

Stichting Dorpsraad Nieuwdorp  
De heer H.W.J. van Dam  
Pr. Bernhardstraat 27  
4455 BA NIEUWDORP

Uw kenmerk:  
Uw brief van: 27 oktober 2006

Ons kenmerk: 07.644  
Heinkenszand, 11 JAN, 2007

Onderwerp:  
Zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort"

Geachte heer Van Dam,

Naar aanleiding van de zienswijze van de Stichting Dorpsraad Nieuwdorp d.d. 27 oktober 2006 betreffende het ontwerp-bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" het volgende.


Het college van burgemeester en wethouders heeft het voornemen om het bestemmingsplan ter vaststelling aan te bieden aan de gemeenteraad in zijn vergadering van 1 maart 2007. Alvorens hiertoe over te gaan stelt de gemeenteraad u in de gelegenheid tot het geven van een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze.

De hoorzitting is vastgesteld op dinsdag 30 januari 2007, aanvang 19.00 uur in het gemeentehuis van Borsele, Stenevate 10 te Heinkenszand. Bij deze bent u hiervoor uitgenodigd.

In dit verband doen wij u hierbij toekomen het ontwerp-raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort", waarin onder meer is neergelegd het voornemen van het college aan de raad hoe om te gaan met uw zienswijze.

Indien u niet aanwezig zult zijn tijdens de hoorzitting, verzoeken wij u om dit door te geven aan ondergetekende (afd. Ruimtelijke ordening en milieu, telefoon 0113-238427).

Hoogachtend,  
namens de hoorcommissie bestemmingsplannen,



J.A.M. Koolen  
(ambtelijk secretaris)

## Raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" en het bijbehorende beeldkwaliteitplan Sloepoort

Geachte raad,

### *Inleiding/voorgeschiedenis*

Reeds in het begin van de jaren negentig is bij de gemeente het idee ontstaan omtrent de ontwikkeling van een bedrijventerrein tussen de kernen Nieuwdorp en 's-Heerenhoek. Dit idee betrof geen op zichzelf staande ontwikkeling, maar maakte onderdeel uit van een gemeentelijke totaalvisie voor de Sloerland. Een visie waarvan de eerste aanzet is gedaan in de brochure "De Sloerland, uitdagingen en kansen, een aanzet voor een samenhangend beleid voor de polders en de dorpen rond het Sloegebied" (maart 1994). De eerste ideeën van deze totaalvisie betroffen de aspecten wonen, landbouw, landschap en bedrijvigheid.

Dit laatstgenoemde aspect betreft het onderhavige bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort".

Deze visie heeft een formele status gekregen door het op 23 december 1994 getekende WOV-convenant tussen de provincie Zeeland en de gemeente Borsele. In dit convenant erkennen de gemeente en de provincie de bijzondere situatie van de Sloerland en de noodzaak voor een integrale benadering van en extra aandacht voor dit gebied.

Naast het erkennen van deze bijzondere situatie zijn er ook inhoudelijke zaken geregeld in dit convenant. Zo is de (extra) woningbouw voor onder meer de kernen in de Sloerland veiliggesteld en is het profiel van het bedrijventerrein Sloepoort vastgelegd. Omtrent dit bedrijfsprofiel is in het convenant het volgende opgenomen:

"met het oog op de vraag naar bedrijfsgronden vanuit 's-Heerenhoek/Nieuwdorp en het aangrenzend deel van de gemeente enerzijds en anderzijds ter opvang van aanvullende bedrijfsactiviteiten die niet in, maar direct nabij, het haven- en industrieterrein Sloe horen, zal de vaststelling en realisering van een bedrijventerrein op een optimale locatie nabij 's-Heerenhoek worden bevorderd."

Na het vastleggen van Sloepoort in bovengenoemd convenant is de positionering en profilering van Sloepoort als vaststaand gegeven een regelmatig terugkerende onderwerp geweest in diverse overlegstructuren met de provincie Zeeland en de andere Bevelandse gemeenten én in de daaruit voortvloeiende beleidsstukken. Te noemen zijn het ondertussen vervallen Streekplan Zeeland 1997, de Regiovisie Stedelijke Ontwikkelingszone Goes, de Borsatlas gemeente Borsele, de thematische regiovisie De Bevelanden van het Platform De Bevelanden en het op 1 oktober 2006 in werking getreden Omgevingsplan Zeeland 2006-2012.

Na een proces van veelvuldig overleg en voorbereidende planvorming van vele jaren heeft dit uiteindelijk geresulteerd in de voorbereiding/opstelling van een bestemmingsplan in overeenstemming met overeengekomen bedrijfsprofilering –en positionering met bijbehorend beeldkwaliteitplan. Het bestemmingsplan en bijbehorend beeldkwaliteitplan wordt u nu middels dit voorstel ter besluitvorming aangeboden.

### *Plangebied*

Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologisch kader ter realisering van het bedrijventerrein Sloepoort met een bruto omvang van circa 30 hectare. Het plangebied is gelegen tussen de Sloeweg, de Driedijk, de Borssesdijk en de Westerscheldetunnelweg.

De ontwikkeling van Sloepoort is er op gericht bedrijven te huisvesten die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied.

Daarnaast is het bedrijventerrein bedoeld voor bedrijven uit de gemeente Borsele die het niveau van de kern overstijgen en niet op lokale bedrijventerreinen gehuisvest kunnen worden.

### *Exploitatie*

De exploitatie van het bedrijventerrein rust bij Zeeland Seaports (ZSP). In verband met het in exploitatie brengen van Sloepoort is ZSP een financiële bijdrage verschuldigd aan de realisering van Groenproject 't Sloe. Het verschuldigd zijn van de financiële bijdrage is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en ZSP, zoals dit behandeld is geweest in uw raadsvergadering van 6 december 2001. In deze overeenkomst is tevens opgenomen dat de gemeente, behoudens publiekrechtelijke redenen, zorg draagt voor vaststelling van het bestemmingsplan.

Deze samenwerkingsovereenkomst betrof overigens een vervanging/verbetering van de door uw raad op 15 juni 2000 bekrachtigde overeenkomst, waarbij bepaald werd dat Sloepoort mede een kostendrager voor Sloebos (thans Groenproject 't Sloe geheten) zou worden.

Zoals u bekend, is dit groenproject één van de andere pijlers van de bovengenoemde gemeentelijke visie voor de Sloerand. Deze bijdrage betekent dan ook een positieve impuls aan het versterken van de leefomgevingskwaliteiten.

#### *Rood-voor-groen*

In dit verband is ook nog vermeldingswaardig de door het ministerie van Economische Zaken in 2001 toegekende TIPP-subsidie voor de gecombineerde ontwikkeling van Sloepoort en Groenproject 't Sloe. Juist wegens het gegeven dat Sloepoort geen op zichzelf staande ontwikkeling is, maar een koppeling kent met Groenproject 't Sloe, (kwaliteitsimpuls leefomgevingskwaliteiten) is aanleiding geweest tot het toekennen van deze subsidie.

#### *Maatschappelijke toetsing*

Inspraak omtrent het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden in de periode van 15 november 2005 tot en met 12 december 2006. Gedurende de inspraakperiode zijn vier schriftelijke reacties ingediend. In hoofdstuk 7 van de toelichting is ingegaan op deze reacties. Het inspraakrapport is opgenomen als bijlage van het bestemmingsplan.

#### *Artikel 10 BRO-overleg*

Gelijktijdig met de inspraak is het overleg met diverse overheidsinstanties opgestart. Dit overleg heeft overwegend instemmende, maar ook enkele kritische reacties opgeleverd. Deze reacties zijn opgenomen als bijlage van het bestemmingsplan. De beantwoording is neergelegd in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan.

#### *Ontwerp-bestemmingsplan*

De uitkomsten van de maatschappelijke toetsing en het artikel 10 BRO-overleg zijn meegenomen bij de opstelling van het ontwerp-bestemmingsplan.

#### *Tervisielegging*

Het ontwerp-bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" en bijbehorend ontwerp-beeldkwaliteitplan hebben met ingang van 22 september 2006 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode is een zienswijze tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingediend door:

- \* Stichting Dorpsraad Nieuwdorp, p.a. Bernhardstraat 27, 4455 BA Nieuwdorp én Stichting Dorpsraad 's-Heerenhoek, p.a. Emmastraat 50, 4453 CE 's-Heerenhoek,
- \* Fam. H. van Stee, Borsselsedijk 48, 4453 RA 's-Heerenhoek,
- \* Zeeuwse Milieufederatie, Postbus 334, 4460 AS Goes,
- \* Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland, p.a. Dorpsplein 27, 4443 AE Nisse,

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en komen derhalve voor een inhoudelijke behandeling in aanmerking.

#### *De zienswijzen en overwegingen hieromtrent*

In het onderstaande wordt per zienswijze eerst een samenvatting gegeven van de zienswijze, waarna vervolgens onze overwegingen/reactie aangaande de zienswijzen wordt gegeven.

#### **Zienswijze Stichting Dorpsraad Nieuwdorp en Stichting Dorpsraad 's-Heerenhoek**

Zienswijze

1. De dorpsraden verzoeken de uitvoering van bedrijventerrein Sloepoort achterwege te laten. De nadelige gevolgen van dit plan hebben geen meerwaarde voor Zeeland en dit plan is de zoveelste onnodige aanslag op het woongenot voor de bewoners van het gebied grenzend aan het Sloegebied.
2. Sloepoort wordt gezien als een verder oprukkend Sloegebied met een directe invloed op de woonomgeving van 's-Heerenhoek en Nieuwdorp. Het industriegebied wordt door de inwoners van 's-Heerenhoek en Nieuwdorp gezien als de voornaamste bron van milieuhinder. Met name de overlast wegens geluid is, in vergelijking met een onderzoek uit 1991 naar de leefbaarheid in onder meer beide kernen, aanzienlijk toegenomen (50% tot 100%).  
De Europaweg dient de harde grens van het Sloegebied te blijven, gevolgd door een groene bufferzone tot aan de Bernhardweg.
3. De dorpsraad van 's-Heerenhoek is nog steeds niet tevreden met de oprekking van de geluidcontour wegens het Sloegebied.
4. Nut en noodzaak tot ontwikkeling van Sloepoort worden niet ingezien. Er is nog voldoende ruimte voor bedrijfsvestiging op het Sloegebied en op de bedrijfsterreinen in Middelburg en Goes. Bovendien is er in de dorpen rondom het plangebied geen maatschappelijk draagvlak voor Sloepoort.
5. Het feit dat er al meer dan 10 jaar plannen bestaan voor de ontwikkeling van Sloepoort houdt niet in dat iedereen zijn mening over dit idee heeft kunnen geven en dat dit plan ook gewenst is.
6. Het bestemmingsplan geeft aan dat er een parkmanagement wordt ingericht, maar zegt niet hoe het wordt toegepast. Gezien het belang van parkmanagement wordt dit als erg mager gezien.
7. Aanleg van Sloepoort leidt tot een verslechtering van de milieukwaliteit. Het plangebied kan beter benut worden voor de verdubbeling van de Sloeweg en versterking van de groengordel rondom het Sloegebied.
8. De dorpen 's-Heerenhoek en Nieuwdorp vinden het vreemd dat Sloepoort probleemloos in de nieuwe geluidscontour van het Sloegebied kan worden ingepast.
9. In het bestemmingsplan worden bepalingen ten aanzien van de beperking van lichtuitstraling wegens het bedrijventerrein gemist. Een toename van licht in de avond en nachtperiode is niet gewenst.
10. Hoewel Sloepoort volgens de plannen nauwelijks bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, wordt elke mate van verslechtering, hoe gering ook, te veel gevonden.
11. Andere, buiten de gemeente gelegen bestaande bedrijventerreinen zijn beter bereikbaar dan Sloepoort. Het is beter om deze terreinen te benutten voor opslag van doorvoerproducten, i.p.v. Sloepoort hiervoor aan te leggen, waardoor de kostbare ruimte in het Sloegebied effectiever kan worden gebruikt dan als opslagterrein voor containers en auto's.
12. Ontsluiting van het bedrijventerrein middels openbaarvervoer moet worden gestimuleerd c.q. verplicht worden gesteld bij de planontwikkeling.
13. Het bestemmingsplan mist een wijze van invulling. Eerst dient de buitenring, die fungeert als geluidsafscherming naar buiten toe, gerealiseerd te worden. Daarna pas de binnenring.

Overwegingen/reactie

## Ad 1

Sloepoort kan niet als een op zichzelf staande ontwikkeling worden gezien, maar maakt onderdeel uit van een totaalvisie voor de Sloerland. Een visie waarvan de eerste aanzet is gedaan in de brochure "De Sloerland, uitdagingen en kansen, een aanzet voor een samenhangend beleid voor de polders en de dorpen rond het Sloegebied" (maart 1994). De eerste ideeën van deze totaalvisie betroffen de aspecten wonen, landbouw, landschap en bedrijvigheid.

Dit laatstgenoemde aspect betreft het onderhavige bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort".

Aan de ontwikkeling van Sloepoort is een tweeledige inspanningsverplichting gekoppeld voor ZSP voor wat betreft het versterken van de leefomgevingkwaliteiten.

Een inspanningsverplichting betreft de inpassing van het bedrijventerrein naar het landelijk gebied én naar de aangrenzende doorgaande infrastructuur toe. Het gaat hierbij zowel om eisen voor beplanting als om eisen aan de vormgeving en hoogte van gebouwen. De eisen die gesteld zijn aan deze inpassing zijn afgestemd op het aangrenzende gebied; de eisen die gesteld (moeten) worden aan de zijde van de Westerscheldetunnelweg en de Sloeweg verschillen wezenlijk van de rand aan de zijde van de Borsselsedijk en de Driedijk, die de overgang naar het landelijk gebied vormen. Er is maatwerk geleverd, waarbij de eisen afgestemd zijn op de directe omgeving waaraan de locatie grenst.

De andere inspanningsverplichting bestaat uit het leveren van een financiële bijdrage aan de realisering van Groenproject 't Sloe in verband met het in exploitatie brengen van Sloepoort. Deze bijdrage betekent een positieve impuls aan het versterken van de leefomgevingkwaliteiten. Er is derhalve wel degelijk aandacht om een eventuele negatieve invloed vanwege Sloepoort op de omliggende dorpen en de directe omgeving te vermijden.

#### Ad 2

Door de gemeente wordt Sloepoort niet als een uitbreiding van het Sloegebied gezien. Sloepoort maakt, zoals onder Ad 1 al is aangegeven, onderdeel uit van een totaalvisie voor de Sloerand; een visie waarin een samenhangend beleid voor de polders en de dorpen rond het Sloegebied wordt voorgestaan. Deze visie uit 1994 voorzag al in een bedrijventerrein "buiten" de grenzen van het Sloegebied.

In aanvulling op deze visie is in het op 23 december 1994 getekende WOV-convenant tussen de provincie Zeeland en de gemeente Borsele onder meer opgenomen dat ter opvang van aanvullende bedrijfsactiviteiten die niet in, maar direct nabij, het haven- en industrieterrein Sloe horen, de vaststelling en realisering van een bedrijventerrein op een optimale locatie nabij 's-Heerenhoek zal worden bevorderd (zie ook onder Ad 5).

Bij de opstelling van het bestemmingsplan zijn de (milieu-)effecten naar de omgeving toe gezien. De uitkomsten van deze onderzoeken/toetsen, opgenomen in het boekwerk "Bijlagen behorende bij het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort"" zijn niet van dien aard dat deze ontwikkeling ter plaatse niet mogelijk is.

Niet ontkend wordt dat de afgelopen jaren, door een verdergaande invulling van het Sloegebied het geluid vanuit het Sloegebied naar de omgeving toe is toegenomen. Dit moge ook uit blijken uit het feit dat door de gemeenteraad op 2 november 2006 een bestemmingsplan is vastgesteld dat voorziet in een herziening van de op 26 juli 1991 bij KB vastgestelde geluidzone wegens het Sloegebied. De geluidzone uit 1991 bood op verschillende plaatsen op/binnen de zone onvoldoende mogelijkheden tot een verdere ontwikkeling van het Sloegebied.

#### Ad 3

Dit onderwerp is geen item in onderhavige bestemmingsplanprocedure. Overigens is de gemeenteraad wel bekend met de mening van de Stichting dorpsraad 's-Heerenhoek. Immers, in het kader van het door de gemeenteraad Borsele op 2 november 2006 vastgestelde bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" is door de Stichting dorpsraad 's-Heerenhoek een zienswijze ingediend. De gemeenteraad heeft in deze zienswijze geen aanleiding gezien niet over te gaan tot vaststelling van het bestemmingsplan.

#### Ad 4

De ontwikkeling van Sloepoort is, naast de vestiging van bedrijven uit de gemeente Borsele die het niveau van de kern overstijgen en niet op lokale bedrijventerreinen gehuisvest kunnen worden, er op gericht bedrijven te accommoderen die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied. Dit kunnen bedrijven zijn die thans in het Sloegebied gevestigd zijn maar daar qua aard en/of omvang niet thuishoren en/of bedrijven van elders die in hun functioneren een relatie hebben met het Sloegebied. Hiermee wordt voorkomen dat zich in het Sloegebied bedrijven vestigen die daar qua profiel (aard en omvang) niet passen en de verdere ontwikkeling van het Sloegebied belemmeren. In die zin is er zeker sprake van zuinig ruimtegebruik doordat voorkomen wordt dat de ruimte op het Sloegebied wordt ingenomen door bedrijven die zich niet noodzakelijkerwijs daar moeten vestigen.

De aan het Sloegebied gelieerde c.q. gerelateerde bedrijven passen qua profiel, nog los van het gegeven dat er geen ruimte is op de bestaande gemeentelijke bedrijventerreinen, niet op deze gemeentelijke bedrijventerreinen. De aan het Sloegebied gelieerde c.q. gerelateerde bedrijvigheid moet op korte afstand van het Sloegebied gevestigd kunnen worden. Dit levert niet alleen economische voordelen op, maar ook technische.

De positionering en profilering van Sloepoort is ook onderwerp van gesprek geweest in het Platform de Bevelanden. Het Platform is een permanent overleg- en afstemmingsorgaan voor de vijf Bevelandse gemeenten voor de beleidsterreinen ruimtelijke ordening en economische zaken. Ter voorbereiding op het Omgevingsplan Zeeland heeft het Platform onder meer een visie ontwikkeld op het gebied van werken. De visie heeft als input gediend bij de totstandkoming van het Omgevingsplan.

In de visie is de bedrijventerreinstrategie van de Bevelanden vastgelegd. Een strategie die zich richt op het verder ontwikkelen van een beperkt aantal grotere bedrijventerreinen, elke met een eigen profiel. Naast de Poel te Goes wordt ook Sloepoort met naam en profiel genoemd. Deze terreinen hebben een wezenlijk ander profiel. Het gaat, gelet op deze profileringen, derhalve niet aan om nog braakliggende bedrijfsgronden op bijvoorbeeld de Poel aan te wenden voor bedrijfsvestiging die daar qua profiel niet thuishoren. Dit past niet in de bedrijventerreinenstrategie die de vijf Bevelandse gemeenten in gezamenlijkheid hebben vastgelegd.

#### Ad 5

Het idee tot ontwikkeling van Sloepoort bestaat inderdaad al meer dan 10 jaar. Sloepoort wordt voor het eerst genoemd in het op 23 december 1994 getekende WOV-convenant tussen de provincie Zeeland en de gemeente Borsele.

In dit convenant is het volgende profiel van Sloepoort opgenomen: "met het oog op de vraag naar bedrijfsgronden vanuit 's-Heerenhoek/Nieuwdorp en het aangrenzend deel van de gemeente enerzijds en anderzijds ter opvang van aanvullende bedrijfsactiviteiten die niet in, maar direct nabij, het haven- en industrieterrein Sloe horen, zal de vaststelling en realisering van een bedrijventerrein op een optimale locatie nabij 's-Heerenhoek worden bevorderd." Hoewel we inmiddels ruim 10 jaar verder zijn en het bedrijventerrein nog niet is ontwikkeld zijn het profiel en de eindomvang van het bedrijventerrein nimmer veranderd.

Naast het vastleggen van dit profiel is in dit convenant overigens ook de woningbouw voor onder meer Nieuwdorp voor de toekomst veilig gesteld.

De totstandkoming van het bestemmingsplan heeft, als gevolg van de vele afgeleide belangen en inspanningen die dit voor de betrokken partijen met zich meebrengen, geruime tijd gevergd. Op het moment dat het voorontwerpbestemmingsplan in de inspraak is gebracht heeft een ieder zijn mening over de voorgenomen ontwikkeling in kunnen brengen. Hiervan is door diverse instanties en burgers gebruik gemaakt.

Het moment van opstarten inspraak omtrent het voorontwerpbestemmingsplan is niet volgend geweest aan de bestemmingsplanprocedure tot verruiming van de geluidzone. Immers de inspraak betreffende onderhavig bestemmingsplan is eind 2005 (november/december) gevoerd. De inspraak omtrent het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" is eind maart 2006 opgestart.

De plannen voor Sloepoort waren, in de tijd gezien, eerder concreet en gecommuniceerd met de bevolking dan het bestemmingsplan tot verruiming van de geluidzone rond het Sloegebied.

#### Ad 6

Parkmanagement kan op een aantal manieren juridisch vastgelegd en voor de toekomst veilig gesteld worden. De gemeente geeft er in het onderhavige geval niet de voorkeur aan om parkmanagement vast te leggen in het bestemmingsplan. De voorkeur gaat uit om dit door middel van privaatrechtelijke overeenkomsten met de bedrijven te regelen.

Bij erfpacht kan parkmanagement in de erfpachtvoorwaarden worden opgenomen. In het geval van verkoop van de grond kan parkmanagement als voorwaarde worden meegenomen worden in de grondverkoopakte.

Parkmanagement kan op verschillende manieren juridisch vertaald worden, bijvoorbeeld als kettingbeding, als kwalitatief recht of als kwalitatieve verplichting.

## Ad 7

Zoals reeds onder Ad 2 is opgemerkt zijn bij de opstelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" de (milieu-)effecten naar de omgeving toe bezien. De uitkomsten van deze onderzoeken/toetsen zijn niet van dien aard dat deze ontwikkeling ter plaatse niet mogelijk is.

Bij de begrenzing van het plangebied is rekening gehouden met een eventuele verdubbeling van de Sloeweg en de aanpassing van de aansluiting van de Sloeweg op de Bernhardweg en de Westerscheldetunnelweg, getuige de "ronde" plangrens in de noordwesthoek van het plangebied. In het oorspronkelijke idee was de plangrens van het bedrijventerrein in de noordwesthoek gedacht tot aan de goederenspoorlijn en de Westerscheldetunnelweg. Het ruimtebeslag dat nodig is als gekomen kan/moet worden tot verdubbeling van de Sloeweg en aanpassing van bovengenoemde aansluiting is buiten het plangebied van Sloepoort gehouden. Hierover is overleg gevoerd met de provincie Zeeland.

Met de ontwikkeling van het plangebied wordt, conform de wens van beide dorpsraden, een versterking van de groengordel rondom het Sloegebied bereikt. Immers, aan de ontwikkeling van Sloepoort is een tweeledige inspanningsverplichting gekoppeld voor ZSP voor wat betreft het versterken van de groengordel rondom het Sloegebied.

Een inspanningsverplichting betreft de inpassing van het bedrijventerrein naar het landelijk gebied én naar de aangrenzende doorgaande infrastructuur toe. De andere inspanningsverplichting bestaat uit het leveren van een financiële bijdrage aan de realisering van Groenproject 't Sloe in verband met het in exploitatie brengen van Sloepoort.

Onder Ad 1 is meer uitgebreid ingegaan op deze inspanningsverplichtingen. Korthedshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar Ad 1.

## Ad 8

Het bedrijventerrein Sloepoort kent een koppeling met de geluidzone voor Vlissingen-Oost (het Sloegebied), welke is neergelegd in het op 2 november 2006 vastgestelde bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied". Dit betekent dat niet alleen de bedrijven op het Sloegebied getoetst worden aan de geluidzone, maar dat ook de te vestigen bedrijven op Sloepoort qua geluid getoetst gaan worden aan deze geluidzone. Sloepoort betekent dus geen extra belasting bovenop de onlangs vastgestelde geluidzone voor het Sloegebied.

Inwilligen van het verzoek van de dorpsraden om vast te leggen dat geluidsproductie in de avond- en nachtperiode op Sloepoort niet is toegestaan heeft, als dit al mogelijk is, geen meerwaarde. De geluidsruimte, ontstaan door het bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied" kan maar één keer uitgegeven/benut worden. Het niet (kunnen) produceren van geluid in de avond- en nachtperiode op Sloepoort betekent dat de bedrijven op het Sloegebied deze ruimte dan kunnen invullen. Per saldo blijft de belasting naar de omgeving toe hetzelfde. Met andere woorden, zoals het doorgaan van Sloepoort geen extra geluidsbelasting voor de omgeving met zich meebrengt, zo heeft het niet doorgaan van Sloepoort ook geen wijziging (inperking) van de vastgestelde geluidzone tot gevolg.

## Ad 9

Sloepoort is gedacht in een gebied waar reeds sprake is van een grote mate van lichtuitstraling als gevolg van de aanwezigheid van het Sloegebied en de omliggende infrastructuur (Westerscheldetunnelweg met tolplein/verzorgingsplaats, Sloeweg). Sloepoort zal derhalve nagenoeg geen extra bijdrage leveren aan de reeds bestaande lichtuitstraling naar de omgeving toe. De gemeente is van oordeel dat, gezien de reeds bestaande situatie, het opnemen van bepalingen ten aanzien van de beperking van lichtuitstraling wegens dit bedrijventerrein geen effect sorteren. Het niet opnemen van bepalingen betekent overigens niet dat bij bedrijfsvestiging dit aspect niet onder de aandacht gebracht zal worden.

## Ad 10

Bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn er berekeningen uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit ter plaatse als gevolg van de ontwikkeling van Sloepoort. Uit de berekeningen blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde en/of plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof

niet worden overschreden. In beide gevallen komt (nagenoeg) het gehele jaargemiddelde voor rekening van het achtergrondniveau.

#### Ad 11

De terreinen waarop beide dorpsraden doelen kennen een andere bedrijfsprofilering dan met Sloepoort wordt voorgestaan.

De ontwikkeling van Sloepoort is, naast de vestiging van bedrijven uit de gemeente Borsele die het niveau van de kern overstijgen en niet op lokale bedrijventerreinen gehuisvest kunnen worden, er op gericht bedrijven te accommoderen die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied.

Deze aan het Sloegebied gelieerde c.q. gerelateerde bedrijven passen qua profiel, nog los van het gegeven dat er geen ruimte is op de bestaande gemeentelijke bedrijventerreinen, niet op deze gemeentelijke bedrijventerreinen. De aan het Sloegebied gelieerde c.q. gerelateerde bedrijvigheid moet op korte afstand van het Sloegebied gevestigd kunnen worden. Dit levert niet alleen economische voordelen op, maar ook technische.

Onder Ad 4 hierboven is reeds ingegaan op de bedrijventerreinenstrategie die de vijf Bevelandse gemeenten in gezamenlijkheid hebben vastgelegd. Gelet op deze strategie gaat het niet aan om braakliggende bedrijfsgronden op bijvoorbeeld de Poel te Goes aan te wenden voor bedrijfsvestiging die daar qua profiel niet thuishoren.

#### Ad 12

In het Omgevingsplan Zeeland wordt het provinciale Openbaar Vervoer-beleid (OV-beleid) aangestipt. Dit OV-beleid moet getypeerd worden als vraagafhankelijk; daar waar voldoende vraag is rijden er lijnbussen. Momenteel wordt het provinciale beleidsplan geactualiseerd.

Getracht wordt om te komen tot een systeem van aanbodgestuurd waar mogelijk, en vraaggestuurd waar nodig. Concreet betekent dit dat dan op "dikke" vervoersstromen aanbodgestuurd gereden gaat worden in de vorm van vaste lijndiensten en vraaggestuurd (in de vorm van lijntaxi's en/of flexbussen) op "dunne" vervoersstromen.

Er komt dus een provinciaal basisvoorzieningsstelsel in de vorm van vaste lijnen. Dit kan uitgebreid worden met een aanvullende openbaar vervoersstelsel. De wens hiertoe kan bij de provincie kenbaar worden gemaakt.

Naar verwachting zal Sloepoort, gezien de aard en de omvang van Sloepoort c.q. de bedrijvigheid niet opgenomen worden in het provinciale basisvoorzieningsstelsel. Van de zijde van de exploitant hebben wij ook niet vernomen dat er een wens bestaat tot het indienen van een verzoek tot aanvullend openbaar vervoer bij de provincie.

Indien later blijkt dat er, in tegenstelling tot de huidige verwachting, behoefte is aan een bereikbaarheid van het bedrijventerrein middels openbaar vervoer, kan de wens hiertoe alsnog kenbaar worden gemaakt.

#### Ad 13

Een fasering in de zin van eerst de buitenring realiseren en daarna pas het binnengebied ontwikkelen is niet zinvol. Het aanhouden van een dergelijke fasering kan immers leiden tot het vooralsnog moeten weigeren van bedrijven/kandidaten omdat de buitenring nog niet gerealiseerd is, waardoor bedrijven mogelijk besluiten af te zien van vestiging.

Bovendien is deze fasering, vanuit een oogpunt van geluid, ook niet nodig. De categorisering van de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" is zodanig ingestoken dat daar waar op korte afstand van het bedrijventerrein geen woonbebouwing aanwezig is de vestiging van de zwaarste bedrijvigheid mogelijk wordt gemaakt. Naar de woonbebouwing toe neemt de zwaarte van de toelaatbare bedrijvigheid af. Bovendien wordt bij de vestiging van de bedrijven, qua geluid, getoetst aan de vastgestelde geluidzone wegens het Sloegebied. De belasting op de zonegrens mag de 50 dB(A) niet overschrijden. De vastgelegde zonegrens is derhalve maatgevend en niet het feit of er afschermende bebouwing rondom de binnenring aanwezig is.



Zienswijze

1. De familie vreest dat een perceel, in eigendom van de familie, niet meer bereikbaar zal zijn door de realisering van het bedrijventerrein.
2. De ontsluiting van Sloepoort is niet logisch. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer van en naar Sloepoort andere wegen gaat zoeken dan de gemeente voor ogen staat.  
Een directe ontsluiting van Sloepoort op het toekomstige viaduct Bernhardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg is beter. Een inrit aan de noordwestkant van het plangebied biedt tevens een oplossing voor de bereikbaarheid van het perceel van de familie Van Stee.
3. Er is geen onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast van het toekomstige wegverkeer van en naar het bedrijventerrein.
4. In het bestemmingsplan worden bepalingen ten aanzien van de beperking van lichtuitstraling wegens het bedrijventerrein gemist. Een toename van licht in de avond en nachtperiode is niet gewenst.
5. Waarom wordt aan de noordkant vestiging van zwaardere bedrijvigheid voorgestaan dan aan de oostkant? De familie Van Stee is van oordeel dat bij deze keuze geen rekening is gehouden met zijn belangen.

Overwegingen/reactie

## Ad 1

Het betreffende perceel grond is niet gelegen in het plangebied. De bereikbaarheid van dit perceel vindt plaats via een verhard pad tussen dit perceel en de Borssesdijk. Dit pad is gelegen op gronden waarover ZSP, de exploitant van het bedrijventerrein, overeenstemming heeft met de N.V. Westerscheldetunnel en de Staat voor de verwerving hiervan. Dit pad is wel gelegen in het plangebied van Sloepoort.

Met de ontwikkeling van Sloepoort verdwijnt dit pad. ZSP is zich dit bewust. Bij brief van 2 november 2006 aan de familie Van Stee heeft ZSP meegedeeld een passende oplossing te zullen bieden aan de bereikbaarheid van het perceel.

Voor onderhavig bestemmingsplan is de bereikbaarheid van het perceel niet ruimtelijk relevant. Het betreft een privaatrechtelijke aangelegenheid tussen ZSP en de familie Van Stee. Deze aangelegenheid laat onverlet de bevoegdheid van de gemeente tot het opstellen van een bestemmingsplan voor dit gebied. De ontwikkelaar heeft wel de plicht om, bij realisering van de bestemming de bereikbaarheid van het perceel te garanderen, dan wel het vervallen van de bereikbaarheid van het betreffende perceel op een andere wijze te compenseren.

## Ad 2

De ontsluiting van het bedrijventerrein is onderwerp van studie geweest in het kader van de planologische procedure inzake de Verbeterde Ontsluiting Sloegebied (2000/2001). Dit heeft geresulteerd in een directe aansluiting van Sloepoort via het viaduct Borssesdijk op het Sloegebied en de Westerscheldetunnelweg.

De ligging van de aansluiting én de bereikbaarheid van Sloepoort vanaf één centraal punt is juist een zeer logische. Naast een directe aansluiting op de in de omgeving aanwezige wegen met een stroomfunctie is er tevens sprake van een korte, directe aansluiting op het Sloegebied en wordt oneigenlijk verkeer door de kernen c.q. de Zak van Zuid-Beveland voorkomen.

Indien dit ontwerptechnisch al mogelijk is, wordt de meerwaarde van het direct ontsluiten van Sloepoort op het toekomstige viaduct Bernhardweg-Sloeweg-Westerscheldetunnelweg niet ingezien.

## Ad 3

De hoofdontsluitingsroute van en naar Sloepoort is reeds aangelegd bij de realisering van de Westerscheldetunnelweg. Er vindt geen reconstructie plaats van deze route, zodat conform de Wet geluidhinder formeel geen geluidsonderzoek nodig is. De toename van het wegverkeerslawaai als gevolg van de ontwikkeling van Sloepoort is, gelet op de huidige voertuigbewegingen op deze hoofdontsluitingsroute, verwaarloosbaar.

## Ad 4

Sloepoort is geprojecteerd in een gebied waar reeds sprake is van een grote mate van lichtuitstraling als gevolg van de aanwezigheid van het Sloegebied en de omliggende infrastructuur (Westerscheldetunnelweg met tolplein/verzorgingsplaats, Sloeweg). Sloepoort zal derhalve geen aanzienlijke bijdrage leveren aan de reeds bestaande lichtuitstraling naar de omgeving toe. De gemeente is van oordeel dat in het bestemmingsplan geen normen opgenomen hoeven te worden ter beperking van de lichthinder. Dit wil overigens niet zeggen dat bij bedrijfsvestiging dit aspect niet onder de aandacht gebracht zal worden.

Ad 5

Daar waar op korte afstand van het bedrijventerrein geen woonbebouwing aanwezig is wordt de vestiging van de zwaarste bedrijvigheid mogelijk gemaakt. Naar de woonbebouwing toe neemt de zwaarte van de toelaatbare bedrijvigheid af. Gelet op de ligging van de woning Borssesdijk 48 op korte afstand van het plangebied is langs de Borssesdijk juist in een lichtere bedrijfs categorie voorzien. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de woonfunctie in de omgeving van het plangebied.

### Zienswijze Zeeuwse Milieufederatie

#### Zienswijze

De ZMF handhaaft haar opmerkingen zoals zij deze naar voren heeft gebracht in haar brief van 13 februari 2006 in het kader van het artikel 10 BRO-overleg, en zijn, samengevat, als volgt:

1. Nut en noodzaak voor dit bedrijventerrein zijn niet onderbouwd. Is de locatie wel geschikt voor havengerelateerde bedrijvigheid en VAL-activiteiten, indien verschillende modaliteiten zoals spoor-, water- en buizen transport ontbreken? Voor de diverse binnengemeentelijke bedrijven, waar het terrein geschikt voor zou zijn is voldoende plaats op andere terreinen in de regio. De genoemde keuzen maken het bedrijfsterreinenprofiel onduidelijk. Afgevraagd wordt verder aan welke VAL-activiteiten wordt gedacht in Sloepoort, aangezien VAL-activiteiten normaal gesproken plaatsvinden in de buurt van de klant.
2. Het gaat te ver om de "Nota Ruimte staat het toe" als motivatie te gebruiken om dit nieuwe bedrijventerrein zonder meer te ontwikkelen. Het principe "zuinig ruimtegebruik" wordt niet voor niets door een breed draagvlak van politieke partijen en maatschappelijke organisaties omarmd. Gelet op het overaanbod aan hectares bedrijventerreinen in de provincie, is er geen nut en noodzaak om nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen, die alleen over de weg bereikbaar zijn. De brede beleidsmatige overeenstemming die gesuggereerd wordt is niet juist.
3. Indien nieuwe grote bedrijventerreinen ontwikkeld worden, dienen deze multimodaal ontsloten te worden, waarbij de logistieke infrastructuur optimaal moet voorzien in voor- en natransport. Dit is bij Sloepoort niet het geval.
4. Voor de landschappelijke inpassing is beplanting van de Driedijk, een bloemendijk, voorzien. Het beplanten van de Zuid- en Westtaluds van bloemdijken wordt funest geacht voor de specifieke flora. Landschappelijk inpassing moet bovendien op eigen terrein plaatsvinden. De Driedijk is van een private eigenaar en voldoet hier dus niet aan. De beelden die geschetst zijn in het Beeldkwaliteitplan p. 24 moeten worden aangepast. Daarnaast wordt er in de toelichting gesproken over het voorkomen van 94 soorten watervogels. Dit is waarschijnlijk een foutje.
5. De bijdrage aan de luchtvervuiling door de nieuwe bedrijvigheid zal ten opzichte van de achtergrond concentraties in beeld moeten worden gebracht. De totale invloed van de nieuwe activiteiten moet in cijfers inzichtelijk worden gemaakt, zodat ook kan worden bepaald hoe inrichtingsmaatregelen optimaal kunnen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Verder wordt afgevraagd welke criteria worden gehanteerd bij het aan banden leggen van belastende activiteiten met behulp van de bedrijvenlijst en hoe de toetsing zal worden uitgevoerd.
6. Het bestemmingsplan geeft aan dat er een parkmanagement wordt ingericht, maar zegt niet hoe het wordt toegepast. De voorschriften voor duurzaamheid zijn niet concreet. Gepleit wordt voor eko-industriële ontwikkeling van het bedrijventerrein, onder harde voorwaarden. Hiervan worden enkele voorbeelden gegeven.

Overwegingen/reactie

De ZMF geeft aan dat de zienswijze een herhaling is van de door de ZMF gegeven schriftelijke reactie (brief van 13 februari 2006) in het kader van het artikel 10 BRO-overleg. Bij het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan is uitvoerig en gemotiveerd ingegaan op deze reactie. Dit is neergelegd in hoofdstuk 7 van de toelichting.

Door de ZMF wordt in de zienswijze niet gemotiveerd waarom zij zich niet kan vinden in de beantwoording van de gemeente. Vastgesteld moet dan ook worden dat de zienswijze alleen het wederom indienen van de brief van 13 februari 2006 betreft.

Na de brief van 13 februari 2006 zijn wij niet tot noemenswaardig andere planologische inzichten gekomen voor de ontwikkeling van Sloepoort. Onze reactie zoals verwoord in hoofdstuk 7 van de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan blijft dan ook gehandhaafd. Vanuit zorgvuldigheid willen wij hierbij nogmaals ingegaan op de opmerkingen die nu als zienswijzen zijn ingediend.

## Ad 1

In verschillende rijks- en provinciale nota's wordt het (nationaal) economisch belang van het Zeeuwse haven- en industriegebied onderschreven. Ingezet wordt op versterking om daarmee de internationale concurrentiepositie te waarborgen. Zo wordt bijvoorbeeld in de Nota Ruimte ingegaan op de functie van onder andere het zeehaven- en industrieterrein Vlissingen-Oost als economisch kerngebied.

Het beleid voor het industriegebied Vlissingen-Oost is er op gericht om de geschiktheid van zeehaventerreinen voor de beoogde functies in stand te houden en waar mogelijk te versterken. Ontwikkelingen op en in de omgeving van deze terreinen die dit kunnen belemmeren moeten worden voorkomen. Een van de aspecten die de verdere ontwikkeling van het zeehaventerrein kan stimuleren is het voorkomen dat zich op het zeehaventerrein bedrijven vestigen die daar niet noodzakelijkerwijs gevestigd behoeven te worden.

De strategische ligging van het Sloegebied aan open (zee)water heeft tot gevolg dat het Sloegebied zich steeds verder ontwikkeld als een terrein voor zeehaven- en kadegebonden activiteiten. Om deze ontwikkeling goed vorm te kunnen geven is het noodzakelijk om qua toelaatbaarheid/vestiging van bedrijven de schaarse industriegrond ook daadwerkelijk uit te geven aan bedrijven die een directe relatie hebben met het water/de haven. Hiertoe is het in een aantal gevallen noodzakelijk dat bestaande bedrijven die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebondenheid, maar zelf niet noodzakelijkerwijs aan het water/de haven gevestigd moeten zijn, uitgeplaatst kunnen worden. De ruimte hiertoe wordt geboden in het bestemmingsplan Sloepoort. Ook wordt door deze ontwikkeling voorkomen dat nieuwe bedrijven die gelieerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid zich vestigen op de schaarse zeehavengronden.

Vestiging van dit type bedrijvigheid wordt ruimtelijk wenselijk geacht op een terrein in de nabijheid van het Sloegebied. Juridisch is het bedrijfsprofiel vastgelegd in de voorschriften (artikel 4), waarbij ook wordt ingegaan op de functie (doelstelling) van het bedrijventerrein en de van toepassing zijnde toetsingscriteria tot vestiging.

Door het vestigen van bedrijven die gelieerd zijn c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied op een bedrijventerrein in de nabijheid van het Sloegebied worden tevens ongewenste transportbewegingen voor het achterland voorkomen.

## Ad 2

De gemeente is van oordeel dat er wel degelijk een brede beleidsmatige overeenstemming bestaat. In de Nota Ruimte zijn zes stedelijke netwerken en 13 economische kerngebieden aangewezen. Eén van de economische kerngebieden betreft de Sloehaven in samenhang met de Kanaalzone.

Kerngebieden zijn de belangrijkste economische gebieden binnen Nederland. Vooral door hun strategische ligging bevinden zich in deze gebieden de belangrijkste concentraties van en potenties voor stuwende bedrijvigheid en werkgelegenheid én wordt de meeste toegevoegde waarde gerealiseerd. Economische kerngebieden zijn grotendeels gelegen binnen nationale stedelijke netwerken. Het Rijk geeft prioriteit aan de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en aan binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Nationale

stedelijke netwerken vormen niet alleen een ruimtelijk concept. Deze hebben ook een organisatorische betekenis.

Bij de beantwoording onder Ad 1 is reeds aangegeven dat het bedrijventerrein Sloepoort onder meer bedoeld is om bedrijven te accommoderen die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied. Hiermee wordt voorkomen dat zich in het Sloegebied bedrijven vestigen die daar qua profiel (aard en omvang) niet passen en de verdere ontwikkeling van het Sloegebied belemmeren. In die zin is er zeker sprake van zuinig ruimtegebruik doordat voorkomen wordt dat de ruimte op het Sloegebied wordt ingenomen door bedrijven die zich niet noodzakelijkerwijs daar moeten vestigen.

Ook op provinciaal en gemeentelijk niveau bestaat er een brede beleidsmatige overeenstemming. De ontwikkeling van Sloepoort wordt al gedurende een periode van ruim 10 jaar in diverse beleidsstukken op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau genoemd. Te noemen zijn onder andere het Sloerandbeleid, het WOV-convenant tussen provincie en gemeente, het ondertussen vervallen Streekplan Zeeland 1997, de Regiovisie Stedelijke Ontwikkelingszone Goes, de Borsatlas gemeente Borsele en het op 1 oktober 2006 in werking getreden Omgevingsplan Zeeland 2006-2012.

#### Ad 3

Sloepoort ligt in de oksel van de Westerscheldetunnelweg en de Sloeweg. Via deze wegen is de rijksweg A58 snel bereikbaar. De tunnelweg biedt een goede verbinding met Zeeuws-Vlaanderen en België. Vervoer via water is eveneens een goed alternatief doordat gebruik gemaakt kan worden van de havenfaciliteiten in het Sloegebied. Ook spoorfaciliteiten in de vorm van het spooreplacement met stamlijn aansluitend op de Sloelijn zijn in de nabijheid gelegen. Door de ligging in de nabijheid van het Sloegebied worden onnodige verkeersbewegingen voor het achterland zo veel mogelijk voorkomen. Een bevestiging van deze visie is te vinden in de toekenning van een TIPP-subsidie door het ministerie van Economische Zaken in 2001 voor het project Sloepoort in combinatie met Groenproject 't Sloe. Bij het denken over investeringen in werklocaties en infrastructuur is duurzaamheid voor de provincie een leidend principe. De groei van de economie moet in samenhang met het behoud van kwaliteit van de leefomgeving plaatsvinden. Een van de aspecten die hierbij een belangrijke rol speelt is duurzame bereikbaarheid/multimodaliteit. In Zeeland liggen er bijzondere kansen voor duurzame bereikbaarheid.

Essentiële elementen voor de Zeeuwse industrie zijn de havens en de daaraan gerelateerde bedrijvigheid, de toe- en afvoer van goederen en de wijze en middelen waarmee dat plaatsvindt. Een goede fysieke infrastructuur is hiervoor een eerste vereiste: havens, kades, transportwegen in alle modaliteiten, snelle informatievoorziening en communicatie moeten worden onderhouden en aangepast aan de nieuwste eisen. De strategische ligging ten opzichte van twee grote mainports maakt een ondersteunende functie en nichemarkten van de Zeeuwse havens mogelijk.

#### Ad 4

Dit aspect in de zienswijze is niet meer ter zake doende. Mede naar aanleiding van de artikel 10 BRO-reactie van de ZMF is besloten de mogelijkheid tot het beplanten van de Driedijk te laten vervallen. Door het vervallen van deze mogelijkheid zal de landschappelijke inpassing op het bedrijventerrein plaatsvinden. Zowel de toelichting in het ontwerp-bestemmingsplan als het beeldkwaliteitplan is hierop reeds aangepast.

Voor het natuuronderzoek is onder meer gebruik gemaakt van het natuurloket. In het kader van dit onderzoek zijn 94 soorten watervogels geïnterviewd in de km-hokken waar binnen het plangebied valt. Het feit dat er zoveel soorten zijn geïnterviewd komt doordat deze km-hokken onderdeel zijn van een groter telgebied waar ook een deel van de Westerschelde binnen valt. Deze soorten komen dus niet (allemaal) voor in het plangebied.

#### Ad 5

In de ontwikkeling van Sloepoort worden geen vestigingsmogelijkheden voor nieuwe luchtgevoelige functies gecreëerd. Wel kan de ontwikkeling van bedrijfsmatige activiteiten mogelijke een toenemende belasting op de luchtkwaliteit met zich mee brengen. Om die reden zijn er bij het opstellen van het bestemmingsplan berekeningen uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit ter plaatse als gevolg van de ontwikkeling van Sloepoort. Hierbij is er voor gekozen

om de hoogste inschatting van de verkeersproductie te gebruiken; 3.000 mvt/etmaal in het jaar 2016.

Uit de berekening blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde en/of plandrempels voor stikstofdioxide en fijn stof niet worden overschreden. In beide gevallen komt (nagenoeg) het gehele jaargemiddelde voor rekening van het achtergrondniveau.

Ad 6

De door de ZMF genoemde duurzaamheidsaspecten lenen zich niet om vast te leggen in een bestemmingsplan. De gemeente geeft er de voorkeur aan om het parkmanagement door middel van privaatrechtelijke overeenkomsten met de bedrijven te regelen.

Parkmanagement kan op een aantal manieren juridisch vastgelegd en voor de toekomst veilig gesteld worden. Bij erfpacht kan parkmanagement in de erfpachtvoorwaarden worden opgenomen. In het geval van verkoop van de grond kan parkmanagement als voorwaarde worden meegenomen worden in de grondverkoopakte.

Parkmanagement kan op verschillende manieren juridisch vertaald worden, bijvoorbeeld als kettingbeding, als kwalitatief recht of als kwalitatieve verplichting.

Bij het verder uitwerken van deze juridische verankering zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de door de ZMF gedane suggesties. Hierbij zal ook gekeken worden naar de maatschappelijke en economische haalbaarheid.

### **Zienswijze Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland (BZZB)**

#### Zienswijze

1. Het bedrijventerrein Sloepoort is een nieuwe aanslag op het groene buitengebied van de gemeente Borsele.
2. De omvang en de bestemming van het terrein zijn ver verwijderd van de oorspronkelijke bedoelingen.
3. Nut en noodzaak van het bedrijventerrein Sloepoort zijn niet bewezen. Er is voldoende ruimte binnen de bestaande bedrijventerreinen, zowel binnen de gemeente zelf als binnen de regio.
4. De ontsluiting, en daarmee de veiligheid van het bedrijventerrein, is onvoldoende geregeld.
5. Het leefklimaat in de omgeving zal door bedrijfsoverlast, verkeer, geluid en lichtbelasting opnieuw afnemen. Deze negatieve invloed beperkt zich niet alleen tot de omliggende dorpen, maar zal ook zijn uitwerking hebben op gebieden zoals de Zak van Zuid-Beveland en de landschappelijke kwaliteit van het Nationaal Landschap.
6. Economische belangen dreigen het steeds te winnen van de kwetsbare, zoals cultuur, natuur en landschap. Daarnaast worden economische belangen ook steeds boven leefkwaliteit en leefbaarheid geplaatst.
7. De zienswijze van de dorpsraad van Nieuwdorp en 's-Heerenhoek, evenals de zienswijze van de ZMF wordt door de BZZB ondersteund. De BZZB maakt deze zienswijzen, na overleg met de dorpsraden en de ZMF, tot de zijne.

#### Overwegingen/reactie

Ad1

De ontwikkeling van Sloepoort wordt al gedurende een periode van ruim 10 jaar in diverse beleidsstukken op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau genoemd. Te noemen zijn onder andere het Sloerandbeleid, het WOV-convenant tussen Provincie en gemeente, het ondertussen vervallen Streekplan Zeeland 1997, de Regiovisie Stedelijke Ontwikkelingszone Goes, de Borsatlas gemeente Borsele en het op 1 oktober 2006 in werking getreden Omgevingsplan Zeeland 2006-2012.

Sloepoort kan dus niet aangemerkt worden als een nieuwe ontwikkeling. De mening van de BZZB dat Sloepoort een nieuwe aanslag op het groene buitengebied met zich meebrengt, wordt niet gedeeld. Sloepoort is niet alleen maar het ontwikkelen van een "rode" functie in het buitengebied. Deze ontwikkeling gaat gepaard met "groene" verplichtingen. Te noemen zijn de landschappelijke aankleding van Sloepoort evenals de bijdrage in de ontwikkeling van Groenproject 't Sloe. Onder Ad 5 en Ad 6 wordt hier nog verder op ingegaan.

Ad 2

Zoals hiervoor al gesteld wordt de ontwikkeling van Sloepoort al voor een periode van ruim 10 jaar genoemd in diverse beleidsstukken op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Hoewel we inmiddels ruim 10 jaar verder zijn en het bedrijventerrein nog niet is ontwikkeld zijn het profiel en de eindomvang van het bedrijventerrein nimmer veranderd. Reeds in het op 23 december 1994 getekende WOV-convenant tussen de provincie Zeeland en de gemeente Borsele is het volgende profiel van Sloepoort opgenomen: "met het oog op de vraag naar bedrijfsgronden vanuit 's-Heerenhoek/Nieuwdorp en het aangrenzend deel van de gemeente enerzijds en anderzijds ter opvang van aanvullende bedrijfsactiviteiten, die niet in, maar direct nabij het haven- en industrieterrein Sloe horen, zal de vaststelling en realisering van een bedrijventerrein op een optimale locatie nabij 's-Heerenhoek worden bevorderd."

Het in het WOV-convenant genoemde bedrijventerrein is door de provincie Zeeland vervolgens verankerd in het Streekplan Zeeland (1997), waarbij aan de gemeente verzocht is de aard en omvang van het terrein verder aan te geven in een structuurvisie. Deze aard en omvang zijn neergelegd in de Regiovisie Stedelijke Ontwikkelingszone Goes.

Inmiddels is het op 1 oktober 2006 in werking getreden Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 in de plaats getreden van onder meer het Streekplan Zeeland (1997). In het Omgevingsplan wordt Sloepoort genoemd als een terrein met een accent op havengerelateerde bedrijvigheid, transport en logistiek met een maximale omvang van circa 30 hectare.

Met het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" krijgt bovengenoemd profiel juridisch-planologisch zijn beslag: "De ontwikkeling van Sloepoort is er op gericht bedrijven te accommoderen die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied. Dit kunnen bedrijven zijn die thans in het Sloegebied gevestigd zijn maar daar qua aard en/of omvang niet thuishoren en/of bedrijven van elders die in hun functioneren een relatie hebben met het Sloegebied. Daarnaast is het bedrijventerrein bedoeld voor bedrijven uit de gemeente Borsele die het niveau van de kern overstijgen en niet op lokale bedrijventerreinen gehuisvest kunnen worden."

Naar ons oordeel zijn omvang en bestemming van het terrein in overeenstemming met de oorspronkelijke bedoelingen.

#### Ad 3

De ontwikkeling van Sloepoort is, naast de vestiging van bedrijven uit de gemeente Borsele die het niveau van de kern overstijgen en niet op lokale bedrijventerreinen gehuisvest kunnen worden, er op gericht bedrijven te accommoderen die gelieerd c.q. gerelateerd zijn aan de grootschalige zeehavengebonden bedrijvigheid in het Sloegebied. Dit kunnen bedrijven zijn die thans in het Sloegebied gevestigd zijn maar daar qua aard en/of omvang niet thuishoren en/of bedrijven van elders die in hun functioneren een relatie hebben met het Sloegebied. Hiermee wordt voorkomen dat zich in het Sloegebied bedrijven vestigen die daar qua profiel (aard en omvang) niet passen en de verdere ontwikkeling van het Sloegebied belemmeren. In die zin is er zeker sprake van zuinig ruimtegebruik doordat voorkomen wordt dat de ruimte op het Sloegebied wordt ingenomen door bedrijven die zich niet noodzakelijkerwijs daar moeten vestigen.

De aan het Sloegebied gelieerde c.q. gerelateerde bedrijven passen qua profiel, nog los van het gegeven dat er geen ruimte is op de bestaande gemeentelijke bedrijventerreinen, niet op deze gemeentelijke bedrijventerreinen. De aan het Sloegebied gelieerde c.q. gerelateerde bedrijvigheid moet op korte afstand van het Sloegebied gevestigd kunnen worden. Dit levert niet alleen economische voordelen op, maar ook technische.

Zoals onder Ad 2 al is aangegeven is het nut en de noodzaak van dit bedrijventerrein al geruime tijd neergelegd in de diverse beleidsstukken.

Tot slot moet nog opgemerkt worden dat de positionering en profilering van Sloepoort ook onderwerp van gesprek geweest is in het Platform de Bevelanden. Het Platform is een permanent overleg- en afstemmingsorgaan voor de vijf Bevelandse gemeenten voor de beleidsterreinen ruimtelijke ordening en economische zaken.

Ter voorbereiding op het Omgevingsplan Zeeland heeft het Platform onder meer een visie ontwikkeld op het gebied van werken. De visie heeft als input gediend bij de totstandkoming van het Omgevingsplan.

In de visie is de bedrijventerreinstrategie van de Bevelanden vastgelegd. Een strategie die zich richt op het verder ontwikkelen van een beperkt aantal grotere bedrijventerreinen, elke met een eigen profiel. Elk genoemd bedrijventerrein wordt hierdoor uniek.

Het past niet binnen de bedrijventerreinenstrategie die de vijf Bevelandse gemeenten in gezamenlijkheid hebben vastgelegd om braakliggende bedrijfsgronden op een terrein elders in de regio uit te geven aan bedrijven die qua profiel niet passen binnen dit (uniek) type bedrijventerrein. Het verwijzen naar braakliggende bedrijfsgronden op bedrijventerrein met een ander profiel elders in de regio is derhalve niet mogelijk/gewenst.

#### Ad 4

Het bedrijventerrein wordt direct op de toeleidende infrastructuur van het Sloegebied naar de Westerscheldetunnelweg ontsloten. Hierdoor is er sprake van een directe en comfortabele bereikbaarheid van het terrein, zowel vanaf de A58 als vanuit Zeeuws-Vlaanderen. De huidige intensiteit/capaciteit van de toeleidende infrastructuur is niet zodanig dat de ontwikkeling van Sloepoort leidt tot een overbelasting van dit wegennet.

Niet ingezien wordt waaruit zou blijken dat de ontsluiting onvoldoende is geregeld en dat niet volstaan kan worden met een enkele ontsluitingsroute. Het aantal verkeersbewegingen van en naar Sloepoort wordt in de eindsituatie geschat op 2.000 à 3.000 mvt/etm. Dit verkeer komt vanuit, en wikkelt zich af naar, drie verschillende richtingen.

Naast de directe ontsluiting op het bestaande wegennet, is een calamiteitenontsluiting voorzien in het uiterste noordoosten van het plangebied. Deze ontsluiting sluit, via de Driedijk, aan op het fietspad langs de Sloeweg. Met de eigenaar van het fietspad, de provincie Zeeland, is overleg geweest over het gebruik van dit fietspad als calamiteitenroute. De provincie heeft bij brief van 10 maart 2004 te kennen gegeven geen bezwaar te hebben tegen het gebruik van het fietspad door hulpdiensten.

Daar waar nodig zal de calamiteitenontsluiting conform de noodzakelijke eisen uitgevoerd worden.

#### Ad 5

Het bedrijventerrein Sloepoort kent een koppeling met de geluidzone voor Vlissingen-Oost, welke is neergelegd in het op 2 november 2006 vastgestelde bestemmingsplan "Herziening geluidzone Sloegebied". Dit betekent dat de te vestigen bedrijven qua geluid getoetst gaan worden aan deze geluidzone. Het al dan niet doorgaan van Sloepoort heeft geen wijziging van de vastgestelde geluidzone tot gevolg. Sloepoort brengt derhalve geen extra geluidbelasting voor de omgeving met zich mee.

Daarnaast zal Sloepoort nagenoeg geen extra bijdrage leveren aan de reeds bestaande lichtuitstraling naar de omgeving toe. Sloepoort is gedacht in een gebied waar reeds sprake is van een grote mate van lichtuitstraling als gevolg van de aanwezigheid van het Sloegebied en de omliggende infrastructuur (Westerscheldetunnelweg met tolplein/verzorgingsplaats, Sloeweg).

De hoofdontsluitingsroute van en naar Sloepoort is reeds aangelegd bij de realisering van de Westerscheldetunnelweg. Er vindt geen reconstructie plaats van deze route, zodat conform de Wet geluidhinder formeel geen geluidsonderzoek nodig is. De toename van het wegverkeerslawaai als gevolg van de ontwikkeling van Sloepoort is, gelet op de huidige voertuigbewegingen op deze hoofdontsluitingsroute, verwaarloosbaar.

Aan de ontwikkeling van Sloepoort is een tweeledige inspanningsverplichting gekoppeld voor Zeeland Seaports voor wat betreft het versterken van de leefomgevingkwaliteiten.

Een inspanningsverplichting betreft de inpassing van het bedrijventerrein naar het landelijk gebied én naar de aangrenzende doorgaande infrastructuur toe. Het gaat hierbij zowel om eisen voor beplanting als om eisen aan de vormgeving en hoogte van gebouwen. De eisen die gesteld zijn aan deze inpassing zijn afgestemd op het aangrenzende gebied; de eisen die gesteld (moeten) worden aan de zijde van de Westerscheldetunnelweg en de Sloeweg verschillen wezenlijk van de rand aan de zijde van de Borssesdijk en de Driedijk, die de overgang naar het landelijk gebied

vormen. Er is maatwerk geleverd, waarbij de eisen afgestemd zijn op de directe omgeving waaraan de locatie grenst.

De andere inspanningsverplichting bestaat uit het leveren van een financiële bijdrage aan de realisering van Groenproject 't Sloe in verband met het in exploitatie brengen van Sloepoort. Deze bijdrage betekent een positieve impuls aan het versterken van de leefomgevingkwaliteiten. Er is derhalve wel degelijk aandacht om een eventuele negatieve invloed vanwege Sloepoort op de omliggende dorpen en de directe omgeving te vermijden.

Het bedrijventerrein grenst niet aan (de begrenzing van) het Nationale Landschap Zak van Zuid-Beveland. Sloepoort, maar ook de bijkomende effecten, zoals bereikbaarheid, tasten de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap niet aan.

#### Ad 6

Bij de ontwikkeling van Sloepoort is niet alleen maar aan economische belangen gedacht. De rood-voor-groen-gedachte (in het Omgevingsplan Zeeland tegenwoordig verevening genoemd) is één van uitgangspunten geweest in het proces van planontwikkeling. Zeeland Seaports zal hiertoe een financiële bijdrage leveren aan de verdere realisering van Groenproject 't Sloe; een project dat juist gericht is op het veilig stellen en het versterken van het landschap, cultuurhistorie, natuur en de leefomgevingkwaliteiten.

Ook het ministerie van Economische Zaken heeft, juist wegens het gegeven dat Sloepoort geen op zichzelf staande ontwikkeling is, maar een koppeling kent met Groenproject 't Sloe, reeds in 2001 subsidie toegekend voor deze met elkaar samenhangende ontwikkeling.

#### Ad 7

Op de zienswijze van de dorpsraad van Nieuwdorp en 's-Heerenhoek en op de zienswijze van de ZMF is in dit raadsvoorstel reeds uitvoering ingegaan. Het gaat niet aan om deze reactie hier wederom volledig op te nemen. Korthedshalve willen wij volstaan met een verwijzing naar deze reactie en deze als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

#### *Oordeel zienswijzen*

Naar ons oordeel zijn de zienswijzen niet van dien aard dat hieraan tegemoet gekomen moet worden.

#### *Hoorzitting*

Op **P.M.** is een hoorzitting gehouden waarbij de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld een mondelinge toelichting te geven op hun zienswijzen. Een verslag van de hoorzitting ligt voor u op de gebruikelijke wijze ter inzage.

#### *Voorstel:*

Wij stellen u voor:

- niet tegemoet te komen aan de zienswijze van:
  - \* Stichting Dorpsraad Nieuwdorp, p.a. Bernhardstraat 27, 4455 BA Nieuwdorp én Stichting Dorpsraad 's-Heerenhoek, p.a. Emmastraat 50, 4453 CE 's-Heerenhoek,
  - \* Fam. H. van Stee, Borssesedijk 48, 4453 RA 's-Heerenhoek,
  - \* Zeeuwse Milieufederatie, Postbus 334, 4460 AS Goes,
  - \* Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland, p.a. Dorpsplein 27, 4443 AE Nisse.
- het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Sloepoort" vast te stellen overeenkomstig het ontwerp-bestemmingsplan.
- het beeldkwaliteitplan Sloepoort vast te stellen overeenkomstig het ontwerp-beeldkwaliteitplan.

De ontwerp-besluiten en de overige op dit voorstel betrekking hebbende stukken liggen voor u op de gebruikelijke wijze ter inzage.