door het havenschap Zeeland Seaports. Aandeelhouders van dit havenschap zijn de gemeenten Borsele, Terneuzen, Vlissingen en de provincie Zeeland.

#### **4.1.5 Land- en tuinbouw**

In Zeeland is de land- en tuinbouwsector economisch belangrijk. Dit geldt ook in het bijzonder voor het studiegebied. Grasland is in het gebied beperkt tot de laaggelegen poelgronden en kreekbeddinggronden van het Nieuwland. Hier wordt vooral fruitteelt aangetroffen met concentraties in 's-Heer Arendskerke, en verder naar het oosten richting Goes. In de gemeente Borsele is de agrarische sector sterk vertegenwoordigd met een grote variatie aan klein- en middenbedrijf, verspreid over de dorpen. Driekwart is akkerbouwgrond, de rest van de grond is bestemd voor veeteelt en fruitteelt. Vooral de fruitteelt- en tuinbouwbedrijven zijn groot in omvang.

#### **4.1.6 Toerisme en recreatie**

In het gebied wordt veel gerecreëerd. Het natuurlijke poldergebied oefent een aantrekkingskracht uit op fietsers en wandelaars. Door het gebied lopen bewegwijzerde en niet-bewegwijzerde fietsroutes en zijn diverse wandelroutes uitgezet. Fietsvoorzieningen voor bestemmingsverkeer zijn gelegen langs de Heinkenszandseweg, de Drieweg (gedeeltelijk), de Postweg, de Goesestraatweg, de 's Gravenpoldersestraat (gedeeltelijk) en de Korenweg (gedeeltelijk). Op de overige wegen vindt een gemengde verkeersafwikkeling plaats. Er liggen enkele picknickplaatsen bij dorpskernen en een bosgebied.

De rondtrekkende schaapskudde, die haar onderdak heeft tussen Heinkenszand en Nisse in een kooi aan de Nieuwkamersedijk, is één van de belangrijkste bezienswaardigheden. Een andere belangrijke bezienswaardigheid is de stoomtrein Goes-Borsele. Dit is een toeristische museumspoorlijn met historische locomotieven en rytuigen. De rit begint bij de oude remise van de NS vlakbij het NS-station in Goes. De stoomtrein rijdt door de 'Zak van Zuid-Beveland'.

Het gebied tussen de kern Goes en de Sloehaven is door de gemeentelijke overheden 'gezoneerd' voor recreatieve activiteiten. De rustige gedeelten in het buitengebied zijn opgezet als groengordels. In gebieden langs de Oosterschelde, het Veerse Meer (ten noorden van het studiegebied) en het Poelbos ten zuiden van de lijn Goes- 's-Heer Hendrikskinderen is dagrecreatie voorzien.

In Borsele is verblijfsrecreatie minder belangrijk. De campings Stelleplas en Scheldeoord vormen, naast het Bungalowpark 'Hof van Zeeland' en minicampings, de belangrijke plaatsen voor verblijfsrecreatie.

Tenslotte is in Borsele de watersportfunctie beperkt ontwikkeld in de twee jachthaventjes in het zuiden van het studiegebied, gelegen aan de Westerschelde: Hoedekenskerke en Ellewoutsdijk.

De Sloeweg is nu reeds een barrière voor de recreanten die de polderwegen gebruiken om te genieten van het open en natuurlijk landschap. Bovendien is de weg een bron van hinder en verstoring voor de recreanten.



#### 4.1.7 Sociaal-culturele structuur en integratie

De sociale structuur van het gebied, of beter gezegd de sociale integratie, betreft de mate waarin een gebied als gemeenschap functioneert en de onderlinge afhankelijkheid tussen de kernen. De gevolgen van de aanpassing van de Sloeweg zijn afhankelijk van directe effecten op de leefbaarheid, zoals barrièrewerking en gedwongen vertrek.

Ten oosten van de Sloeweg (N62) liggen de kernen 's-Heerenhoek, Heinkenszand, 's-Heer Arendskerke en 's-Heer Hendrikskinderen. Ten westen van de Sloeweg liggen de dorpskernen Nieuwdorp, Lewedorp en Eindewege. Tot slot is er de grotere stedelijke kern Goes.

De kleine dorpskernen hebben een diversiteit aan inwoners. Een deel is in het gebied komen wonen vanwege de arbeidsmogelijkheden in het havengebied en in de steden (kantoren en recreatieve sector). Een ander deel woont van oudsher in het gebied en is vooral actief in de landbouw. De dorpskernen zijn van elkaar afhankelijk voor bepaalde voorzieningen.

De dorpskernen hebben in de meeste gevallen zelf een voorzieningenniveau naargelang hun grootte. Op regionaal niveau spelen Heinkenszand en vooral Goes een belangrijke rol.

Goes is de grootste stedelijke kern in de omgeving en voor de bewoners van het gebied het best toegankelijk via de Sloeweg (N 62) en de Nieuwe Rijksweg (N 664, voormalige N254). Er is een aantal infrastructurele barrières tussen de dorpskernen en de stad Goes, waaronder de Deltaweg (N256) en de hoofdspoorlijn Vlissingen – Roosendaal.

Heinkenszand is de grootste kern en het bestuurlijk centrum van de gemeente Borsele en vervult, onder andere door het winkelbestand, een regionale functie. Heinkenszand heeft circa 5000 inwoners en heeft de bestemming groeikern. Heinkenszand was oorspronkelijk een apart eiland en is ontstaan als dijkdorp. De huidige inwoners komen uit alle delen van Nederland, velen vinden hun werk in het Sloegebied. Het is een dorp met ruime nieuwbouwwijken. De voorzieningen zijn erg goed en er zijn uitstekende accommodaties, zoals een ontmoetingscentrum en het nabij gelegen recreatiegebied 'Stelleplas'. Het ontmoetingscentrum annex sporthal 'De Stenge' heeft evenals het winkelbestand een regionale functie en biedt legio mogelijkheden voor tentoonstellingen, vergaderingen, sportbeoefening, shows, popfestivals etcetera. Er is tevens een bibliotheek in gevestigd.

's-Heer Arendskerke was in de vorige eeuwen nog een belangrijk dorp. Anno 2005 is het dorp met ruim 1300 inwoners in vergelijking met vele andere nog maar bescheiden in omvang en voor een flink deel van haar voorzieningen (onder andere winkels, onderwijs en theater) afhankelijk van onder andere Goes en het nabijgelegen Heinkenszand.

Ten noorden van de spoorlijn Goes-Middelburg bevindt zich een aantal woningen op korte afstand van de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254). Het gaat dan met name om woningen in de kernen 's-Heer Hendrikskinderen en Wissekerke. Een deel van deze woningen is rechtstreeks aangesloten op de Nieuwe Rijksweg (ongewenst bij een gebiedsontsluitingsweg), een andere deel van de woningen is gelegen aan parallelwegen. Door de korte afstand van deze woningen tot de hoofdrijbaan (ook van de woningen aan de parallelwegen), heeft de hoogte van de verkeersintensiteit op de Nieuwe Rijksweg invloed op de leefbaarheid. Denk daarbij bijvoorbeeld aan geluids- en trillingsoverlast en stank van uitlaatgassen. Daarnaast kan een barrière ontstaan: de vele passerende voertuigen maken het lastig om de weg over te steken. Dit zorgt bovendien voor een verminderde verkeersveiligheid in de kernen.

De dorpskern 's-Heer Hendrikskinderen is voor diensten en voorzieningen aangewezen op de stedelijk kern Goes, waarvan zij gescheiden wordt door de Deltaweg (N 256). De andere

kernen zijn voor de basisdiensten en voorzieningen in de eerste plaats aangewezen op de kleinere kern Heinkenszand. De Sloeweg (N 62) en de bestaande Sloe-spoorlijn vormen nu al een barrière om vanuit Nieuwdorp en Lewedorp, Heinkenszand te bereiken. Enkel voor de dorpskern 's-Heerenhoek is Heinkenszand bereikbaar zonder infrastructurale barrière. 's-Heer Arendskerke wordt van Heinkenszand gescheiden door de A58, een belangrijke infrastructurale barrière.

#### **4.1.8 Omgevingswaarneming en –beleving**

Met omgevingswaarneming en –beleving worden in eerste plaats de visueel-ruimtelijke kenmerken bedoeld. Ook andere kenmerken – zoals (geluid)hinder en veiligheid – beïnvloeden de omgevingswaarneming en –beleving.

De rust en de openheid van het landelijk gebied met verspreide dorpskernen worden gewaardeerd door de bewoners. Door de aanwezigheid van kleine en grotere polders ontstaat een gevarieerd landschapsbeeld van kleine en grote ruimten.

Nieuwe structuren zoals wegen, autosnelwegen en spoorlijnen hebben de schaal van het landschap enigszins veranderd en beïnvloeden de waarneming en beleving ervan. Het landschap heeft een meer gesloten karakter gekregen, doordat de wegen hoger liggen of begeleid worden door lineair groen. Hoe dicht men de Sloehaven nadert, hoe dominanter het gesloten karakter wordt. De industriële en haveninstallaties, de hoge primaire waterkering en dergelijke bepalen in grote mate het zicht. Toch doet de nabije ligging van het havengebied geen fundamentele afbraak aan de beleving van de omgeving als landelijk en open gebied. Transporten tengevolge van de nabije ligging van de haven en de Westerscheldetunnel zorgen evenwel wel voor rustverstoring. De Sloeweg en de A58 vormen de belangrijkste weginfrastructuren, die een barrièrewerking tot gevolg hebben. Verder zijn de spoorwegen (de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal en de spoorontsluiting van Sloegebied) de belangrijkste barrières. In het open gebied hebben alle hoger gelegen structuren (overbruggingen en hoger gelegen infrastructuren, bijvoorbeeld op dijken) een impact op de visuele gebiedswaarneming. Wat eveneens opvalt in het gebied is het aanwezige geluidsniveau. Hierdoor wordt de visuele perceptie vaak verstoord. Zwaar goederenvervoer is in de perceptie een bron van lawaaihinder en verkeersonveiligheid.

Ook de waarneming van hinder is bepalend voor de sociale beleving van het studiegebied. Momenteel worden in het buitengebied diverse wegvakken gebruikt door sluipverkeer. Bij een toename van de verkeersintensiteiten op de Bernhardweg (N664, voormalige N254) en de Sloeweg (N62) wordt verwacht, dat het sluipverkeer met name ten oosten van de Sloeweg (N62) verder zal toenemen en uitbreiden.

## **4.2 Autonome ontwikkeling 2020**

### **4.2.1 Uitgangspunten voor beschrijving autonome ontwikkeling**

Voor de beschrijving van de verwachte autonome ontwikkelingen, baseren we ons op bestaande beleidsplannen en visies op lange termijn met betrekking tot het betreffende gebied. Deze beleidsplannen geven de richting aan waarin het gebied naar verwachting zal evolueren.

Er wordt vanuit gegaan dat de ruimtelijke ontwikkelingen, die op zich de resultante zijn van verwachte maatschappelijke trends en de beleidsacties die hierop afgestemd zijn, de basis vormen van de voor de MER Sloeweg relevant autonome ontwikkelingen.

In eerste instantie worden dus verwachte algemene maatschappelijke trends en de ruimtelijke ontwikkelingen die hiermee gepaard gaan in het gebied beschreven.

#### **4.2.2 Ruimtebeslag en ruimtelijke structuur**

Het grootste gedeelte van het studiegebied bestaat uit agrarisch gebied en zal op basis van de autonome ontwikkeling ook in 2015 en in 2020 nog agrarisch gebied zijn. De beschermde natuurwaarden (zoals de Sloekreek, de dijken) zullen zich binnen dit agrarisch gebied verder kunnen ontwikkelen. Andere, niet beschermde natuurwaarden zoals kleine landschapselementen (inclusief wegbermen) zullen in de toekomst nog verder degraderen.

Het 'Omgevingsplan Zeeland 2006-2012' legt het accent voor de toekomst van Zeeland op het bieden van ruimte voor ontwikkeling, met behoud van de omgevingskwaliteiten. Voor alle ruimtelijke sectoren wordt de relatie oud-nieuw uitgewerkt en wordt aandacht gegeven aan herstructurering, renovatie en transformatie van het bestaande. Er wordt vastgehouden aan het uitgangspunt van een gematigde groei van het aantal inwoners. In de visie van de provincie heeft de landbouw de potentie in zich om ook op langere termijn de beeldbepalende positie in het Zeeuwse platteland te behouden. Voor wat betreft recreatie stelt de provincie dat Zeeland in potentie een goede uitgangspositie heeft (met als drager de omgevingskwaliteiten) om de economische waarde van het toerisme te vergroten. Hiervoor zijn ontwikkelingen in de verblijfsrecreatieve sector van belang. Het doel en de inzet van de provincie is hier een kwalitatieve impuls te geven.

Uit de 'Regiovisie stedelijke ontwikkelingszone Goes' en de partiële streekplanuitwerking 'Stedelijke ontwikkelingszone Goes', wordt het voortbestaan van verspreide dorpskernen in een open landbouwgebied met enkele zones voor verblijfsrecreatie, in de toekomst gewaarborgd. Ook het havengebied en de stedelijke kernen Vlissingen, Middelburg en Goes blijven bestaan of worden zelfs versterkt. Door onder andere de ingebruikname van de Westerscheldetunnel en toekomstige uitbreidingen van bedrijventerreinen is het verkeer op de aanwezige infrastructuur toegenomen en zal het nog verder toenemen in de toekomst. Dit geldt ook voor de Sloeweg, die de belangrijkste verbindingsweg vormt tussen de tunnelweg en de A58.

De stedelijke ontwikkelingszone Goes en de directe omgeving ervan worden gekenmerkt door een grote diversiteit. De functies wonen, werken, recreatie, natuur en landschap zijn alle aanwezig. Behoud hiervan en zuinig ruimtegebruik, waardoor de aanwezigheid van open ruimte in de toekomst gewaarborgd blijft, is een doelstelling van het beleid. De bundeling van stedelijke ruimteclaims draagt hiertoe bij.

Uit de regionale 'Visie van Goes' blijkt, dat een verdere uitbouw van de woonfunctie in de kleinere dorpen, gepaard zal gaan met een verdere uitbouw van de voorzieningen. Dit proces is al aan de gang en zal zich in de nabije toekomst voortzetten. In de landbouwsector zijn reeds lange tijd trends van schaalvergroting en intensivering aan de gang. Voor wat betreft recreatie wordt de mogelijkheid van uitbreiding van (verblijfs)recreatie beperkt geacht. Alleen het kleinschalig kamperen bij de boer en hoefvetoerisme kunnen nog groeien. Zachte vormen van recreatie zoals wandelen, fietsen, vogelobservatie, worden in de toekomst vermoedelijk intensiever benut.

#### **4.2.3 Infrastructuren en verkeersstromen**

Door de verdere verkeerstoename zullen op de Sloeweg en op de kruispunten met verkeersregelinstanties (VRI's) naar verwachting doorstromingsproblemen ontstaan vanaf 2007.



Om de doorstroming van het verkeer te verbeteren willen de wegbeheerders het doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk van elkaar scheiden. Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van de auto(snel)wegen, om de kernen en de stad Goes zelf zoveel mogelijk te ontlasten en een goede doorstroming te houden.

Beleidsmatig worden door het invoeren van de principes van het project 'Duurzaam Veilig' en de uitwerking van de 'Brede Verkeersvisie Zuid-Beveland' autonome ontwikkelingen verwacht. Om deze te concretiseren, wordt er gestreefd naar een grofmazig wegennet enerzijds en autoluwe gebieden anderzijds. Daarbij moeten de economische kernzones goed ontsloten zijn en moeten er ook goede regionale verbindingen, tussen de steden onderling en tussen de steden en de deelgebieden in Zuid-Beveland, bestaan.

In 2008 zal de nieuwe Sloelijn – die het emplacement Sloe en de Zeeuwse lijn (Vlissingen-Roosendaal) verbindt - gerealiseerd zijn. Deze heeft vooral een landschappelijke impact in het westen van het projectgebied, ten noorden van het Sloegebied.

Wat betreft de ontwikkeling van de Westerschelde Container Terminal, is het nog niet duidelijk of er op de korte termijn definitieve besluitvorming zal plaatsvinden. Zeeland Seaports maakt zich sterk voor de komst van een grootschalige containerterminal in de haven. Het havenschap wil hiermee inspelen op de groei in het containervervoer. Het vervoer van goederen in containers is enorm toegenomen en groeit nog steeds. Nu al wordt zo'n 50% van alle goederen wereldwijd per container vervoerd. In de Zeeuwse haven speelt de containeroverslag op dit moment nog een zeer bescheiden rol.

De geplande terminal, bekend onder de naam Westerschelde Container Terminal (WCT), heeft een afmeting van ongeveer 2.000 X 450 meter. De overslagcapaciteit is circa 2 miljoen containers per jaar. Aan de kade is ruimte voor 6 deepsea-containerschepen en de terminal is voorzien van goede binnenvaartfaciliteiten. De WCT heeft een uitstekende strategische ligging; de terminal ligt dichtbij de grote, doorgaande scheepvaartroutes, heeft een open verbinding met de Noordzee en is altijd (getij-onafhankelijk) bereikbaar voor de grootste containerschepen.

#### 4.2.4 Demografie en de functie wonen

**Tabel 2: Toekomstige veranderingen betreffende aantal inwoners (aannames uit het verkeersmodel) 2020 vs 2000**

Gemeente	Uit-/inbreidingsplannen woningen	Woningen	Inwoners
Kapelle	Overtieringe	200	560
	Omgeving sporthal	100	280
	Biezelingse	200	560
	Goesestraatweg	100	280
	Lika	30	84
	De Jager	20	56
	De Baar / Leendertse & Lagerdijk Wemeldinge	30	84
	Nieuwendijk	20	56
	Uitbreidingsplannen Schore	5	14
	Inbreidingsplannen Schore	2	6
Borsele	De Blikken 2 (Hhk)	130	370

Gemeente	Uit-/inbreidingsplannen woningen	Woningen	Inwoners
	Over de Dijk fase I (Hhz)	160	450
	Over de Dijk II en III (Hkz)	400	1120
	Lewedorp west	110	310
Goes	Ouverture	300	840
	Aria	300	840
	Noordhoek II	400	1120
	Havenindustrieterrein	1300	3640
	Stationspark	100	280
	Oranje Nieuwstraat	28	78
	stadspoort	64	179
	Hof van Oranje	70	196
	Anjelierstraat	37	104
	's-Heer Arendskerke	35	98
	's-Heer Hendrikskinderen	30	84
	Wilhelminadorp De Schanse	25	70

De komende jaren wordt een groei verwacht van het aantal inwoners als gevolg van migratie. De kleine dorpskernen hebben zoals reeds opgemerkt, nu reeds een diversiteit aan inwoners. De diversiteit aan inwoners en het aantrekken van bewoners van buitenaf is een trend, die zich in de toekomst zeker gaat doorzetten. De woningbouw zal hierop inspelen.

In de streekplanuitwerking voor de stedelijke zone Goes staat beschreven, dat bij het realiseren van nieuwe woningbouwplannen de gemeenten er door onderlinge afstemming voor moeten zorgen, dat er een breed en gevarieerd aanbod aan woningen komt in de hele zone. Binnen de zone moeten verschillende woonvormen ontstaan, van landelijk tot stedelijk, naargelang de kenmerken van de plek. Nieuwe wijken in een dorp krijgen bijvoorbeeld een 'dorps' karakter.

Naast de stedelijke ontwikkelingszone Goes, die een taakstelling heeft voor de realisering van een meer grootschalig bovenregionaal woningaanbod, worden in de regio andere ontwikkelingszones onderscheiden, die op beperktere schaal invulling kunnen geven aan de (boven)regionale woningvraag. Iedere ontwikkelingszone kent een eigen accent. In de stedelijke ontwikkelingszone Goes is er ruimte voor een relatief groot aantal bijzondere woonmilieus. Mogelijke woonmilieus: stedelijk wonen aan het water in Goes (herontwikkeling havenindustrieterrein), 't gewilde landschappelijk wonen bij Heinkenszand, wonen in een dorpsvillamilieu bij Heinkenszand, wonen in het parklandschap tussen Goes en Kapelle, wonen in het fruitlandschap bij Kapelle, een bosrijk woon(werk)milieu bij het Poelbos in Goes, woningbouw ten oosten van 's-Gravenpolder.

Door het streven naar een bundeling van wonen wordt de woningbehoefte geconcentreerd in de kernen. De bestaande woonkernen in het gebied zullen waarschijnlijk verder uitbreiden (Lewedorp, Nieuwdorp, Heinkenszand en 's-Heerenhoek). Voor het betreffende gebied betekent dit een concentratie in Heinkenszand. Wijken aan de rand van de bebouwde kom, bijvoorbeeld in Heinkenszand en Kapelle, laten een overgang zien naar het landelijk gebied. Een groot woonuitbreidingsgebied ligt langs Heinkenszand aan de oostelijke kant van de bestaande dorpskern. Ook aan de westelijke kant (tussen Stelleplas en Heinkenszand) is een woonuitbreiding, het zogenaamde 'gewilde landschappelijke wonen', vastgelegd. Bij 's-Heerenhoek wordt nog een woningzone, de Blikken, voorzien. Bovendien bieden de kernen

's-Heer Arendskerken en 's-Heer Hendrikskinderen mogelijkheden voor uitbreiding ter afronding van de reeds ingezette ruimtelijke ontwikkeling. In 's-Heer Hendrikskinderen-Oost komen 29 woningen, die in de periode tot en met 2012 gebouwd worden.

Het bieden van voldoende ruimte voor wonen vormt het belangrijkste uitgangspunt van het provinciale woonbeleid. Bundeling, zorgvuldig ruimtegebruik en het realiseren van diversiteit en kwaliteit staan centraal in het dat beleid. Er wordt niet langer gewerkt met provinciale woningbouwprogrammering, maar met een programmering die van onderuit tot stand komt. Naast kwantitatieve uitbreiding kijken de gemeenten ook hoe ze de bestaande woningen en situaties in samenwerking met woningbouwverenigingen en particuliere ontwikkelaars kunnen verbeteren. In 's-Gravenpolder kan bijvoorbeeld de Langeweg opgewaarderd worden door vrijgekomen bedrijfslocaties in te vullen met woningbouw.

#### 4.2.5 (Bedrijfs-)economische functie

Door de aanleg van de Westerscheldetunnel kan verwacht worden dat het goederenvervoer - niet enkel met bestemming Sloehaven in Vlissingen, maar ook doorvoerkeer tussen België en Nederland - meer en meer de Westerscheldetunnel zal nemen. Ook als alternatief voor andere internationale trajecten die congestieproblemen ondervinden.

Bovendien wordt de vestiging van een aantal nieuwe bedrijventerreinen in de toekomst voorzien en voorbereid. Hieronder worden de uitbreidingsplannen met betrekking tot industriegebieden per gemeente weergegeven.

**Tabel 3: Toekomstige veranderingen betreffende bedrijventerreinen (aannames uit het verkeersmodel; 2020 vs 2000)**

Gemeente	Uit/inbreidingsplannen	Aantal ha	Arbeidsplaatsen per ha	Arbeidsplaatsen
Kapelle	Kapelle	25	30	750
	Wemeldinge	3	30	90
	Glasbouwlocatie Willem Annapolder	80	10	800
Borsele	Noordzak II (Hkz)	5	30	150
	's-Gravenpolder IV	4	30	120
	Sloepoort	30	30	900
Goes	Poel II	70	30	2100
Sloegebied	Engelandweg	88	3,5	308
	Scaldiahaven	100	3,5	350
	Frankrijkweg	36	3,5	126

#### **Bedrijventerrein Noordzak II + III**

Bedrijventerrein Noordzak II bij Heinkenszand is een uitbreiding van een bestaand gemengd bedrijventerrein. De ligging is centraal tussen Goes en Vlissingen, direct langs de Rijksweg A58. Nu de Westerscheldetunnel gereed is, komt ook het autoverkeer van en naar Zeeuws-Vlaanderen/België langs bedrijventerrein Noordzak II.



**Figuur 3** Toekomstig bedrijventerrein Noordzak II & III

### **Bedrijventerrein 's-Gravenpolder 4<sup>e</sup> fase**

Bedrijventerrein 's-Gravenpolder 4<sup>e</sup> fase is een uitbreiding van een bestaand gemengd bedrijventerrein. Het bedrijventerrein is gelegen aan provinciale weg N666 op circa 4 km afstand van Rijksweg A58.



**Figuur 4** Toekomstig bedrijventerrein 's-Gravenpolder, 4<sup>e</sup> fase

### **Bedrijventerrein Sloepoort**

Een nieuw bedrijventerrein is gepland ter hoogte van de aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg, namelijk Sloepoort. Het ligt tussen de dorpskern van 's-Heerenhoek en de N62, aan de toegangsweg tot het havenindustriegebied Vlissingen-Oost (Sloegebied) en de Westerscheldetunnel. Vanaf Sloepoort is er een directe verbinding met het Sloegebied. De eerste fase van het bedrijvenpark Sloepoort (10 ha) is eind 2006 opgeleverd en biedt plaats

aan havengerelateerde bedrijvigheid, transport & distributie, groothandel en -V.A.L. activiteiten.

Het geplande bedrijventerrein Sloepoort zal worden ingevuld met nieuwe kantoren en havengerelateerde bedrijven. Deze ontwikkelingen zijn versneld door de aanleg van de Westerscheldetunnel. Er kan verwacht worden dat het goederenvervoer, niet enkel met bestemming Sloehaven in Vlissingen maar ook doorvoerkeer tussen België en Nederland, meer en meer de Westerscheldetunnel zal nemen, ook als alternatief voor andere internationale trajecten die congestieproblemen ondervinden.



**Figuur 5** Toekomstig bedrijventerrein Sloepoort

## **GOES Poel II**

Het hoogwaardige bedrijventerrein De Poel II is volop in ontwikkeling. Dit terrein ligt ten zuidwesten van Goes aan het knooppunt A58-N256, respectievelijk de autowegen Vlissingen-Roosendaal en Goes-Rotterdam. De 27 hectare omvattende eerste fase van het terrein is bijna geheel uitgegeven. Een tweede fase van 15 hectare is inmiddels beschikbaar.

Op De Poel II is een grote variëteit aan bedrijvigheid toegestaan, waaronder groothandel, transport en distributie. Niet toegestaan zijn kantoren en detailhandelsactiviteiten.



**Figuur 6** Goes: bedrijventerrein Poel II

#### **4.2.6 Land- en tuinbouw**

In Zeeland is de land- en tuinbouwsector een belangrijke economische sector. Driekwart is akkerbouwgrond en de rest van de grond wordt verdeeld tussen grasland en fruitteelt. Vooral de fruitteelt- en tuinbouwbedrijven zijn groot in omvang.

In de landbouwsector zijn reeds lange tijd trends van schaalvergroting en intensivering aan de gang. Het belang van de landbouwsector in het landelijk gebied zal afnemen en er zullen meer verschillende types landbouwbedrijven ontstaan. Verschillende deelsectoren zoals viskwekerijen, bloemteelten, imkerijen, hondenkennels en levering en verwerking van agrarische producten zijn in opkomst. De verwachting voor de toekomst is dat er een ontwikkeling op twee sporen zal ontstaan:

- Enerzijds de bedrijven met perspectief en een opvolger of kapitaalkrachtige koper. Zij zullen kiezen voor schaalvergroting, omschakelen of intensiveren;
- Anderzijds de bedrijven met minder perspectief die stoppen of andere activiteiten gaan ontplooien. Dit kan bijvoorbeeld door buiten de landbouw te gaan werken zodat het bedrijf extensiever gebruikt wordt of door toevoeging aan een bedrijf in de recreatieve sfeer.

Voor wat betreft ontwikkelingen in de fruitteelt wordt verwacht dat er schaalvergroting zal plaatsvinden door aankoop van aangrenzende percelen. Dit zal leiden tot een verregaande fruitconcentratie rond bestaande bedrijven die gevestigd zijn in kernen in de Poel, de kleinschalige Nieuwlandpolders en de herverkavelde Oudlandpolders.

Binnen de agrarische bedrijfsstructuur zal het aantal melkveehouderijen toenemen. De milieuwetgeving maakt het vestigingsklimaat voor de veehouderij in Zeeland relatief gunstig.

Landbouweconomisch zullen de structurele problemen, waar de landbouwsector mee kampt, tot het verdwijnen van agrarische bedrijven leiden. Dat wordt mede veroorzaakt door het ontbreken van een opvolger. Bovendien zal het aantal landbouwers, dat naast de werkzaamheden in de landbouw een nevenberoep in de landbouw zal gaan uitoefenen, toenemen. Dit zal vooral het geval zijn wanneer het agrarisch inkomen onvoldoende blijkt, met name voor de kleine agrarische bedrijven.

Ruimtelijk, planologisch gezien betekenen deze ontwikkelingen een afname van het belang van de landbouwsector. De vrijgekomen agrarische gebouwen zullen vooral gebruikt gaan worden voor semi-agrarische en recreatieve activiteiten, afhankelijk van de mogelijkheden van het gebouw en de omgeving. Vooral in het gebied van de kleinschalige Nieuwlandpolders spelen de geschetste ontwikkelingen een rol.

De grootschalige Nieuwlandpolders, die het grootste deel van het studiegebied uitmaken, zullen ook in 2020 voornamelijk voor landbouw worden gebruikt. Zij worden immers voorbestemd voor grootschalige landbouw. Daarbij wordt tuinbouw, bosbouw of de vestiging van nieuwe bedrijven niet uitgesloten. Hierdoor ontstaat druk op het open landbouwgebied, in het bijzonder op de schaarse aanwezige natuurwaarden. Binnen het gebied is ook de aanleg van infrastructuur mogelijk. Buiten de Sloelijn worden echter geen belangrijke infrastructuren gerealiseerd in de referentiesituatie. De bestaande woonkernen in het gebied zullen waarschijnlijk verder uitbreiden (Lewedorp, Nieuwdorp, Heinkenszand en 's-Heerenhoek).

Ook de kleinschalige Nieuwlandpolders zullen voornamelijk een landbouwfunctie behouden, zij het dat er gestreefd wordt naar een verregaande integratie van verschillende functies (recreatie, natuur, landschap en bosbouw). De ontwikkelingen in de landbouw zullen onderworpen zijn aan beperkingen opgelegd door natuur- en landschapswaarden. Hierdoor wordt voor de autonome ontwikkeling weinig verandering verwacht.

De problematiek van de waterbeheersing wordt besproken in het technisch deelrapport Water.

#### **4.2.7 Toerisme en recreatie**

De inwoners van de gemeenten Goes, Borsele en Kapelle moeten in de toekomst nog steeds dicht bij huis kunnen blijven recreëren (Toekomstvisie voor de stedelijke ontwikkelingszone Goes, 2000). De groengebieden binnen de stedelijke ontwikkelingszone, zoals de groengebieden tussen Goes en Kapelle en tussen Goes en Heinkenszand, bieden hiervoor voldoende mogelijkheden. Mogelijke recreatievormen zijn fietsen, wandelen, skeeleren en paardrijden. Buiten de ontwikkelingszone bieden natuurgebieden als de Deesche watergang, De Schenge, de Kapelsche en Yerseke Moer, het Poelbos ten zuiden van de lijn Goes - 's-Heer Hendrikskinderen en het waardevol cultuurlandschap 'De Zak van Zuid-Beveland' mogelijkheden voor bepaalde vormen van recreatie en de uitbouw hiervan. De beste manier voor recreatie is wandelen of fietsen. De Zak van Zuid-Beveland is een gebied met belangrijke natuur- en landschapswaarden, dat wordt gekarakteriseerd door een uniek kleinschalig polderlandschap met kronkelige dijken, kreken, welen en vliedbergen.

In het omgevingsplan Zeeland 2006-2012 wordt de ambitie geformuleerd de economische waarde van het toerisme te vergroten. Cruciaal hierbij is de ontwikkeling van de verblijfsrecreatieve sector, die de economische motor van toeristisch Zeeland vormt. Doel en inzet van de provincie is een kwalitatieve impuls te geven aan de toeristische sector. Deze kwaliteitsimpuls moet gelijktijdig gepaard gaan met een investering in de omgevingskwaliteit en een herstructurering of transformatie van gebieden en locaties waar het toekomstperspectief minder is.

Zachte vormen van recreatie zoals wandelen, fietsen, vogelobservatie, worden in de toekomst vermoedelijk intensiever benut. In de toekomst is het wenselijk om het fietspad langs de Drieweg te verlengen, zodat vanaf de Heinkenszandseweg tot aan de Kruiningenpolderweg/Polderdijk (N666) een fietspad komt te liggen. Uitbreiding van voorzieningen voor (verblijfs)recreatie wordt beperkt geacht in het gebied, behalve kleinschalige kampeermogelijkheden bij agrarische bedrijven en hoefvetoerisme. Deze



'nieuwe' vormen van verblijfsaccommodatie moeten een bijdrage leveren aan seizoensverlenging en dus zorgen voor een toename van de werkgelegenheid.

Ook moet de toeristisch-recreatieve infrastructuur anders benaderd worden. Goede verblijfsaccommodatie of aantrekkelijke dagrecreatie is niet langer voldoende om te voldoen aan de behoeften van de hedendaagse recreanten. De beleving van de omgeving en het landschap wordt steeds belangrijker. Het gaat niet langer alleen over het aanbieden van voorzieningen, maar ook om de beleving die de recreatieve activiteiten oproepen bij de toeristen en recreanten. Aan deze beleving moet gewerkt worden in de toekomst door het versterken van de recreatieve infrastructuur en het bewaken van de kwaliteit ervan. De omgevingskwaliteiten spelen hierbij een belangrijke rol.

Het Nationaal Landschap Zuidwest-Zeeland is een voorbeeld van een gebied met zeldzame en unieke landschapskwaliteiten, in samenhang met bijzondere recreatieve en natuurlijke kwaliteiten die een meerwaarde kunnen bieden voor beleving. Het Nationaal Landschap Zuidwest-Zeeland zal uiteindelijk door de provincie exact worden begrensd op basis van een door het Rijk aangewezen globale gebiedsaanduiding.

Het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid binnen de nationale landschappen is 'behoud door ontwikkeling'. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten dus mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. De landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteit van het nationale landschap moet behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk versterkt worden. De toeristisch-recreatieve betekenis van nationale landschappen is groot, en het is belangrijk dat deze in de toekomst verder toeneemt. In het nationale landschap moet er ruimte komen voor nieuwe vormen van toerisme en recreatie én uitbreiding van bestaande voorzieningen (waaronder horeca en verblijfsrecreatie), voor zover die aansluiten en passen in de kernkwaliteiten van het betreffende gebied. De publieke toegankelijkheid van het landelijk gebied moet worden vergroot, door de aanleg van wandel-, fiets- en ruiterspaden, vooral in landbouw- en natuurgebieden.

#### **4.2.8 Sociaal-culturele structuur en integratie**

In het Omgevingsplan 2006-2012 van de provincie Zeeland worden Goes, Vlissingen, Middelburg en Terneuzen benoemd als stedennetwerk Scheldemondsteden.

In het omgevingsplan wordt er naast ruimtelijke kwaliteit, ook aandacht geschonken aan sociale kwaliteit. Dit betekent volgens het omgevingsplan een leefbare en veilige woonomgeving, met aantrekkelijke en bereikbare voorzieningen en zorg voor en participatie van kwetsbare groepen in de samenleving. Naast leefbaarheid is sociale cohesie een belangrijk aspect van sociale kwaliteit. Dit verwijst naar het belang van formele en informele sociale netwerken voor de sociale kwaliteit van een buurt of dorp. Naast rust en ruimte, is kleinschaligheid, waarin sociale cohesie makkelijk kan ontstaan, een belangrijke reden voor mensen om in het landelijk gebied te gaan wonen.

Een gevarieerd aanbod van woningen, een breed pakket aan voorzieningen, een gunstig klimaat voor het bedrijfsleven, een goede infrastructuur en behoud van landelijke gebieden, zijn de speerpunten van de toekomstvisie voor de stedelijke ontwikkelingszone Goes, die de gemeenten Borsele, Goes en Kapelle samen met de provincie Zeeland hebben opgesteld. De stedelijke ontwikkelingszone beslaat een gedeelte van het grondgebied van de drie gemeenten. Door afstemming van de toekomstplannen en samenwerking op het gebied van wonen, werken, infrastructuur en vervoer, recreatie, groen en voorzieningen bundelen ze hun krachten en geven ze de ontwikkelingszone meerwaarde.



In de toekomstvisie wordt er gekozen voor een integrale benadering van het gebied. Het hele gebied wordt in samenhang beschouwd en de verschillende kernen, bedrijventerreinen en recreatiemogelijkheden worden als complementair benaderd.

Voor de verdere ontwikkeling van de stedelijke ontwikkelingszone Goes is een goede infrastructuur essentieel. De goede bereikbaarheid is één van de sterke punten van het gebied, die de gemeenten ook in de toekomst moeten garanderen om de zone aantrekkelijk te houden voor bedrijven en mensen die zich er willen vestigen. Goes, Borsele en Kapelle willen dit aanpakken door onder meer doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk gebruik maken van de auto(snel)wegen, om de kernen en de stad Goes zelf zoveel mogelijk te ontlasten en een goede doorstroming te houden.

Voor de functie wonen staat in de streekplanuitwerking Goes beschreven, dat er verschillende woonvormen moeten ontstaan, waarbij de kenmerken van de plek bepalend zijn. Voor de functie 'werken' wordt in de toekomstvisie voor de stedelijke ontwikkelingszone Goes beschreven, dat men een breed aanbod van bedrijvigheid wil realiseren binnen het gehele gebied, dat men als één vestigingsgebied beschouwt. Een voorbeeld hiervan is het te ontwikkelen bedrijventerrein Sloepoort, dat ruimte moet bieden aan havengerelateerde bedrijvigheid. De Poel in Goes moet daarentegen ruimte bieden aan een breed scala van bedrijven, onder andere op het gebied van transport en distributie, groothandel en zakelijke dienstverlening. Door te kiezen voor deze strategie versterken de drie gemeenten hun concurrentiepositie als regio en kunnen ze gezamenlijk acquisitie gaan voeren.

Recreatie moet in de toekomst ook dicht bij huis kunnen, naast de functies wonen en werken. De groengebieden binnen de stedelijke ontwikkelingszone, zoals de groengebieden tussen Goes en Kapelle en tussen Goes en Heinkenszand, bieden hiervoor mogelijkheden.

Voor wat betreft de voorzieningen kunnen we stellen dat winkels, (middelbare) scholen, culturele centra en dienstverlenende instellingen in de visie voornamelijk terug te vinden zijn in de stad Goes. Goes stijgt wat betreft het aantal voorzieningen uit boven steden van vergelijkbare grootte, en vervult hiermee een regiofunctie voor het omliggende gebied. De drie gemeenten willen deze centrumfunctie van de stad Goes versterken, onder meer door de te verwachten groei van het aantal voorzieningen te concentreren in de binnenstad (detailhandel) en het gebied direct eromheen. Deze concentratie van voorzieningen in Goes mag geen verarming betekenen van de leefbaarheid in de kernen rondom Goes. Ook in de kernen 's-Gravenpolder, Heinkenszand en Kapelle moeten voldoende voorzieningen blijven. Het gaat hierbij vooral om dagelijkse voorzieningen als basisscholen, dorpshuizen, supermarkten en voorzieningen voor ouderen.

#### **4.2.9 Omgevingswaarneming en –beleving**

In de toekomst zijn onder andere de volgende wijzigingen te verwachten:

- De verplaatsing van de Sloelijn naar het westen van het studiegebied;
- De ontwikkeling van het industrieterrein Sloepoort;
- Verdere uitbreiding van de activiteiten in het Sloegebied;
- De aanpassing Rijksweg N57.

De toename en uitbreiding van infrastructuur, transport en bedrijvigheid, die hier opgesomd wordt en in de paragrafen hierboven beschreven wordt, zal voor toenemende hinder zorgen in het Sloegebied en ter hoogte van de Sloeweg (N62).

Door de toename van industriële en vervoersactiviteiten in het gebied zal de rustverstoring verder toenemen.

Een verdere opdeling van het gebied in meer gesloten percelen leidt tot een minder open ruimtelijke structuur en voerspelt een achteruitgang van de kwaliteit van het landschap. Er wordt echter nu al getracht hieraan tegemoet te komen door het opzetten van 'Nationale landschappen', waarbij de kernkwaliteiten van het landschap en de beleving hiervan centraal staan. Ook principes als bundeling van wonen in de kernen en concentraties van bedrijven, trachten tegemoet te komen aan het behoud van de kwaliteit van de omgeving en het landschap.

## 4.3 Overzicht

Tabel 4: Vergelijking huidige situatie (2005) en autonome ontwikkeling (2020)

Mens: sociale beleving en ruimtelijk organisatorische aspecten	2005	2020
Ruimtebeslag en ruimtelijke structuur	Verspreide dorpskernen in open landbouwgebied. Door dijken omgeven vlakke polders.	Grootste deel van het gebied zal nog steeds agrarisch zijn. Toch uitbreiding van de andere functies zoals wonen en bedrijven, maar gebundeld in de kernen.
Infrastructuren en verkeersstromen	Oorspronkelijke wegenpatroon valt samen met dijkenpatroon.  Aantal lineaire structuren die ruimte doorkruisen. Toename intensiteit en complexiteit door opening van de Westerscheldetunnel.	Vanaf 2007 zullen doorstromingsproblemen ontstaan. Wegbeheerders willen doorgaand en bestemmingsverkeer scheiden.  2008: realisatie van de nieuwe Sloelijn voltooit.  Ontwikkeling van de WCT: termijn is onduidelijk.
Demografie en functie wonen	Gemengde bevolking: oorspronkelijke landbouwers ingeweken (haven)arbeiders.  Dorpskernen, verspreide boerderijen (& burgerwoningen/landarbeiderswoningen)	Toename van het aantal en de diversiteit van bewoners wordt verwacht in de toekomst.  Bijkomende woningbouw naargelang de kenmerken van de plek. Voornamelijk te Goes & Heinkenszand.
(Bedrijfs)economische structuur	Belangrijkste is het Sloegebied, aantal bedrijventerreinen met diversiteit aan activiteiten (metaal)industrie, groothandel en distributie, verwerking van landbouwproducten.	Vestiging van een aantal nieuwe bedrijven wordt voorbereid en voorzien. Creatie van nieuwe arbeidsplaatsen. Door de komst van de Westerscheldetunnel is er een toename van het goederenvervoer.
Land- en tuinbouw	Belangrijke sector. Driekwart akkerbouw, verder fruitteelt en tuinbouwbedrijven (groot van omvang).	Schaalvergroting en intensivering. Afvloeiing van agrarische bedrijven. Grootschalige Nieuwlandpolders worden voorbestemd voor grootschalige landbouw. (Ook eventueel tuinbouw, bosbouw, nieuwe bedrijven). Druk op open landbouwgebied. Kleinschalige Nieuwlandpolders behouden landbouwfunctie, maar in integratie van andere functies.
Toerisme en recreatie	Veel fietsers en wandelaars: netwerken. Rustige gedeelten in het buitengebied zijn opgezet als groengordels voor recreatie. Verblijfrecreatie is minder belangrijk. Enkele recreatiedomeinen in Borsele.	Recreëren dicht bij huis. Fietsen en wandelen (buitenrecreatie) blijft belangrijk. Beleving wordt belangrijker. Exploiteren van nationale landschappen aan de hand van het principe behoud door ontwikkeling.
Sociale structuur	Dorpskernen hebben zelf een voorzieningenniveau naargelang hun grootte. Goes en Heinkenszand hebben een regionale functie.  's-Heer Hendrikskinderen aangewezen op Goes voor diensten en voorzieningen. 's-Heerenhoek en 's-Heer Arendskerke zijn aangewezen op Heinkenszand (en Goes op hoger niveau).	Diversiteit aan inwoners is een trend die zich gaat doorzetten in de toekomst. Gevarieerd aanbod aan woningen, breed pakket aan voorzieningen, goede infrastructuur... zijn de speerpunten van de toekomstvisie. Goes moet verder uitgebouwd worden als voorzieningen-centrum.

---

Omgevingswaarneming en -beleving	<p>Rust en openheid van landelijk gebied met verspreide bebouwing wordt geapprecieerd door bewoners.</p> <p>Nieuwe structuren hebben de schaal van het landschap en de beleving ervan veranderd. Sloehaven wordt dominant in de nabije omgeving.</p> <p>Diverse wegen worden momenteel gebruikt voor sluipverkeer.</p>	<p>Toename en uitbreiding van infrastructuur, transport en bedrijvigheid in het gebied zal voor toenemende hinder zorgen.</p> <p>Verdere opdeling van het gebied in meer gesloten percelen leidt tot een minder 'open' waarneming van het gebied. Hier wordt aan tegemoet gekomen door het opzetten van 'Nationale landschappen' en de aandacht voor beleving daarvan.</p>
----------------------------------	--	--

---

## **5. EFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN**

### **5.1 Nulplusalternatief 1**

In deze nulplusvariant zijn ten opzichte van het nulalternatief op drie locaties aanpassingen doorgevoerd op de N62:

1. afrit 36 Sloeweg-A58
2. aansluiting Sloeweg-Stoofweg
3. rotonde Sloeweg - Bernhardweg

1) Bij het knooppunt met de A58 is een aanpassing doorgevoerd op de afrit uit de richting Goes. De afrit is voorzien van een extra strook voor rechtsafslaand verkeer, de Sloeweg op.

2) Het kruispunt Sloeweg –Stoofweg is verwijderd en in plaats daarvan is een nieuwe aansluiting met de Molendijk gemaakt. Deze kruising is vormgegeven door middel van een rotonde. Rechtdoorgaand verkeer op de Sloeweg wordt ongelijkvloers om de rotonde geleid.

3) De huidige t-splitsing Sloeweg – Bernhardweg met VRI is in dit alternatief vervangen door een rotonde.

#### **5.1.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied**

##### **Totaal Ruimtebeslag**

De aanleg van een centrale rotonde ter hoogte van het kruispunt Bernhardweg leidt tot bijkomende ruimte-inname, maar scheidt het doorgaand en het afslaande verkeer.

De aanleg van een centrale rotonde aan de Molendijk leidt tot aanzienlijk ruimtebeslag.

De ingrepen aan de aansluiting A58-N62 sluiten aan op de bestaande infrastructuur. Enkel het uitbreiden van de ongelijkvloerse kruising op de zuidelijke aansluitlus zorgt voor het verder accentueren van de reeds aanwezige infrastructuur, en verhoogt de ruimte-impact zowel langs binnen als buiten de aansluitwegen. Vooral langs de buitenkant van de aansluitwegen is de impact groot, aangezien langs de binnenkant van de aansluitlussen de ruimte toch al deels verloren is.

##### **Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)**

Het effect van het nulplusalternatief is dat de doorstroming op de Sloeweg verbeterd wordt. De ruimtelijke structuur van de verschillende functies binnen het gebied wordt slechts beperkt beïnvloed door het nulplusalternatief. De verbeterde doorstroming heeft effecten op bovenlokaal niveau en werkt door op lokaal niveau.

De aanleg van een centrale rotonde aan de Molendijk heeft, omwille van de reliëfwijziging, een structurerende impact. De impact op de verschillende functies binnen het gebied is hierdoor echter beperkt. In het algemeen is er geen significante impact voor de functies wonen, werken en recreëren, aangezien de ingrepen van het nulplusalternatief beperkt zijn

tot de kruispunten en zo de doorstroming op de Sloeweg verbeteren. Enkel ter hoogte van het knooppunt Molendijk wordt de recreatiefunctie geschaad.

De aanleg van een extra rijstrook aan de noordelijke en zuidelijke rotonde op de N62 (ter hoogte van de aansluiting van de A58) en van de ongelijkvloerse kruising voor het onderliggend wegennet (Stelleweg/Vrooneweg) aan de zuidelijke rotonde hebben een positief effect op de woonfunctie (ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg).

### **Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)**

Het ruimtelijk functioneren van het gebied wordt slechts beperkt beïnvloed door het nulplus-alternatief. De aanleg van een rotonde ter hoogte van het kruispunt Sloeweg-Bernhardweg heeft geen significante impact op het functioneren van het gebied. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de verschillende kernen en functies wordt niet sterk beïnvloed, enkel de doorstroming op de Sloeweg wordt licht verbeterd.

Hoewel de aanleg van een centrale rotonde aan de Molendijk een ruimtelijk structurerende impact heeft, is de impact ervan op het functioneren van het gebied beperkt. De onderlinge samenhang van de ruimtelijke functies wordt er niet rechtstreeks door beïnvloed.

De aanleg van een extra rijstrook aan de rotonde op de N62 en de verlenging van de ongelijkvloerse kruising, met als doel het verkeer vanuit de A58 naar de N62 buiten de rotondes te houden, leidt tot een betere doorstroming van het verkeer en verhoogt de capaciteit op de aansluiting A58-N62. Dit komt het functioneren van het gebied ten goede en wordt positief beoordeeld met betrekking tot het functioneren van het gebied.

## **5.1.2 Wijzigingen in de sociale beleving**

### **Perceptie van het wegennet**

De complexiteit van het wegennet verhoogt lichtjes ten gevolge van het nulplus-alternatief. Door de heraanleg van verbindings- en kruispunten, wordt de verkeerssituatie ter hoogte van deze punten op het eerste zicht complexer. Bovendien is er (beperkte) extra ruimte-inname. Hierdoor wordt het zicht beïnvloed. De veiligheid verhoogt echter ten gevolge van de ingrepen, wat dan weer een positief effect heeft op de perceptie van het wegennet.

De aanleg van een rotonde ter hoogte van het kruispunt Molendijk in combinatie met aanpassingen ter hoogte van de kruispunten met de Bernhardweg en de A58, garandeert - door het verwijderen van de gelijkvloerse kruisingen - de beste doorstroming op de Sloeweg. Vooral voor doorgaande, externe en regionale verplaatsingen verbetert de bereikbaarheid. Voor interne verplaatsingen blijft de bereikbaarheid naar verwachting ongewijzigd, aangezien er geen wijziging in de intensiteiten op het onderliggende wegennet te verwachten is.

Het nulplus-alternatief verandert in het algemeen weinig aan de perceptie van het wegennet. De perceptie van het wegennet in het nulplus-alternatief wordt beperkt positief beoordeeld. De doorstroming op de Sloeweg verbetert ten opzichte van het nul-alternatief. De belangrijkste perceptiewijzigingen worden verwacht ter hoogte van de kruispunten Bernhardweg-Sloeweg, Molendijk-Sloeweg en A58-N62.

## **Toegankelijkheid van het wegennet**

Doordat de bestaande kruisingen en oversteken op de Sloeweg blijven bestaan is er geen impact te verwachten op het openbaar vervoer of het langzaam verkeer. De toegankelijkheid voor het wegennet blijft dus ongewijzigd voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In het algemeen biedt het nulplus-alternatief geen afdoende oplossing voor de afwikkeling van verkeer op de kruising Sloeweg-A58, waardoor de toegankelijkheid, zij het in beperktere mate, problematisch blijft.

## **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

De hinder die momenteel bestaat ter hoogte van de kruispunten wordt (al dan niet volledig) opgeheven door het nulplus-alternatief. De geluidshinder ter hoogte van de woningen aan de Staalsweg en de woningen van de Vleugelhofweg tot aan de Molendijk neemt toe. Ter hoogte van de woningen aan de Staalsweg wordt op 5 meter afstand tot de Sloeweg een geluidsabsorberend geluidsscherm van 4 meter hoog voorzien. Vanaf de woningen aan de Vleugelhofweg wordt langs beide zijden van de Sloeweg een geluidsscherm van 3 meter aangebracht. Bovendien neemt de verkeersveiligheid toe en hebben de ingrepen een verwaarloosbare impact op de kwaliteit van de woonomgeving.

Het nulplus-alternatief leidt niet tot optimale bereikbaarheid. Het verkeer en de hinder op het onderliggend wegennet (onder andere door het verminderen van het sluipverkeer) neemt niet significant af door het nulplus-alternatief, waardoor de bestaande hinder niet significant afneemt. De kwaliteit van de woonomgeving en de hinderbeleving worden dus niet beïnvloed door het nulplusalternatief.

## **Veiligheidsgevoel**

Aangezien er op het onderliggend wegennet geen wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten zijn, hebben de voorgestelde wijzigingen geen significante impact op de verkeersleefbaarheid.

Het opheffen van conflictpunten op de kruisingen door de voorgestelde wijzigingen, heeft een positieve impact op de verkeersveiligheid en het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Vanuit deze optiek is het nulplus-alternatief dan ook aan te bevelen.

## **Beleving van de landschappelijke omgeving**

De voornaamste impact op beleving van de landschappelijke omgeving is te verwachten ten gevolge van de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. Aan de kant van de Bernhardweg is de impact op de beleving van de landschappelijke omgeving, door de reeds sterk verstoorde context, beperkt. Ter hoogte van de aansluiting met de Molendijk is de verwachte impact op de beleving het grootst. De geplande ingreep zal de Sloeweg, die nu slechts beperkt visueel aanwezig is in het landschap, sterk accentueren. Bovendien verdwijnt een belangrijk deel van de Molendijk die, met zijn dubbele bomenrij, een aantrekkelijk landschappelijk element is.

Ter hoogte van de aansluiting A58-N62 is de impact, door de reeds aanwezige taluds van de Sloeweg, beperkt. Tussen het omliggende landschap en de bestaande infrastructuur ligt een strook bos die bewaard blijft, waardoor de visuele impact en de veroorzaakte hinder verwaarloosbaar zijn.

## 5.2 Nulplus-alternatief 2 (of faserings-alternatief)

In dit nulplus-alternatief wordt de Sloeweg niet volledig verdubbeld, maar wordt een **wisselstrook** aangelegd. Deze wisselstrook zal in de ochtend geopend zijn voor verkeer in zuidelijke richting (de Westerscheldetunnel en Sloepoort) en in de namiddag en avond voor verkeer in noordelijke richting.

De wisselstrook heeft geen aansluitingen op het onderliggend wegennet en **sluit de Westerscheldetunnelweg rechtstreeks aan op de A58**.

### 5.2.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied

#### Totaal Ruimtebeslag

De aanleg van een wisselstrook ten westen van de huidige Sloeweg heeft een aanzienlijke impact op het totale ruimtebeslag van de infrastructuur. Door het gescheiden karakter van de wisselstrook worden het ruimtebeslag en de ruimtelijke impact benadrukt. Vooral ter hoogte van de Molendijk en bij de aansluiting richting Westerscheldetunnel is het ruimtebeslag aanzienlijk. Hierdoor ontstaat een aanzienlijke restruimte.

De bouw van een bijkomende aansluitlus ter hoogte van de A58 leidt bovendien tot het verdwijnen van de bestaande groenbuffer en het ontstaan van een nieuwe restruimte.

De impact op het totale ruimtebeslag van nulplus-alternatief 2 is negatief.

#### Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)

De aanleg van een wisselstrook heeft een beperkte impact op de ruimtelijke functies binnen het gebied. Aangezien de wisselstrook geen aansluitingen kent met het onderliggend wegennet, is de impact op het functioneren van het gebied beperkt. Het bestaan van een aparte wisselstrook in het faseringsalternatief komt het economisch functioneren op het hogere schaalniveau ten goede, aangezien het transport tussen de Westerscheldetunnel en de A58 beter kan doorstormen door het Sloegebied. Voor de lokale economie is de impact ook licht positief, aangezien lokaal transport minder hinder zal ondervinden. Voor de functie wonen betekent de aanleg van de wisselstrook dat de Sloeweg aanzienlijk dichterbij een aantal boerderijen komt te liggen. De woonfunctie wordt plaatselijk dus ingrijpender verstoord, hoewel ze niet moet verdwijnen. Vooral voor de functie landbouw houdt het een verlies van areaal in, door het extra ruimtebeslag van de wisselstrook. Voor de recreatiefunctie betekent de wisselstrook voornamelijk visuele hinder en een versterking van de bestaande barrière die de Sloeweg reeds vormt.

#### Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)

De (interne en externe) bereikbaarheid van het gebied zal naar verwachting licht verbeteren. Door de aanleg van een wisselstrook verbetert de doorstroming op de Sloeweg, vooral voor het doorgaand verkeer. Ook wordt een zeer licht positieve impact verwacht op regionale verplaatsingen tussen de zones direct rond de Sloeweg.

Het faserings-alternatief heeft nauwelijks impact op interne verplaatsingen binnen de deelgebieden. Het faserings-alternatief biedt een oplossing voor de meeste verkeersafwikkelingsproblemen, die zich momenteel op en rond de Sloeweg voordoen. Door de aanleg van de wisselstrook zal een deel van het verkeer de bestaande Sloeweg mijden.



## 5.2.2 Wijzigingen in de sociale beleving

### Perceptie van het wegennet

De aanleg van een wisselstrook heeft een impact op de perceptie van het wegennet. Enerzijds wordt het bestaande scheidende karakter van de weg versterkt, anderzijds zorgt de aanleg van een wisselstrook voor betere doorstroming en leidt zij niet tot een toename van de complexiteit van de Sloeweg.

Op het vlak van verkeersintensiteit is er weinig verschil te verwachten ten opzichte van het nul-alternatief. Het faserings-alternatief heeft geen impact op interne verplaatsingen binnen de deelgebieden. Wel zal er een zeer licht positieve impact op regionale verplaatsingen tussen de zones direct rond de Sloeweg zijn. Voor doorgaand en extern verkeer is er een licht positieve impact door de verbeterde doorstroming op de Sloeweg.

De breedte van de weg zal aanzienlijk toenemen door de aanleg van een gescheiden wisselstrook. Toch is de visuele impact van de aanleg van de wisselstrook beperkt, behalve bij de voorziene aansluitpunten. De wisselstrook versterkt voornamelijk de reeds aanwezige verstoring. De aanleg van de aansluiting met de Westerscheldetunnel heeft op zich een belangrijke visuele impact, maar deze zal na aanleg van het bedrijventerrein Sloepoort vanuit het landschap moeilijk waarneembaar zijn. De impact van de aansluitlus met de A58 is aanzienlijk, daar de bestaande visuele buffer (bos) wordt opgeheven.

### Toegankelijkheid van het wegennet

Doordat de bestaande kruisingen en oversteekplaatsen op de Sloeweg blijven bestaan, is geen er impact te verwachten op het openbaar vervoer of het langzaam verkeer.

### Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving

Het aanbieden van een congestievrije verbinding op stroomwegniveau verhindert sluisverkeer op het onderliggend wegennet. Er is een lichte afname van sluisverkeer op de N666 Bernhardweg Midden (door de Zak van Beveland) en op de Nieuwe Rijksweg te verwachten. Uit de verkeerssimulaties voor 2020 blijkt evenwel dat het positieve effect van het faserings-alternatief op de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet beperkt is.

Door de aanleg van de wisselstrook komt de Sloeweg aanzienlijk dichterbij een aantal boerderijen te liggen, in het bijzonder ter hoogte van de Maalweg, de Vleugelhofweg en de Molendijk. De boerderijen zelf kunnen blijven bestaan, maar de omgeving wordt aanzienlijk verstoord. Voor het mitigeren van de geluidshinder wordt er een aantal maatregelen genomen.

### Veiligheidsgevoel

De aanleg van een wisselstrook leidt ertoe dat een groot deel van het doorgaande verkeer van de huidige Sloeweg naar de nieuw aangelegde wisselstrook wordt geleid. Het verplaatsen van verkeer van wegen met gelijkvloerse kruisingen naar wegen zonder conflictpunten draagt bij tot de verkeersveiligheid.

Op de Nieuwe Rijksweg en de Bernhardweg is een significante, zij het beperkte, vermindering van de verkeersdruk te verwachten. Dit kan een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

## Beleving van de landschappelijke omgeving

De aanleg van de wisselstrook versterkt de reeds aanwezige verstoring. De aanleg van de aansluiting met de Westerscheldetunnel heeft op zich een belangrijke visuele impact. Deze zal vanuit het landschap echter moeilijk waarneembaar zijn na aanleg van het bedrijventerrein Sloepoort. De impact van de aansluitlus ter hoogte van de A58 is aanzienlijk. Deze aansluitlus versnipperd het landschap en zorgt voor een nieuwe 'dijk', die niet past in het polderlandschap. Bovendien wordt de bestaande visuele buffer (bos) opgeheven. Bijkomend dringt de infrastructuur weer dieper binnen in het landschap.

Door de aanleg van de wisselstrook wordt de verstoring van het landschap aanzienlijk versterkt. De nieuwe Sloeweg zal bovendien steeds meer domineren. Er verdwijnt een aanzienlijke oppervlakte van het polderlandschap. De beoordeling van het faserings-alternatief voor de beleving van de landschappelijke omgeving is licht negatief: de kwaliteit van het landschap gaat achteruit en de visuele hinder wordt versterkt.

### 5.3 Alternatief A standaard, met aansluiting Vleugelhofweg (A)

Alternatief A voorziet in de verdubbeling van de Sloeweg tot 2x2 rijstroken over de gehele lengte van aan de Bernhardweg tot aan de aansluiting met de A58.

De aansluitingen tussen Bernhardweg, Tunnelweg en Sloeweg worden volledig conflictvrij en dus ongelijkvloers aangelegd.

In de basisvariant wordt een ongelijkvloerse aansluiting met het onderliggend wegennet voorzien ter hoogte van de Vleugelhofweg. Het lokale verkeer wordt via rotondes aan beide zijden van de Sloeweg (N62) afgewikkeld en via op- en afritten aangesloten op de N62.

Aangezien deze aansluiting aanzienlijk noordelijker ligt dan de huidige aansluiting aan de Stoofweg, wordt ter hoogte van de Stoofweg een langzaam-verkeerstunnel (landbouw-verkeer, fietsers, voetgangers, en dergelijke) aangelegd, die ook als calamiteitenweg dienst doet.

Het op- en afritcomplex N62-A58 wordt aangepast teneinde meer conflictvrije aansluitingen te realiseren.

Voor het conflictvrij maken van de 'relatie' tussen N62 en A58 naar en vanuit Goes, wordt een extra oprit ten zuiden van de A58 en een extra afrit ten noordoosten van de A58 aangelegd. Hiermee is de N62 naar het oosten conflictvrij aangesloten op de A58.

De N664 (voormalige N254, de Nieuwe Rijksweg) wordt als gebiedsontsluitingsweg met behulp van een half klaverblad aangesloten op de A58. De uitwisseling met de Sloeweg (N62) geschiedt met behulp van twee extra naar het zuiden gerichte verbindingswegen vanaf de Sloeweg (N62) en aansluitend op de zuidelijke rotonde van het half klaverblad N664/A58.

Het verkeer richting N254 wordt ontmoedigd via de aanleg van een extra indirecte lusvormige verbindingsweg. Voor het rechtdoorgaand verkeer vanaf de N664 naar de N62 volstaat een langgerekte verbindingsweg.

Voor verkeer vanuit Middelburg richting N62 dient de afrit verplaatst te worden naar voor het kruispunt A58-N62. Ook de lokale oprit richting A58 Goes (vanuit het noorden) wordt verplaatst. Lokale op- en afritten richting Middelburg en richting 's-Heer Arendskerke blijven zoals in de huidige situatie.

### 5.3.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied

#### Totaal Ruimtebeslag

Door de verbreding van de Sloeweg en de aanleg van aansluitingen en knooppunten wordt een aanzienlijke hoeveelheid open ruimte ingenomen (landbouwland). Alternatief A scoort (licht) negatief op het totale ruimtebeslag, vooral ter hoogte van het knooppunt N62-A58.

#### Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)

Het effect van alternatief A op de verschillende functies in het gebied is uiteenlopend en meestal plaatselijk van aard. Vooral voor de landbouwfunctie is de impact het grootst. Door de wegverbreding en ruimte-inname ter hoogte van de kruispunten heeft het alternatief een negatieve impact op de landbouwfunctie. De landbouwpercelen worden doorsneden en moeten ruimte inleveren voor de uitbreiding van de infrastructuur. Ter hoogte van de Stoofweg wordt de mogelijkheid van een landbouw tunnel/calamiteitenweg voorzien voor het landbouwverkeer, hetgeen de impact voor het landbouwverkeer kan verlichten. Op de economische en industriële functie heeft alternatief A een licht positieve impact. De bereikbaarheid voor belangrijk economisch transport vanuit en door het gebied wordt verhoogd, zonder een grote negatieve ruimtelijke impact voor de economische functie. Negatief is dat ter hoogte van het knooppunt Sloeweg (N62)-Bernhardweg-Westerscheldetunnel, de geplande infrastructuur een hoek afsnijdt van het toekomstig industriegebied Sloepoort.

Door de verbreding van de Sloeweg, komt de infrastructuur dicht tegen een aantal boerderijen te liggen, waardoor de woonkwaliteit achteruit gaat. Ter hoogte van de kern van Heinkenszand is aan de westelijke kant (tussen Stelleplas en Heinkenszand) een woonuitbreiding, het zogenaamde 'gewilde landschappelijke wonen', voorzien. De nieuwe infrastructuur zal, gezien de nabijheid ervan, een licht negatieve invloed hebben op de kwaliteit van het toekomstige woongebied. Alternatief A heeft ter hoogte van het nieuwe knooppunt A58-N62 een impact op het recreatiedomein Stelleplas. De nieuwe lus ligt erg dicht tegen de recreatie-infrastructuur aan en heeft ongetwijfeld een negatieve impact op de kwaliteit ervan.

#### Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)

De aanleg van alternatief A heeft een licht negatieve impact op de structuur van het gebied. De bestaande verstoring van de Sloeweg wordt versterkt door de verbreding van de Sloeweg. Hierdoor wordt het gebied verder versnipperd, worden bestaande barrières versterkt en worden nieuwe barrières opgeworpen.

### 5.3.2 Wijzigingen in de sociale beleving

#### Perceptie van het wegennet

De verbreding van de Sloeweg gaat gepaard met het verwijderen van de opgaande begroeiing langs delen van de weg. Verder beperkt de impact van de verbreding zich tot het versterken van de reeds aanwezige visuele barrière, die de Sloeweg is.

Een aantal aanzienlijke reliëfwijzigingen (ten gevolge van de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen) worden vanuit het perceptiestandpunt negatief beoordeeld.

De aanleg van alternatief A heeft tot gevolg dat het zuidelijkste deel van de Sloeweg minder verkeer te verwerken krijgt, en dat regionaal verkeer minder gebruik maakt van de Sloeweg.

Op een aantal gebiedsontsluitingswegen zoals de Postweg (N665) en de Nieuwe Rijksweg (N254), en de Bernhardweg Midden (N666) is voor alternatief A een zeer sterke afname van het verkeer te verwachten. Ook op andere delen van het onderliggend wegennet zoals de Korenweg is een sterke verkeersafname te verwachten. Op de Herteweg te Nieuwdorp is een toename van het verkeer te verwachten. Ook op de Maalweg (22) is een aanzienlijke verkeerstoename te verwachten.

In alternatief A is een toename van het verkeer op de Sloeweg en Deltaweg te verwachten, wat duidt op een verschuiving van het verkeer naar regionale stroomwegen. Dit komt de perceptie van het wegennet ten goede.

### **Toegankelijkheid van het wegennet**

Voor fiets, voetgangers en landbouwverkeer garandeert de langzaam verkeerstunnel ter hoogte van de Stoofweg het behoud van de verbinding. De tunnel in de Stoofweg is een tunnel voor alle verkeer, dus de bus kan hier ook de Sloeweg kruisen; uitwisselen met de Sloeweg kan niet.

Het doorgaand verkeer ondervindt een positief effect van de verbetering van de doorstroming op de Sloeweg. Bepaalde gebiedsinterne verplaatsingen worden licht negatief beïnvloed door de wijzigingen in alternatief A. Bijvoorbeeld verplaatsingen tussen 's-Heerenhoek en westelijk van de Sloeweg gelegen gebieden kennen een aanzienlijk (+ 10%) langere reistijd.

### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

Door de verbreding van de Sloeweg komt de infrastructuur dichterbij een aantal boerderijen te liggen, waardoor de kwaliteit van de woonomgeving achteruit gaat. Ook voor de geplande woonuitbreiding (het zogenaamde 'gewilde landschappelijke wonen'), ten westen van de kern van Heinkenszand, heeft de nieuwe infrastructuur een licht negatieve impact op de kwaliteit van de woonomgeving. De geluidshinder wordt gemitigeerd door de aanleg van gronddammen en een absorberend geluidsscherm.

De hinderimpact van alternatief A is niet bijzonder groot. Er wordt een verschuiving van het verkeer naar de regionale stroomwegen verwacht, maar de verkeersdruk op de erftoegangswegen zal afnemen. Er wordt dus geen toename van sluipverkeer verwacht, maar de uitbreiding van de Sloeweg heeft een grotere hinderbeleving van deze weg tot gevolg.

Volgens het deelrapport trillingen heeft alternatief A een neutraal effect naar de hinderoppervlakte. We kunnen dus besluiten dat de impact van alternatief A beperkt is voor wat betreft hinderbeleving, maar de kwaliteit van de woonomgeving lokaal wel verstoort.

### **Veiligheidsgevoel**

De verschuiving van verkeer naar de regionale stroomwegen toe en weg van de gebiedsontsluitende wegen, heeft een positieve invloed op het veiligheidsgevoel. Er is evenwel in Alternatief A geen globale verlichting van de verkeersdruk op erftoegangswegen te verwachten. De oversteekbaarheid van de Sloeweg blijft op de meeste plaatsen behouden. Door de ongelijkvloerse (conflictvrije) aansluitingen en vooral door de langzaam-

verkeerstunnel ter hoogte van de Stoofweg, wordt oversteken op deze punten als veiliger ervaren.

### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

Door de verbreding van de Sloeweg wordt een aanzienlijke oppervlakte cultuurhistorisch polderlandschap vernietigd. De ontstane opdeling van het polderlandschap wordt versterkt. Deze impact wordt matig negatief beoordeeld. De aanleg van de verschillende aansluitingen en knooppunten heeft een belangrijke impact op de beleving van de landschappelijke omgeving in het gebied. De samenhang tussen de verschillende polders en de kenmerkende elementen ervan (dijken, boerderijen) wordt ernstig verstoord, en staan de beleving van de landschappelijke omgeving als één samenhangend geheel in de weg.

Het knooppunt ter hoogte van de Bernhardweg heeft door zijn verhoogde ligging een aanzienlijke visuele impact. De geplande aanleg van de Sloepoort en de aanwezige context maken echter dat de impact op de landschappelijke beleving als verwaarloosbaar mag worden beschouwd.

De aansluiting Vleugelhofweg verstoort het aanwezige wegen- en perceelspatroon en verstoort de landschappelijke beleving aanzienlijk. Het open poldergebied wordt aan beide zijden van de Sloeweg verknipt. Bovendien zal de landschapsverstoring vanaf aanzienlijke afstand waarneembaar zijn.

Het aansluitcomplex met de A58 vormt een kluwen van aansluitlussen, dat de aanwezige patronen vernietigt en de beleving van het landschap sterk verstoort. Voor de aanleg van het aansluitcomplex met de A58 moet het bos, dat de visuele buffer vormt ten noorden van de Sloeweg, verdwijnen. De meest negatieve impact op landschapsbeleving is te verwachten van de aansluitlus ten oosten van de kruising A58-N62. De Stelledijk en het landschappelijk waardevolle restgebied er rond worden zo goed als vernietigd.

## **5.4 Alternatief A, variant 1: aansluiting Molendijk met centrale rotonde**

In variant 1 worden de aansluitingen ter hoogte van de Vleugelhofweg en de voetgangerstunnel op de Stoofweg vervangen door een aansluiting ter hoogte van de Molendijk.

In variant 1 wordt deze aansluiting voorzien via een centrale rotonde. Deze oplossing houdt in, dat het bestemmingsverkeer afgewikkeld wordt via een centraal gelegen rotonde. Plaatselijk worden de doorgaande rijbanen uitgebreid tot 2x3 rijstroken, waarna de linkerrijstrook zich afsplitst van de doorgaande rijstroken naar de centrale rotonde. Het lokale verkeer dient deze linkerrijstrook te kiezen om de rotonde te bereiken. Doorgaand verkeer wordt rechts langs de rotonde onder de kruisende wegen geleid. Het verkeer dat de rotonde verlaat en de N62 oprijdt, wordt samengevoegd met de twee doorgaande rijstroken tot een driestrooksrijbaan. Na een beperkte lengte kan de linkerrijstrook worden beëindigd en resteert een 2x2 strooks-dwarsprofiel. Deze constructie maakt een compacte uitvoering van de aansluiting mogelijk.

## 5.4.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied

### Totaal Ruimtebeslag

De aanleg van de centrale (verhoogde) rotonde en plaatselijke uitbreiding van de rijstroken tot 2x3, leidt tot verhoogd ruimtebeslag ter hoogte van de Molendijk. Het algemene effect op het totale ruimtebeslag van alternatief A1 is matig negatief, overeenkomstig het alternatief A.

De aanpassingen ter hoogte van de Molendijk zijn meer op bestaande infrastructuur geënt dan de aansluiting ter hoogte van de Vleugelhofweg in de basisvariant A. Hierdoor wordt er minder open ruimte in beslag genomen dan bij de basisvariant A.

### Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)

De impact op de ruimtelijke structuur van variant A1 is vergelijkbaar met de basisvariant van A, met als verschil dat daar waar de impact in de basisvariant groot was bij de kruising van de Sloeweg met de Vleugelhofweg, de impact nu verschuift naar het knooppunt Molendijk-Sloeweg. De aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting hier heeft vooral gevolgen voor de landbouwfunctie en de woonkern 's-Heerenhoek, waar de infrastructuur dichterbij komt te liggen en waarvoor de lokale aansluitingen op de Sloeweg (N62) verdwijnen. Doordat een aantal lokale aansluitingen op de Sloeweg (N62) wordt afgesloten, ondervinden vooral de landbouwfunctie en de woonfunctie deze hinder en neemt de samenhang binnen het gebied af.

Voor de meeste functies blijven de effecten van alternatief A1 gelijk met de basisvariant van alternatief A. Voor de functies landbouw, wonen en recreatie zijn de effecten plaatselijk (vooral bij de knooppunten A58-N62 en N62-Molendijk) matig negatief. Voor de economische functie biedt alternatief A1 een positieve oplossing. Verder ondervinden de ruimtelijke functies geen opvallend nadeel door de aanleg van alternatief A1.

### Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)

De aanleg van de centrale (verhoogde) rotonde heeft een sterk structurerende impact, waardoor de bestaande structuren vervagen en het functioneren van het gebied beïnvloed wordt. Belangrijk daarbij is dat het gaat om een (voor dit gebied) aanzienlijke reliëfwijziging.

Structureel is variant 1 vergelijkbaar met de basisvariant van A, zij het dat het effect op de landschapsstructuur (het aanbrengen van nieuwe reliëfelementen, het opknippen van het landschap) op een andere locatie plaatsvindt, dichterbij de woonkern 's-Heerenhoek. De impact voor de kernen 's-Heerenhoek en Nieuwdorp is dan ook groter ten opzichte van de basisvariant van alternatief A. Algemeen kunnen we voor wat betreft het ruimtelijk en sociaal functioneren van het gebied stellen dat alternatief A barrièrevorming tussen het gebied boven en het gebied onder de A58 stimuleert en lokaal ten oosten en ten westen van de Sloeweg.

## 5.4.2 Wijzigingen in de sociale beleving

### Perceptie van het wegennet (voor variant 1 & 2 van alternatief A)

De perceptie van de complexiteit van het wegennet is vergelijkbaar met het basisalternatief A. Ten opzichte van de nul-alternatief neemt de complexiteit van de Sloeweg toe, in het bijzonder ter hoogte van geplande knooppunten. Door de ingrepen neemt echter ook de

veiligheid toe, wat op zijn beurt een positieve impact heeft op de perceptie van het wegnnet.

In de varianten A1 & A2 met aansluiting op de Molendijk in plaats van op de Vleugelhofweg, is de licht negatieve impact op regionale verplaatsingen die werd vastgesteld in de basisvariant, beperkter. Met name voor verplaatsingen van 's-Heerenhoek naar de westelijk van de Sloeweg gelegen gebieden is de impact in deze variant veel beperkter. Ook verplaatsingen tussen Nieuwdorp en 's-Heerenhoek en de gebieden ten noorden van de A58 ('s-Heer Arendskerke) kunnen aanzienlijk sneller dan in het basisalternatief A.

Voor de andere verplaatsingstypes is het effect vergelijkbaar met Alternatief A basis.

In tegenstelling tot in Alternatief A basis zijn voor deze alternatieven wel een daling van het verkeer op erftoegangswegen te verwachten. De varianten worden vanuit dit standpunt dan ook positiever beoordeeld dan het 'Alternatief A basis'.

Daarnaast valt ook het hogere gebruik van het zuidelijke gedeelte van de Sloeweg op. Dit duidt erop dat in de varianten A1 & A2 de Sloeweg meer gebruikt wordt door regionaal verkeer dan in 'Alternatief A basis'.

In de varianten A1 & A2 is ook een toename te verwachten van verkeer op de Heinkenszandse weg, daar waar in de basisvariant vooral op de Maalweg een toename verwacht wordt.

Het belangrijkste verschil ten opzichte van het basisalternatief is de verkeersintensiteit op de Postweg en de Heinkenszandseweg. Op de Postweg is de intensiteit vergelijkbaar met het nul-alternatief, daar waar in het 'Alternatief A basis' de verkeersintensiteit sterk afnam.

### **Toegankelijkheid van het wegnnet (voor variant 1 & 2 van alternatief A)**

Ten noorden van de Molendijk zijn er weinig kruisingsmogelijkheden voor fiets, voetgangers en landbouwverkeer. Dit heeft een licht negatieve impact op de verbindingen en de toegankelijkheid van het wegnnet.

Voor het openbaar vervoer is er geen probleem. De bestaande verbinding via de Stoofweg kan eenvoudig naar de Molendijk verlegd worden.

### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving (voor variant 1 & 2 van alternatief A)**

Gezien de verhoogde intensiteit op de Postweg en de Heinkenszandseweg zullen de plaatselijke bewoners toenemende hinder ondervinden en gaat de kwaliteit van de woonomgeving er hier op achteruit. Ook voor de boerderijen langs de Sloeweg (N62) is er een achteruitgang van de kwaliteit van de woonomgeving door de grotere nabijheid van de Sloeweg. De geluidshinder wordt beperkt door het nemen van mitigerende maatregelen (gronddammen en een absorberend geluidsscherm). Ten noorden van de Molendijk wordt de oversteekbaarheid negatief beïnvloed. Door de afsplitsing van het lokale verkeer wordt een afname van het sluipverkeer verwacht.

Volgens het deelrapport trillingen hebben alternatieven A1 en A2 een neutraal effect naar trillingshinder, dit wil echter niet zeggen dat er geen lokale effecten kunnen bestaan.

## **Veiligheidsgevoel (voor variant 1 & 2 van alternatief A)**

De verschuiving van het verkeer, van de gebiedsontsluitende wegen naar de regionale stroomwegen, heeft een positieve invloed op het veiligheidsgevoel.

Variant A1 met de centrale rotonde is een zeer leesbare en duidelijke oplossing voor de aansluiting op het onderliggend wegennet en leidt tot een hoger veiligheidsgevoel. De scheiding van de lokale en doorgaande verkeersstromen op de Sloeweg door splitsing en samenvoeging van de linkerrijstrook is ietwat ongewoon doch hoeft, indien goed aangeduid, niet tot veiligheidsproblemen te leiden.

De toename van verkeer op de Hertenweg te Nieuwdorp wordt negatief beoordeeld vanuit verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel van de gebruikers.

De verkeerstoename op de Heinkenszandse weg, die een gebiedsontsluitende functie, heeft is te verkiezen boven een verkeerstoename op de Maalweg zoals in 'Alternatief A basis'.

De aanleg van conflictvrije kruisingen tussen de Sloeweg enerzijds en de Bernhardweg en de Molendijk anderzijds heeft een positieve impact op de veiligheidsbeleving.

Globaal genomen worden de varianten 1 & 2 positiever beoordeeld op verkeersleefbaarheid dan de basisvariant A.

## **Beleving van de landschappelijke omgeving**

De belangrijkste impact op landschapsbeleving is te verwachten ter hoogte van de aansluiting op de Molendijk. De geplande ingreep zal de Sloeweg, die nu slechts beperkt visueel aanwezig is in het landschap, sterk accentueren. Bovendien verdwijnt een belangrijk deel van de Molendijk die, met zijn dubbele bomenrij, een aantrekkelijk visueel geheel vormt.

In vergelijking met het de basisvariant van A is de impact iets groter. Het betrokken landschap wordt immers hoger gewaardeerd.

## **5.5 Alternatief A, variant 2: aansluiting Molendijk met half klaverblad**

In een tweede variant wordt alternatief A uitgevoerd met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk, die uitgevoerd wordt als een half klaverblad.

In deze variant wordt het splitsen en weer samenvoegen van de linkerrijstrook op de N62 voor bestemmingsverkeer vermeden, en kan vanuit beide richtingen rechts worden uitgevoerd.

De aansluiting wordt uitgewerkt via een halve klaverbladaansluiting aan de zuidkant en een Haarlemmermeer-aansluiting aan de noordkant. Voor de aansluitingen op de kruisende weg wordt telkens gebruik gemaakt van een rotonde.

### **5.5.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied**

#### **Totaal Ruimtebeslag**

De aansluiting (met een half klaverblad) neemt meer ruimte in dan de aansluiting met een centrale rotonde. Het effect van alternatief A2 op het totale ruimtebeslag is dus iets



negatiever dan het effect van variant A1 en basisvariant A. Het globale ruimtebeslag is echter matig negatief.

### **Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)**

De impact op de verschillende functies en de ruimtelijke structuur van variant A2 is vergelijkbaar met variant A1 en de basisvariant van alternatief A. Ter hoogte van de kruising Molendijk-Sloeweg is de impact op het gebiedsfunctioneren ingrijpender dan variant 1. Vooral voor de kwetsbare weggebruikers en de landbouwtransporten zijn de effecten groter.

Voor de functies landbouw, wonen en recreatie zijn de effecten plaatselijk (vooral ter hoogte van de knooppunten N62-A58 en N62-Molendijk) matig negatief.

### **Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)**

De aansluiting neemt meer ruimte in dan de aansluiting met centrale rotonde. Bovendien treedt meer versnippering op. Hierdoor wordt de impact als meer negatief beoordeeld dan A1. De impact van alternatief A variant 2 op het functioneren van het gebied wordt als negatief beoordeeld.

## **5.5.2 Wijzigingen in de sociale beleving**

### **Perceptie van het wegennet**

Voor bespreking zie variant 1 van alternatief A.

### **Toegankelijkheid van het wegennet**

Voor bespreking zie variant 1 van alternatief A.

### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

Voor bespreking zie variant 1 van alternatief A.

### **Veiligheidsgevoel**

De tweede variant, met dubbele rotonde en half klaverblad, wordt vanuit verkeersveiligheid evenwaardig beoordeeld aan variant 1 van alternatief A. Het splitsen en samenvoeging van de linkerrijstrook wordt hier vermeden, doch de tweede rotonde vormt een extra conflictpunt. Met name voor kwetsbare weggebruikers is dit nadelig. Het effect van alternatief A, variant twee wordt als matig positief beoordeeld.

### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

In vergelijking met variant A1 is de impact op de landschappelijke beleving iets groter. De ingreep dringt immers verder door in het landschap. Globaal genomen wordt de impact op de beleving van de landschappelijke omgeving als negatief beoordeeld.

## **5.6 Alternatief A, variant 3: aansluiting Molendijk met centrale rotonde en extra aansluiting Postweg**

Alternatief A, Variant 3 is een variant op alternatief A, variant 1, waarbij een extra wegvak wordt aangelegd tussen de Postweg en de N62. Dit wegvak loopt parallel aan de A58 en sluit op de N62 aan via een extra rotonde westelijk van de N62.

### **5.6.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied**

#### **Totaal Ruimtebeslag**

De aanleg van een extra wegvak en een extra rotonde leidt tot een grotere impact op het totale ruimtebeslag ten opzichte van variant A1. Het globale effect op het totale ruimtebeslag wordt negatief beoordeeld.

#### **Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)**

De aanleg van een extra wegvak ter hoogte van de Postweg heeft een invloed op de verschillende ruimtelijke functies. Vooral voor de woonfunctie in Lewedorp en de landbouwfunctie betekent het wegvak een extra ontsluiting, waardoor er meer mogelijkheden zijn voor het plaatselijk verkeer en de bereikbaarheid verbetert. Dit positieve effect ten opzichte van de reeds besproken negatieve effecten, heeft tot gevolg dat voor alternatief A, variant 3 de ruimtelijke structuur voor de verschillende functies neutraal beoordeeld wordt.

#### **Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)**

Het gebiedsfunctioneren wordt door variant 3 in gelijke mate beïnvloed als door variant 1 en 2, met dit verschil dat de aanleg van een bijkomende infrastructuur zorgt voor een snellere afwikkeling van het verkeer op de A58 en de Sloeweg. Dit komt het intern functioneren van het gebied ten goede, vooral in het noordelijke deel van het studiegebied.

### **5.6.2 Wijzigingen in de sociale beleving**

#### **Perceptie van het wegennet**

Door de extra aansluiting die in variant A3 voorzien wordt, wordt ook met een aansluiting aan de Molendijk, de verkeersafname op de N665 Nieuwe Rijksweg gerealiseerd, en wordt het verkeer sneller naar de Sloeweg en de A58 geleid via de parallelweg.

De complexere verkeersinfrastructuur en de extra rotonde hebben evenwel een impact op verkeersstromen van de N664 (Nieuwe Rijksweg) richting de Sloeweg. De regionale verkeersstromen worden in deze variant iets trager afgewikkeld. Een gedeelte van het voordeel dat varianten 1 & 2 (de aansluiting Molendijk) hadden ten opzichte van de basisvariant A, met betrekking tot regionale verplaatsingen, wordt hiermee tenietgedaan.

De aanleg van een bijkomende infrastructuur zorgt voor een bijkomende landschappelijke impact in de omgeving van de aansluiting met de A58. De extra aansluiting ligt op een verhoging en zorgt naast extra ruimte-inname voor versnippering.

Met name verplaatsingen tussen 's-Heer Arendskerke enerzijds en 's-Heerenhoek, Nieuwdorp en het Sloegebied anderzijds duren gemiddeld zo'n 5 à 10% langer (1 minuut) dan in de varianten A1 & A2.

De impact van Alternatief A, variant 3 op de perceptie van het wegennet wordt negatief beoordeeld.

### **Toegankelijkheid van het wegennet**

Voor fiets, voetgangers en landbouwverkeer zijn er weinig kruisingsmogelijkheden ten noorden van de Molendijk. Dit heeft een licht negatieve impact op de verbindingen.

Voor het openbaar vervoer is er geen probleem. De bestaande verbinding via de Stoofweg kan éénvoudig naar de Molendijk verlegd worden.

### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

De hinderbeleving neemt toe door een bijkomende verstoring ter hoogte van de Vrooneweg. Lokaal neemt de hinderbeleving daar dus toe. Ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg neemt de lokale hinderbeleving dan weer af, en neemt de kwaliteit van de woonomgeving toe.

Volgens het deelrapport trillingen heeft alternatief A3 een neutraal effect naar trillingshinder. Dit wil echter niet zeggen dat er geen lokale effecten kunnen bestaan. Het deelrapport geluid beschrijft de mitigerende maatregelen, die er genomen worden ter bestrijding van de veroorzaakte geluidshinder.

Globaal genomen wordt de impact van Alternatief A, variant 3 op de hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving matig negatief ingeschat.

### **Veiligheidsgevoel**

Vanuit verkeersleefbaarheid kan de bijkomende maatregel in variant A3 positief beoordeeld worden. Vanuit verkeersveiligheid wordt hij neutraal beoordeeld (extra conflictpunt versus minder verkeer op N665 Nieuwe Rijksweg). Variant A3 draagt bij tot het veiligheidsgevoel in het gebied.

### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

De aanleg van bijkomende infrastructuur leidt tot een aanzienlijke verhoging van de visuele impact in vergelijking met variant A1. De infrastructuur (verhoogd) dringt ook aanzienlijk verder door in het landschap. Dit komt de beleving van de landschappelijke omgeving niet ten goede en de impact van deze variant op de beleving van de landschappelijke omgeving wordt dan ook negatief beoordeeld.

## **5.7 Alternatief B standaard met aansluiting Vleugelhofweg en Drieweg**

In alternatief B wordt net zoals in alternatief A voorzien in een verdubbeling van de Sloeweg tot 2x2 rijstroken over de gehele lengte van de Bernhardweg tot de aansluiting met de A58.

De aansluitingen tussen Bernhardweg, Tunnelweg en Sloeweg worden volledig conflictvrij en dus ongelijkvloers aangelegd.

In de basisvariant wordt een ongelijkvloerse aansluiting met het onderliggend wegennet voorzien ter hoogte van de Vleugelhofweg. Het lokale verkeer wordt via rotondes aan beide zijden van de N62 afgewikkeld en via op- en afritten aangesloten op de N62.

Aangezien deze aansluiting aanzienlijk noordelijker ligt dan de huidige aansluiting aan de Stoofweg, wordt ter hoogte van de Stoofweg een tunnel voor alle verkeer aangelegd die ook als calamiteitenweg dienst doet.

Het alternatief B onderscheidt zich van alternatief A in de manier waarop het gebied ten noorden van de A58 (ter hoogte van 's-Heer Arendskerke) aangesloten wordt op de A58 en het wegennet ten zuiden van de A58. In alternatief A geschiedt deze aansluiting via de Nieuwe Rijksweg. In alternatief B wordt de bestaande verbinding tussen de N62 en de N254 opgebroken. Daarnaast wordt de lokale aansluiting op de A58 verplaatst naar de Drieweg. Deze aansluiting wordt gerealiseerd door een halve klaverbladaansluiting aan de oostkant van de Drieweg.

De huidige ongelijkvloerse aansluiting van de Drieweg op de N664 wordt opgebroken en vervangen door een rotonde.

### 5.7.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied

#### **Totaal Ruimtebeslag**

Door de aanleg van aansluitingen en knooppunten wordt een aanzienlijke hoeveelheid open ruimte ingenomen, met name ter hoogte van het knooppunt N62-A58, de aansluiting N62-Molendijk en de aansluiting A58-Drieweg. De impact op het totale ruimtebeslag is vergelijkbaar met de impact van alternatief A. De ruimte-inname van alternatief A ter hoogte van de kruising Nieuwe Rijksweg-Drieweg verschuift in alternatief B naar de kruising A58-Drieweg.

#### **Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)**

De aanleg van alternatief B heeft zowel een positieve als een negatieve impact op de ruimtelijke structuur van het gebied. Door de verbreding van de Sloeweg wordt de bestaande verstoring versterkt. Hierdoor wordt het gebied verder versnipperd, worden bestaande barrières versterkt en worden nieuwe barrières opgeworpen. De aanzienlijke reliëfwijzigingen ten gevolge van de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen, worden negatief beoordeeld.

De ruimte-inname gaat vooral ten koste van de landbouwfunctie. De impact van alternatief B op de landbouwfunctie is vergelijkbaar met de impact van alternatief A. Er gaat landbouwareaal verloren en er treedt versnippering op. Ter hoogte van de Drieweg komt de nieuwe infrastructuur dicht bij de bestaande bebouwing te liggen, die hierdoor licht negatief beïnvloed wordt. Ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg neemt de druk op de woningen, die op korte afstand van de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254) liggen, af. Het gaat dan met name om woningen in de kernen 's-Heer Hendrikskinderen en Wissekerke. Een deel van deze woningen is rechtstreeks aangesloten op de Nieuwe Rijksweg, een andere deel van de woningen is gelegen aan parallelwegen. Het afsluiten van de Nieuwe Rijksweg komt de woonfunctie hier ten goede. De twee huizen die gelegen zijn binnen de krul van het knooppunt N62-A58 krijgen een tunnel. Hoewel de bereikbaarheid dus verzekerd wordt, neemt de kwaliteit van de woonomgeving af.

De impact op de recreatiefunctie is kleiner dan de impact van alternatief A. De impact ter hoogte van Stelleplas is kleiner dan in alternatief A, gezien de aansluiting N62-A58 anders georganiseerd wordt. De zachte recreatie wordt nog steeds gehinderd door de barrièrewerking van de verbreding van de Sloeweg (N62). De verbrede Sloeweg is tevens een bron voor hinder en verstoring voor de recreanten. Voor de economische functie is de impact van alternatief B beperkt. Een goede doorstroming door het gebied en een goede omsluiting van de bestaande en geplande bedrijventerreinen komt de economische functie ten goede. Voor de bedrijventerrein ter hoogte van Heinkenszand voorziet alternatief B een betere toegang tot de A58, hetgeen de bereikbaarheid van de economische functie hier doet stijgen.

In het algemeen kunnen we de impact van basisvariant van alternatief B matig negatief beoordelen voor wat betreft de impact ervan op de ruimtelijke structuur van het gebied.

### **Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)**

De impact van alternatief B op het functioneren van het gebied is ter hoogte van de aansluiting van de N62 met de A58 minder negatief dan bij alternatief A. Een gevolg van de voorgestelde aansluiting is dat het verkeer op de Drieweg zal toenemen, hetgeen het functioneren van het gebied niet bijzonder schaadt. De kernen Heinkenszand en 's-Heer Arendskerke worden voorzien van een nieuw op- en afrittencomplex voor de A58, dat dichterbij de bestaande kernen is. Het verwijderen van een deel van de bestaande infrastructuur ten noorden van de A58, bij de Nieuwe Rijksweg, leidt tot oppervlaktewinst en ontsnippering. Ter hoogte van de Drieweg treedt daarentegen bijkomende versnippering op.

Regionale verplaatsingen worden negatief beïnvloed door de wijzigingen in alternatief B. Dit geldt met name voor verplaatsingen tussen gebieden aan verschillende zijden van de A58. Verplaatsingen tussen 's-Heer Arendskerke en 's-Heerenhoek duren langer. Dit is natuurlijk het gevolg van het knippen van de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254) ten noorden van de A58. Het negatieve effect is hier sterker dan in alternatief A.

Ook verplaatsingen tussen beide kanten van de Sloeweg duren langer. Het effect is hier vergelijkbaar met dit in alternatief A, aangezien dit effect verbonden is met de aansluitingen op de Sloeweg en niet met de aansluiting A58-Sloeweg.

## **5.7.2 Wijzigingen in de sociale beleving**

### **Perceptie van het wegennet**

Ter hoogte van de Drieweg (voor de kernen 's-Heer Arendskerke en Heinkenszand) neemt de complexiteit van het wegennet toe ten gevolge van de ingrepen van alternatief B. Ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254) neemt de complexiteit van de verkeerssituatie dan weer af. Globaal genomen is de complexiteit van het wegennet voor alternatief B iets beperkter dan voor alternatief A. Mede omdat de aansluiting op de A58 ter hoogte van de Drieweg, minder hinderlijk is voor het functioneren van het gebied, dan de aansluiting ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg.

Ook in alternatief B wordt de bestaande Sloeweg verbreed, hetgeen een licht negatieve impact heeft op de perceptie van het wegennet. Het doorgaand verkeer ondervindt een positief effect van de verbetering van de doorstroming op de Sloeweg. Het effect is hier hetzelfde als in de A-alternatieven.

Het zuidelijkste deel van de Sloeweg krijgt ook in alternatief B basis (net als in alternatief A basis) minder verkeer te verwerken. Dit duidt erop dat regionaal verkeer minder gebruik

maakt van de Sloeweg. Ook op de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254) is een zeer sterke afname van het verkeer te verwachten. Op andere delen van het onderliggend wegennet zoals de Korenweg, de Noordzakweg en vooral de Noordhoekweg, is een sterke verkeersafname te verwachten, hetgeen de perceptie van het onderliggend wegennet positief beïnvloed.

Op de Bernhardweg Midden (N666) is de afname minder uitgesproken dan in de varianten van het A alternatief en vergelijkbaar met alternatief A basis. Voor alternatief B is er geen verkeersafname te verwachten op de Postweg zoals in alternatief A basis en A variant 3.

Op de Hertenweg te Nieuwdorp wordt er een verkeerstoename van +20% verwacht.

### **Toegankelijkheid van het wegennet**

De tunnel in de Stoofweg is een tunnel voor alle verkeer, dus ook de bus kan hier de Sloeweg kruisen. Bovendien garandeert de tunnel het behoud van de verbinding voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer. Uitwisselen met de Sloeweg kan hier niet. De toegankelijkheid van het wegennet voor de langzaam-verkeersgebruikers gaat er niet op achter- of vooruit door alternatief B.

Het openbaar vervoer 's Heerenhoek-Nieuwdorp-Lewedorp, dat gebruik maakt van Stoofweg, moet voor alternatief B omgeleid worden via de Vleugelhofweg of Bernhardweg, hetgeen onvermijdelijk een toename van de reistijd tot gevolg heeft.

Er is een toename van het verkeer op de Sloeweg en Deltaweg te verwachten evenals op de A58 ten oosten van de aansluiting met de Sloeweg. Dit duidt op een duidelijke verschuiving van het verkeer naar regionale en nationale stroomwegen, hetgeen als positief beoordeeld kan worden.

### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

Ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg neemt de druk op de woningen die op korte afstand liggen van de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254) af. Het gaat dan met name om woningen in de kernen 's-Heer Hendrikskinderen en Wissekerke. Door de korte afstand van deze woningen tot de hoofdrijbaan (ook van de woningen aan de parallelwegen), heeft de hoogte van de verkeersintensiteit op de Nieuwe Rijksweg invloed op de hinderbeleving en leefbaarheid hier. Denk daarbij bijvoorbeeld aan geluids- en trillingsoverlast en stank van uitlaatgassen. Voor het mitigeren van geluidshinder wordt er een aantal maatregelen voorgesteld zoals (2) gronddammen en (2) absorberende geluidsschermen.

Voor de gebruikers van de infrastructuur ter hoogte van de aansluiting A58-Drieweg neemt de hinder toe en daalt de omgevingskwaliteit. Lokaal neemt op bepaalde aansluitingen en ontsluitingen de hinder toe, naar algemene hinderoppervlakte heeft alternatief B positieve effecten.

### **Veiligheidsgevoel**

De sterke afname van verkeer op het onderliggend wegennet wordt als zeer positief ervaren en komt het veiligheidsgevoel ten goede. Daarenboven zal de scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer die hier gerealiseerd wordt een positieve bijdrage leveren aan het veiligheidsgevoel.

Meer specifiek zal de sterke lokale verkeersafname ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg leiden tot een toenemend veiligheidsgevoel. De verkeerstoename op de Drieweg zal rond

deze gebiedsontsluitingsweg weinig impact op de verkeersleefbaarheid hebben en dus het veiligheidsgevoel niet al te sterk schaden. De verwachte verkeerstoename op de Hertenweg te Nieuwdorp heeft daarentegen wel een negatieve impact en verhoogt ter plaatse het onveiligheidsgevoel.

In het algemeen kunnen we stellen dat de geplande ingrepen van alternatief B het veiligheidsgevoel in het gebied ten goede komen.

### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

De beleving van de landschappelijke omgeving wordt door de geplande ingrepen aan de Sloeweg verder verstoord. De visuele impact van alternatief B is grotendeels gelijk aan de visuele impact van alternatief A. Het verschil met alternatief A situeert zich vooral ter hoogte van de aansluiting van de Sloeweg met de A58. De visuele impact van de verbreding van de Sloeweg beperkt zich tot het versterken van de landschappelijke barrière die de Sloeweg is, en het verwijderen van de opgaande begroeiing langs delen van de weg.

Vooraf ter hoogte van de (verhoogde) knooppunten en aansluitingen wordt de beleving van het landschap diepgaand verstoord. Het knooppunt ter hoogte van de Bernhardweg heeft door zijn verhoogde ligging een aanzienlijke impact op het landschap en de beleving ervan. De geplande aanleg van Sloepoort en de aanwezige context maken echter, dat de impact vanuit landschappelijk oogpunt als verwaarloosbaar mag worden beschouwd.

Ook de impact van de aansluiting N62-Vleugelhofweg op het landschap is aanzienlijk. Het open poldergebied wordt aan beide zijden van de Sloeweg verstoord en de verstoring van het landschap zal op aanzienlijke afstand waarneembaar zijn.

Voor de aanleg van het aansluitcomplex van de N62 met de A58 moet de groene aanplant, die een visuele buffer vormt ten noorden van de Sloeweg, verdwijnen. Het nieuwe knooppunt heeft aan de westzijde van de A58 een vergelijkbare impact als het bestaande. Aan de Oostzijde is een aanzienlijke verbetering te verwachten door het verwijderen van de verbinding met de Nieuwe Rijksweg. Ter hoogte van de Stelledijk treedt er echter een nieuwe verstoring op. Bijkomende verstoring is te verwachten door de aanleg van de aansluiting A58-Drieweg. Deze aansluiting is deels gelegen in een gebied dat als bijzonder aangemerkt is, waardoor de verstoring als aanzienlijk beschouwd kan worden.

Voor wat betreft het wegvak wordt de beleving van de landschappelijke omgeving in alternatief B licht positiever gewaardeerd als in alternatief A.

De positieve impact van alternatief B voor wat betreft de beleving van de landschappelijke omgeving, wordt echter tenietgedaan door de nieuwe aansluiting bij de Drieweg, waardoor de impact van alternatief B hetzelfde beoordeeld als de impact van alternatief A.

## **5.8 Alternatief B, Variant 1: aansluiting Molendijk met centrale rotonde**

Alternatief B kan uitgevoerd worden in een uitvoering met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk in plaats van ter hoogte van de Vleugelhoflaan.

In variant 1 wordt deze aansluiting voorzien via een centrale rotonde. Deze oplossing houdt in dat het bestemmingsverkeer afgewikkeld wordt via een centraal gelegen rotonde. Plaatselijk worden de doorgaande rijbanen uitgebreid tot 2x3 rijstroken, waarna de linkerrijstrook zich afsplitst van de doorgaande rijstroken naar de centrale rotonde. Het lokale verkeer dient deze linkerrijstrook te kiezen om de rotonde te bereiken. Doorgaand verkeer wordt rechts langs de rotonde onder de kruisende wegen geleid. Het verkeer dat de

rotonde verlaat en de N62 oprijdt wordt samengevoegd met de twee doorgaande rijstroken tot een driestrooksrijbaan. Na een beperkte lengte kan de linkerrijstrook worden beëindigd en resteert een 2x2-strooks-dwarsprofiel. Deze constructie maakt een compacte uitvoering van de aansluiting mogelijk.

### 5.8.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied

#### Totaal Ruimtebeslag

Het algemene effect op het totale ruimtebeslag van alternatief B1 is matig negatief, overeenkomstig het alternatief A1.

Verschillend ten aanzien van alternatief A1 is de ruimte-inname ter hoogte van de aansluiting A58-Drieweg. De extra ruimte-inname ter hoogte van de Drieweg wordt echter gecompenseerd door het verdwijnen van de aansluiting ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg. De ruimte-inname van alternatief B1 verschilt dus nauwelijks met die van alternatief A1.

#### Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)

Variante 1 van alternatief B beïnvloedt de ruimtelijke structuur van het gebied minder ingrijpend dan de basisvariante B. Door de verbreding van de Sloeweg wordt de bestaande barrière verder versterkt, dit geldt voor alle varianten voor de alternatieven A en B. De impact van variante B1 op de landbouwfunctie is minder negatief dan bij de basisvariante B, doordat de aansluiting ter hoogte van de Molendijk een beperktere inname van open ruimte veroorzaakt langs de Sloeweg.

Het afsnijden van de Nieuwe Rijksweg komt de woonfunctie ten noorden van de spoorlijn Goes-Middelburg ten goede. In de kernen 's-Heer Hendrikskinderen en Wissekerke bevindt zich een aantal woningen op korte afstand van de Nieuwe Rijksweg (N664, voormalige N254). Een deel van deze woningen is rechtstreeks aangesloten op de Nieuwe Rijksweg, een andere deel van de woningen is gelegen aan parallelwegen. De positieve impact op de woonfunctie hier komt overeen met die van de basisvariante van alternatief B.

De impact op de recreatieve functie komt overeen met die van basisvariante B. Alleen wordt het landschap ter hoogte van de Molendijk, dat van belang is voor de belevingsfunctie, grondiger verstoord door variante 1. Voor de economische functie is de impact van variante B1 beperkt. Een goede doorstroming door het gebied en een goede ontsluiting van de bestaande en geplande bedrijventerreinen komt de economische functie ten goede.

#### Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)

De aanleg van de centrale (verhoogde) rotonde leidt tot een aanzienlijk ruimtebeslag ter hoogte van de Molendijk en heeft een sterk structurerende impact. Hierdoor vervagen de bestaande structuren. Belangrijk daarbij is dat het gaat om een (voor dit gebied) aanzienlijke reliëfwijziging.

Structureel is variante 1 vergelijkbaar met het basisalternatief, zij het dat het effect op de landschapsstructuur (het aanbrengen van nieuwe reliëfelementen, het opknippen van het landschap) op een andere locatie plaatsvindt.



## 5.8.2 Wijzigingen in de sociale beleving

### Perceptie van het wegennet (voor variant B1 & B2)

De perceptie van het wegennet voor alternatief B1 is vergelijkbaar met die van alternatief B basis, met uitzondering van de situatie ter hoogte van de Molendijk.

Door de aansluiting op het onderliggend wegennet te voorzien op de Molendijk in plaats van op de Vleugelhofweg, is er een licht negatieve impact merkbaar op regionale verplaatsingen. Die werd eveneens vastgesteld in de basisvariant. Verplaatsingen tussen Nieuwdorp en 's-Heerenhoek en de gebieden ten noorden van de A58 ('s-Heer Arendskerke) gaan nu via de iets langere route via de N667 Heinkenszandseweg.

Het belangrijkste verschil ten opzichte van het basialternatief is de verkeersintensiteit op de Heinkenszandseweg. Hier is de intensiteit vergelijkbaar met het nul-alternatief, daar waar in het alternatief B basis de verkeersintensiteit sterk afnam. Dit is een logisch gevolg van de aansluiting op de Molendijk. In de varianten met aansluiting op de Molendijk in plaats van op de Vleugelhofweg is bovendien de licht negatieve impact op regionale verplaatsingen, die werd vastgesteld in de basisvariant, beperkter. Met name voor verplaatsingen van 's-Heerenhoek naar de westelijk van de Sloeweg gelegen gebieden is de impact in deze variant veel beperkter. Ook verplaatsingen tussen Nieuwdorp en 's-Heerenhoek kunnen aanzienlijk sneller dan met een aansluiting ter hoogte van de Vleugelhofweg.

Voor verplaatsingen van 's-Heerenhoek naar westelijk van de Sloeweg gelegen gebieden is de negatieve impact op de reistijden, die in de basisvariant kon vastgesteld worden, beperkter in de varianten B1 & B2.

Varianten B1 & B2 leiden (net als in de varianten van A) tot een hoger gebruik van het zuidelijke gedeelte van de Sloeweg. Dit duidt erop dat in de varianten B1 & B2 de Sloeweg meer gebruikt wordt door regionaal verkeer dan in alternatief B basis. In deze varianten is, tot slot, een verdere afname van het verkeer over de N666 Bernhardweg Midden, te verwachten.

### Toegankelijkheid van het wegennet (voor variant B1 & B2)

Voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer zijn er weinig kruisingsmogelijkheden ten noorden van de Molendijk. Dit heeft een licht negatieve impact op de toegankelijkheid van het wegennet voor deze gebruikers.

Voor het openbaar vervoer is er geen probleem. De bestaande verbinding via de Stoofweg kan eenvoudig naar de Molendijk verlegd worden.

### Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving (voor variant B1 & B2)

De hinderbeleving van alternatief B1 & B2 is vergelijkbaar met deze van de basisvariant van alternatief B.

Er is één belangrijk verschil, dat ook reeds besproken werd in alternatief A1. Gezien de verhoogde intensiteit op de Postweg en de Heinkenszandseweg, zullen de plaatselijke bewoners toenemende hinder ondervinden en gaat de kwaliteit van de woonomgeving er hier op achteruit. Dit wordt echter gecompenseerd door de afname van hinder en de verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving ter hoogte van de Nieuwe Rijksweg. Voor het mitigeren van de ontstane geluidshinder wordt er een aantal maatregelen genomen, zoals de aanleg van gronddammen en een geluidsscherm.

De varianten B1 en B2 hebben positieve effecten op trillingshinder volgens het deelrapport Trillingen. De positieve evaluatie van de alternatieven B1 en B2 wordt vooral gerealiseerd door de intensiteitsvariaties op de Noordhoekweg, de N664 (Nieuwe Rijksweg), de Noordzakweg en de A256. Een positieve evaluatie ten aanzien van trillingshinder wilt echter niet zeggen dat lokale ontsluitingen en aansluitingen geen negatieve effecten kunnen hebben, dit is wel het geval.

### **Veiligheidsgevoel**

Het (verkeers)veiligheidsgevoel wordt voor alternatief B1 (matig) positief beoordeeld (beter dan basisvariant B).

De verschuiving van verkeer van de gebiedsontsluitende wegen naar de regionale stroomwegen heeft een positieve invloed op de het (verkeers)veiligheidsgevoel van de gebruikers van het onderliggende wegennet. Net zoals in alternatief B basis is een daling van het verkeer op erftoegangswegen te verwachten. Het effect is hier evenwel sterker. De varianten worden vanuit dit standpunt dan ook positiever beoordeeld dan het basisalternatief.

Variant B1 (met een centrale rotonde) is een zeer duidelijke oplossing voor de aansluiting op het onderliggend wegennet en draagt bij tot de verkeersveiligheid. De scheiding van de lokale en doorgaande verkeersstromen op de Sloeweg door splitsing en samenvoeging van de linkerrijstrook hoeft, indien goed aangeduid, niet tot veiligheidsproblemen te leiden.

Voor de gebruikers van de Sloeweg heeft de aanleg van conflictvrije kruisingen tussen de Sloeweg enerzijds en de Bernhardweg en de Molendijk anderzijds, een positieve impact op het (verkeers)veiligheidsgevoel.

De toename van verkeer op de Herteweg te Nieuwdorp wordt negatief beoordeeld in het licht van het veiligheidsgevoel. De verkeerstoename op de Heinkenszandse weg, die een gebiedsontsluitende functie heeft, is gewenst en geeft geen aanleiding tot veiligheidsproblemen. Wel wordt hier een grotere verkeersintensiteit verwacht, wat het onveiligheidsgevoel hier kan doen toenemen.

### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

De belangrijkste impact op de landschapsbeleving is te verwachten ter hoogte van de aansluiting van de N62 en de Molendijk, overeenkomstig alternatieven A1 & A2. De geplande ingreep zal de Sloeweg, die nu slechts beperkt visueel aanwezig is in het landschap, sterk accentueren. Bovendien verdwijnt een belangrijk deel van de Molendijk die, met zijn dubbele bomenrij, sterk bijdraagt tot de aantrekkelijkheid van het landschap.

In vergelijking met het basisalternatief is de impact op de landschappelijke beleving iets groter. Het betrokken landschap (Molendijk en bijhorende bomenrij) wordt immers hoger gewaardeerd dan dat ter hoogte van de Vleugelhofweg.

## **5.9 Alternatief B, Variant 2: aansluiting Molendijk met half klaverblad**

Alternatief B kan uitgevoerd worden in een variant met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk, die uitgevoerd wordt als een half klaverblad.

In deze variant wordt het splitsen en weer samenvoegen van de linkerrijstrook op de N62 voor bestemmingsverkeer vermeden en kan vanuit beide richtingen rechts worden uitgevoerd.

De aansluiting wordt uitgewerkt via een halve klaverbladaansluiting aan de zuidkant en een Haarlemmermeer-aansluiting aan de noordkant. Voor de aansluitingen op de kruisende weg wordt telkens gebruik gemaakt van een rotonde.

De aansluiting neemt meer ruimte in dan de aansluiting met een centrale rotonde.

### **5.9.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied**

#### **Totaal Ruimtebeslag**

De aansluiting zoals voorzien in variant 2 neemt meer ruimte in dan de aansluiting met een centrale rotonde, maar wordt in het globaal licht negatief beoordeeld.

#### **Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)**

De impact op de ruimtelijke structuur van het gebied en de verschillende functies is vergelijkbaar met de impact van variant 1, met als opmerking dat de impact op de landbouwfunctie nog groter is door de grotere ruimte-inname in landbouwgebied.

#### **Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)**

Naast het feit dat de aansluiting meer ruimte inneemt, treedt er bovendien ook meer versnippering op. Hierdoor wordt de impact negatiever beoordeeld dan B1.

### **5.9.2 Wijzigingen in de sociale beleving**

#### **Perceptie van het wegennet**

Zie variant B1 voor de bespreking.

#### **Toegankelijkheid van het wegennet**

Zie variant B1 voor de bespreking.

#### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

Zie variant B1 voor de bespreking

#### **Veiligheidsgevoel**

De tweede variant van alternatief B met dubbele rotonde en half klaverblad, wordt vanuit verkeersveiligheid evenwaardig beoordeeld. Het linkse uitvoegen wordt hier vermeden, doch de tweede rotonde vormt een extra conflictpunt. Met name voor kwetsbare weggebruikers is dat nadelig.

#### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

In vergelijking met variant B1 is de impact iets groter. De ingreep dringt immers verder door in het landschap. In het algemeen wordt de impact van variant B negatief beoordeeld.

## **5.10 Alternatief B, Variant 3: aansluiting Molendijk met centrale rotonde en aansluiting Lamoenweg**

Alternatief B, Variant 3 is een variant op alternatief B, variant 1, waarbij de lokale aansluiting met de A58 niet ter hoogte van de Drieweg maar verder oostelijk, ter hoogte van de Lamoenweg, gerealiseerd wordt. De aansluiting wordt gerealiseerd door middel van een halve klaverbladaansluiting op een nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg tussen de A58 en de Drieweg. Bij de aansluiting van de zuidelijke verbindingswegen en bij de kruising met de Drieweg is een rotonde voorzien.

Verkeer van en naar het noorden wordt omgeleid via een van de zuidelijk gelegen rotondes. Er is geen rechtstreekse aansluiting tussen de A58 en de noordelijk gelegen kernen voorzien.

De Kwekerijweg en het Martinweegje blijven als parallelle erftoegangswegen behouden. De kruisende erftoegangswegen Westhofsezandweg, Noordhoekweg en Grotedijk sluiten buiten de rotondes aan op de Kwekerijweg.

### **5.10.1 Wijzigingen in de ruimtelijke organisatie van het gebied**

#### **Totaal Ruimtebeslag**

Het ruimtebeslag van variant 3 is vergelijkbaar met het ruimtebeslag van variant 1. Voor variant 3 verschuift het ruimtebeslag van de Drieweg naar de Lamoenweg. Wel moet er een nieuwe gebiedsontsluitingsweg aangelegd worden tussen de A58 en de Drieweg, wat een, zij het beperkte, extra ruimte-inname tot gevolg heeft.

#### **Ruimtelijke structuur voor de verschillende functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)**

De impact op de ruimtelijke structuur en op de verschillende functies binnen het gebied is vergelijkbaar met de impact van variant 1.

#### **Functioneren van het gebied (samenhang van de functies)**

De structurele impact van de aansluiting is – wat betreft de omvang en uitvoeringswijze - vergelijkbaar met de aansluiting bij de Drieweg (variant 1&2). De bestaande structuur wordt echter minder ernstig verstoord.

### **5.10.2 Wijzigingen in de sociale beleving**

#### **Perceptie van het wegennet**

De verdeling van de verkeersstromen over het wegennet is in grote lijnen vergelijkbaar met deze in varianten 1&2. De beoordeling vanuit dit aspect is dan ook gelijklopend.

De aansluiting aan de A58 ter hoogte van de Lamoenweg en het extra conflictpunt op de Drieweg verhoogt de kans op ongevallen echter licht door de hogere complexiteit.

De verschuiving van verkeer naar de regionale stroomwegen toe en weg van de gebiedsontsluitende wegen, heeft een positieve invloed op de perceptie van het wegennet.

Deze variant scoort op dit gebied, en vooral op iets langere regionale verplaatsingen (via het stroomwegennet) iets slechter dan varianten 1 & 2, met name doordat de toegang vanuit 's-Heer Arendskerke naar de A58 iets langer is (of omdat geslopen wordt via de Postweg).

Voor de meeste verplaatsingstypes is het effect vergelijkbaar met varianten 1 & 2. Verplaatsingen tussen zones 1 en 2 (Nieuwdorp en 's-Heerenhoek) en de gebieden ten noorden van de A58 ('s-Heer Arendskerke) gaan nu ook, net als in varianten 1 & 2 via de iets langere route via de N667 Heinkenszandseweg.

### **Toegankelijkheid van het wegennet**

Voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer zijn er weinig kruisingsmogelijkheden ten noorden van de Molendijk. Dit heeft een licht negatieve impact op de verbindingen.

Voor het openbaar vervoer is er geen probleem. De bestaande verbinding via de Stoofweg kan eenvoudig verlegd worden naar de Molendijk.

### **Hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving**

De impact op hinderbeleving en kwaliteit van de woonomgeving is beperkt. Globaal genomen wordt variant 3 positiever beoordeeld op verkeersleefbaarheid dan de basisvariant, doch minder goed dan de varianten B1 & B2. De veroorzaakte geluidsoverlast wordt gemitigeerd aan de hand van een aantal maatregelen (overeenkomstig alternatief B1).

Net zoals in de andere alternatieven wordt de toename van verkeer op de Hertenweg te Nieuwdorp negatief beoordeeld vanuit leefbaarheidsperspectief.

De verkeerstoename op de Heinkenszandse weg, die een gebiedsontsluitende functie heeft, leidt naar verwachting niet tot leefbaarheidsproblemen, maar is wel aanzienlijk sterker dan in varianten B1 & B2.

Daar waar basisalternatief B en de alternatieven B1 en B2 positieve effecten hadden naar de trillingshinder toe volgens het deelrapport trillingen, heeft B3 een neutraal effect op de trillingshinder. B3 scoort dus op dit vlak slechter dan basisalternatief B, B1 en B2, maar gelijk aan A, A1, 2 en 3.

### **Veiligheidsgevoel**

De verdeling van de verkeersstromen over het wegennet is in grote lijnen vergelijkbaar met deze in varianten B1 & B2. De beoordeling vanuit dit aspect is dan ook gelijklopend.

De aansluiting aan de A58 ter hoogte van de Lamoeweg en het extra conflictpunt op de Drieweg verhoogt echter de kans op ongevallen licht, en draagt niet bij tot het verhogen van het veiligheidsgevoel.

De verschuiving van verkeer naar de regionale stroomwegen toe en weg van de gebiedsontsluitende wegen, heeft een positieve invloed op het veiligheidsgevoel voor gebruikers van het onderliggend wegennet.

Vanuit het standpunt van verkeersveiligheid met gevolgen voor het veiligheidsgevoel wordt variant 3 licht negatiever beoordeeld dan varianten B1 & B2, maar aanzienlijk beter dan het nul-alternatief of de A-alternatieven.

### **Beleving van de landschappelijke omgeving**

De impact op de beleving van de landschappelijke omgeving wordt matig negatiever beoordeeld dan variant B1, door de verstoring van het Heggelandschap in de omgeving van Baarsdorp.

## 6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Tabel 5 bevat een overzicht van de evaluatie van de verschillende alternatieven.

Hiertoe is gebruik gemaakt van een 7-delige schaal van --- tot +++. De scores op basis van een beoordeling per alternatief kunnen niet kwantitatief geïnterpreteerd of verwerkt worden.

**Tabel 5: Overzicht evaluatie**

<i>Ruimtelijke organisatie en sociale beleving</i>	0	0+1	0+2	A	A1	A2	A3	B	B1	B2	B3
Totale ruimtebeslag	0	-	--	-	-	-	--	-	-	-	-
Ruimtelijke structuur van het gebied voor de functies wonen, werken, recreatie en landbouw	0	0	0	-	--	--	-	-	-	-	-
Functioneren van het gebied	0	+	+	-	-	--	-	-	-	--	-
Perceptie van het wegennet	0	0	0	-	-	-	--	-	-	-	-
Toegankelijkheid van het wegennet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hinderbeleving en kwaliteit van de woon- en leefomgeving	0	0	0	0	-	-	-	0	+	+	0
Veiligheidsgevoel	0	+	+	+	++	+	+	++	+++	+++	++
Beleving van de landschappelijke omgeving	0	0	-	-	--	--	--	-	--	--	---

Vanuit het aspect sociale beleving en ruimtelijke organisatie is alternatief A basis het meest neutraal. Van de andere alternatieven en varianten is alternatief B variant 1 of 3 de meest aangewezen keuze.

Op deze manier worden de verschillende doelstellingen aangaande ruimtelijke structuur, organisatie en samenhang tussen de functies aan de ene kant en beleving van de infrastructuur en de omgeving aan de andere kant het beste gediend en is de verstoring het minst groot.

## **7. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIEPROGRAMMA**

### **7.1 Leemten in kennis en informatie**

Er is slechts beperkte kennis voorhanden met betrekking tot sociale beleving van infrastructuur en de omgeving ervan.

Prognoses aangaande demografische, technologische en economische ontwikkelingen zijn gebaseerd op bestaand studiemateriaal en beschikbare informatie. De accuraatheid hiervan is afhankelijk van de kwaliteit en recentheid van het materiaal.

Voor wat betreft de beoordeling van de verschillende alternatieven voor de verschillende ruimtelijke functies, is er niet in detail onderzocht wat de precieze effecten zijn van de verschillende varianten en alternatieven voor de ruimtelijke functies (wonen, werken, recreatie, landbouw). De beoordeling van de ruimtelijke organisatie en samenhang is dan ook eerder globaal van aard en gedeeltelijk subjectief.

De evaluatie van sociale beleving en perceptie (van het wegennet) is subjectief. In het beoordelingskader werden enkele objectieve kenmerken weergegeven om de evaluatie van de sociale beleving en perceptie toch enigszins te onderbouwen. Er wordt bovendien niet steeds in detail ingegaan op de verschillen in beleving van de verschillende gebruikers en bewoners van het gebied. Deze zijn dan ook niet persoonlijk ondervraagd. Op basis van enkele richtprincipes, die aangegeven zijn in het beoordelingskader, wordt de sociale beleving en de ruimtelijke organisatie van het gebied (voor de verschillende functies) dan ook eerder algemeen beoordeeld.

### **7.2 Aanzet evaluatieprogramma**

Voor de discipline ruimtelijke organisatie en sociale beleving wordt geen evaluatieprogramma voorzien.



## **REFERENTIELIJST**

- Beeldkwaliteit - Provinciale discussienota (2003) Provincie Zeeland
- Gemeente Borsele, Kapelle en Goes (2000) Regiovisie voor stedelijke ontwikkelingszone Goes.
- Milieubeleidsplan 2001-2006, Groen licht (2000) Provincie Zeeland
- Optimalisering Railontsluiting Sloe – Trajectnota/MER (2001) Railinfrabeheer
- Provincie Zeeland (2006) Omgevingsplan provincie Zeeland 2006-2012
- Provincie Zeeland (2004) Provinciale woonvisie. Bouwsteen voor het omgevingsplan.
- Provincie Zeeland (2004) Bevolkingsprognose 2004.
- Provincie Zeeland (2003) Door ZeeLand omgeven. Profielnota voor het omgevingsbeleid.
- Provincie Zeeland, gemeenten Goes, Kapelle en Borsele (2000) Partiële streekplanuitwerking voor de stedelijke ontwikkelingszone Goes.
- Rothuizen van Doorn 't Hooft (2005) Voorontwerpbestemmingsplan Borsels Buiten, Gemeente Borsele
- Toekomst voor het verleden/ 10-puntenplan voor de Zeeuwse Cultuurhistorie (2002) Provincie Zeeland

## **BEGRIPPENLIJST**

**Barrière.** Element uit het abiotisch, biotisch of artificieel milieu dat de verplaatsing van een plant- of diersoort of soortgroep verhindert (en daarmee de uitwisseling tussen populaties).

**Landschappelijke effecten.** Veranderingen in elementen, kenmerken, karakter en kwaliteit van het landschap, als gevolg van ontwikkelingen. Deze effecten kunnen positief of negatief zijn.

**Landschapskwetsbaarheid.** Mate waarin een landschap veranderingen van een bepaalde aard en omvang kan doorstaan zonder onaanvaardbare negatieve effecten op het landschapskarakter.

**Landschapswaarde.** De relatieve waarde of het belang dat toegekend wordt aan een landschap (dikwijls als basis voor een bescherming of erkenning) op basis van een consensus, om reden van zijn kwaliteit, inbegrepen perceptieve aspecten zoals landschapszichten, rust, natuurlijkheid, socio-culturele waarden of andere aspecten.

**Perceptieve kenmerken.** Kenmerken die betrekking hebben op de waarneming van het landschap (bv. Visueel)

**Ruimtebeslag.** De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.

**Visueel.** Met betrekking tot verschijningsvorm van het landschap.

**Versnippering.** Doorsnijding van landschappen, natuurgebieden e.d..

**Verwerking.** Aantasting en ontleding van gesteenten aan het aardoppervlak door de inwerking van de atmosfeer, het regenwater en organismen.

**Zichtbaarheidgebied.** Gebied waarbinnen een voorgestelde ontwikkeling of project een invloed of effect heeft op de visuele waarneming.

**BIJLAGE A JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER**

<b>Juridisch kader</b>	<b>Omschrijving / doelstelling</b>	
Wet op de Ruimtelijke ordening	Deze wet bepaalt de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen	
Wet houdende vaststelling van nieuwe voorschriften omtrent de ruimtelijke ordening		
Besluit ter uitvoering van de Wet op de Ruimtelijke Ordening		
Planologische kernbeslissing	Een planologische kernbeslissing bevat de landelijke regels voor de inrichting van Nederland. Zo'n Plan beschrijft vrij globaal wat er met de ruimte moet gebeuren. Komt in een bepaald gebied landbouw of is gereserveerd voor toerisme? Lagere overheden zoals provincies en gemeenten werken deze plannen verder uit.	
Wet houdende regels inzake plannen op het terrein van het verkeer en het vervoer (Planwet verkeer en vervoer)		
<b>Beleidsmatig kader</b>	<b>Omschrijving / doelstelling</b>	
omgevingsplan provincie Zeeland		
Streekplan provincie Zeeland – Partiele Herziening Glastuinbouw		
Nota Mobiliteit	Het landelijke beleid op het gebied van verkeer en vervoer staat beschreven in de Nota Mobiliteit. De Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1997) is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). In de Nota Mobiliteit wordt ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.	

Structuurschema Verkeer en Vervoer		
Nota Ruimte	De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.	
Transport in Balans		
Samen werken aan Bereikbaarheid		
Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport		
Structuurschema Groene Ruimte		
Nota Milieu en Economie		
Tracébesluit Westerschelde oeververbindingen		
Tracébesluit Sloelijn		
Provinciaal sociaal-Economisch Beleidsplan		
Thema's voor de toekomstagenda voor omgevingsbeleid		
Waterbeheersplan Noord- en Zuid-Beveland		
Bestemmingsplannen		
Deltaperspectief / Perspectief op Synergie (1997)	In het Deltaperspectief is een visie beschreven op de ontwikkeling van de Rijn-Schelde Delta op de middellange en lange termijn. De visie bouwt voort op het vigerend beleid van de RSD-partners, dat is opgenomen en vergeleken in 'Perspectief op Synergie'. Het Deltaperspectief was de basis van het De akkoord dat in 1998 door de RSD-partners is ondertekend. In het Delta perspectief zijn over een breed	

2 Mer Sloeweg Mens, sociale beleving en ruimtelijk organisatorische aspecten

	projecten aangeduid die tot doel hebben op deelterreinen vernieuwing door samenwerking dichterbij 1 brengen.	
Landschapspark Kempen-Zeeland (2000)	Doel van dit Interreg II-b project is het geven van de aanzet voor nieuwe initiatieven voor het behoud waardevolle ruimtelijke eenheden en structuren en het benadrukken van de landschappelijke, natuur- en recreatieve kwaliteiten. Twee acties die bijvoorbeeld zijn uitgevoerd als het prikkelen van ideevorming <ul style="list-style-type: none"> <li>- geïntegreerde gebiedsbenadering Berendrecht-Zandvliet;</li> <li>- geïntegreerde gebiedsbenadering Noordelijk Poldergebied (bocht van Bath).</li> </ul>	
Naar gebiedsgerichte economische groei, Landsdeel Zuid (2002)	De beleidsvisie 'Naar gebiedsgerichte economische groei' geeft een overzicht van de sterkten en zwakten van de economie in Nederland, ingedeeld naar vier landsdelen. Zeeland valt onder het landsdeel Zuid. De nota brengt de ruimtelijk-economische perspectieven in beeld. Veel aandacht voor de geïntegreerde economische ontwikkeling van de Rijn-Schelde delta.	
Kustbeleidsplan 2004	Visie op ontwikkeling Schelde-oeveren, met name ten aanzien van Ruimtelijke Ordeningscontouren uit Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	
Structuurschema Groene Ruimte 2 (december 2001)	Het Structuurschema Groene Ruimte 2 (SGR 2) bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van het kabinet voor het landelijk gebied, en de samenhang met het water- en milieubeleid. De nota geeft een ruimtelijke vertaling van het beleid voor de land- en tuinbouw, natuur, landschap en recreatie, en een concretisering van het beleid voor specifieke gebieden. Tevens bevat het SGR2 een overzicht van de maatregelen waarop het kabinet dit beleid wil realiseren.	
Toeristisch en Recreatief Actieprogramma (2002)	Meest actuele beleidskader voor de versterking van de recreatieve sector in Nederland. Bevat geen expliciete verwijzing naar de Westerschelde.	
Walcheren 2000+	Regiovisie voor de gemeenten Middelburg, Vlissingen en Veere, o.m. van belang voor veiligheid dijken/duinen, recreatie, toerisme	

Structuurvisie voor de gemeente Borssele (2002)	Opmaak structuurvisie (in uitvoering); op termijn voorzien om te verwerken in een intergemeentelijk p met de gemeenten Reimerswaal en Kapelle	
Herziening streekplan Westerschelde Container Terminal	Omwille van het door Zeeland Seaports ontwikkelde plan voor de aanleg van een containerterminal in haven- en industriegebied Vlissingen-Oost hebben Provinciale Staten op 4 oktober 2002 de herziening van het streekplan Zeeland vastgesteld.	
Milieueffectrapport Westerschelde Container Terminal		

Mer Sloeweg Mens, sociale beleving en ruimtelijk organisatorische aspecten

