



## Stichting Dorpsraad Nieuwdorp

*p/a Pr. Bernhardstraat 27, 4455BA Nieuwdorp*  
*tel : 0113 – 670095*  
*website : <http://www.dorpsraadnieuwdorp.nl>*  
*e-mail : [reactie@dorpsraadnieuwdorp.nl](mailto:reactie@dorpsraadnieuwdorp.nl)*  
*kvk nr: 22 05 85 4*



## Stichting Dorpsraad 's-Heerenhoek

*p/a Emmastraat 50, 4453 CE 's-Heerenhoek*  
*tel: 0113 - 352314*  
*e-mail: [dorpsheerenhoek@zeelandnet.nl](mailto:dorpsheerenhoek@zeelandnet.nl)*

Aan de raadsfracties van de gemeente Borsele

Nieuwdorp, 7 februari 2007

Onderwerp: bestemmingsplan Sloepoort

Geachte gemeenteraadsleden,

Op de raadsvergadering staat het bestemmingsplan Sloepoort op de agenda. Aan u wordt gevraagd in te stemmen met het bestemmingsplan. Wij willen u vragen voornamelijk niet met het bestemmingsplan in te stemmen. In plaats daarvan vragen we u een motie in te dienen, waarin B&W gevraagd wordt het bestemmingsplan voorlopig te parkeren in afwachting van onderzoek naar verdere optimalisatie van de afhandeling van de toenemende verkeersbewegingen in onze gemeente. Voordat Sloepoort wordt opgepakt moet eerst een goede ontsluiting van het Sloegebied en tunneltracé worden gecreëerd.

In deze open brief zetten we ons standpunt nader uiteen en geven we een gedetailleerde uitwerking van ons standpunt aan de hand van feiten en cijfers.

### **Probleemstelling.**

De mate van hinder voor onze dorpen (zowel Nieuwdorp als 's Heerenhoek) is de laatste jaren fors toegenomen. In het jaarverslag van Zeeland Seaports lezen wij dat de economische activiteiten (eenvoudig te zien aan het aantal hectare wat de laatste jaren in gebruik is genomen) aanzienlijk toegenomen zijn. Met het oprekken van de geluidszone en aanpassing van de veiligheidszone is dit ook in de milieunormering vertaald. Daarnaast blijkt het wegverkeer met de komst van de Westerschelde tunnel onverwacht hoog te zijn. Het jaarverslag 2005 van Zeeland Seaports geeft een transitie weer. Het is meer dan een ontwikkeling, het is meer een soort omvorming. De productie gerichte activiteiten groeien niet meer, staan zelfs onder druk. De economische groei wordt veroorzaakt door groeiende vraag naar transport. De containerterminal heeft zich aangediend. Op kleine schaal vinden deze activiteiten reeds plaats. Drie grote initiatieven dienen zich aan. En welke het ook wordt, voor de omgeving zijn de effecten gelijk. Wij maken ons zorgen over toenemende hinder in onze dorpen en daar hebben we op basis van recent uitgevoerd onderzoek alle reden toe.

Een in april 2006 door de UVA uitgevoerd onderzoek<sup>1</sup> laat zien dat de bevolking van Nieuwdorp aangeeft dat de overlast de laatste 10 jaar met bijna 50% is gegroeid. 's-Heerenhoek en de andere dorpen rondom het industriegebied laten soortgelijke cijfers zien, waarmee aangetoond is dat er wel

<sup>1</sup> Resultaten van het UVA onderzoek zijn op de website van de gemeente Borsele terug te vinden.



degelijk noodzaak en draagvlak is voor de kritische houding van de dorpsraden t.o.v. ontwikkelingen in onze nabijheid.

### **Economische ontwikkelingen & woonkwaliteit in de Gemeente – vindt er een afweging plaats?**

Een van de peilers onder het beleid van de dorpsraden is woonkwaliteit. Dit is een lastig begrip. Als we op internet naar informatie zoeken komt al snel het begrip ‘leefbaarheid’ om de hoek kijken. In dit kader spreken wij van de ‘meetbare’ woonkwaliteit. Als de woonkwaliteit in het geding komt, spreken wij feitelijk van overlast of milieuhinder. Deze is te meten en wordt getoetst aan normeringen. Als gevolg van de geografische ligging van Nieuwdorp en 's Heerenhoek is een zekere vorm van milieuhinder onoverkoombaar. De belangrijkste hinderaspecten voor Nieuwdorp en 's-Heerenhoek zijn de luchtkwaliteit, geluid, veiligheid en geur.

In het Integraal Omgevingsplan (IOP, Provincie Zeeland) is op pagina 15 te lezen dat de milieukwaliteit (luchtkwaliteit, geluidbelasting) onder druk staan. Het is de kunst om een balans te vinden in de mate van milieuhinder en de groei van (economische) activiteiten. We weten ons omringt door industrie en drukke wegen en we zijn ons terdege bewust van de noodzaak van deze activiteiten. Vele inwoners van onze dorpen verdienen direct dan wel indirect hun boterham aan de bedrijvigheid in het Sloegebied. Het is echter wel *uw* en onze plicht te waken voor een goede balans tussen de genoemde activiteiten en de woonkwaliteit in Nieuwdorp en 's-Heerenhoek.

De mate van verstoring van de woonkwaliteit is, zoals ook in het IOP wordt vermeld, tot op zekere hoogte gereguleerd. Een milieuvergunning waarborgt - als het goed is - dat de best beschikbare technieken worden toegepast, zodat hinder en risico's voor de omgeving tot een minimum worden beperkt. Echter, voor de wijze waarmee in onze omgeving met de schaarse ruimte wordt omgegaan ontbreekt dit principe en spelen de economische belangen een te zware rol. Een integrale afweging over wat we waar willen realiseren ontbreekt. In dit spanningsveld is het niet verantwoord om nu vergaande besluiten te nemen, die een goede, verantwoorde inrichting van onze beperkte ruimte in de weg gaat staan. Besluitvorming van de Sloepoort en de ontsluiting van de Sloeweg langs elkaar heen dirigeren is vragen om problemen in de nabije toekomst en eeuwig zonde.

### **WCT convenant.**

Het nu voor u liggende bestemmingsplan komt natuurlijk ook niet uit te lucht vallen. Het is een lang gekoesterde wens die zijn oorsprong meer dan 10 jaar geleden heeft gevonden. In de door ons ingebrachte zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan kunt u terug vinden wat de oorspronkelijke aanleiding en omvang van de Sloepoort is. Het college van B&W kunnen dat ook beamen. In 2002 heeft de Sloepoort een nieuwe impuls gekregen in het WCT convenant. Omdat dit convenant de gemeente feitelijk verplicht de Sloepoort uit te werken, hebben wij dit convenant opgevraagd en doorgenomen.

Opvallend is de forse oppervlakte toename, de rol van Zeeland Seaports als beheerder. Wij zien hierin bevestigd dat de grens van het industriegebied verschuift in onze richting. En daarmee de toename van de reeds fors toegenomen hinder voor onze leefomgeving. Er kunnen nota bene categorie 4 bedrijven op de Sloepoort gevestigd worden. En dat bovenop de reeds bestaande hinder.

Opvallend zijn ook de laatste twee regels van artikel 1 en het gestelde in artikel 8, waarin duidelijk staat dat er publiekelijke procedures moeten worden doorlopen. De partijen realiseren zich dat diverse procedures doorlopen moet worden, waarvan het nu voorliggende bestemmingsplan Sloepoort er een van is.

Hieruit volgt dat indien er *relevante* argumenten zijn, er een ontsnappingsmogelijkheid is. Een som van 3 miljoen euro zoals die in het convenant benoemd is kan en mag geen doorslag gevende reden zijn, als er met de aanleg van containerterminals tientallen tot honderden miljoenen euro's gemoeid zijn.

### Overeenkomst inzake realisatie van het project Westerschelde Container Terminal

De gemeente Borsele, de provincie Zeeland en Zeeland Seaports zijn het eens over de wenselijkheid van de realisatie van de Westerscheldecontainerterminal (WCT) op het grondgebied van de gemeenten Borsele en Vlissingen zoals thans aangegeven in de milieueffectrapportage. Wat betreft de te doorlopen procedures en tijdstippen wordt verwezen naar bijgevoegde ambtelijk in het WCT project overeengekomen fasen en mijlpalen. (bijlage 1).

De gemeente Borsele zal aan alle door de gemeente in dat kader in te zetten en te doorlopen procedures voortvarend meewerken.

De gemeente Borsele verbindt zich tevens tot planologische en milieuhygiënische medewerking aan uitbreiding van de geluidzone rond het Sloegebied zodra de wetgeving in het kader van het MIG dat mogelijk maakt. Deze zoneverruiming dient een verantwoorde exploitatie van het havenschapsgebied mogelijk te maken waarbij rekening wordt gehouden met een acceptabele milieubelasting op woongebieden.

In het kader van het bovenstaande wordt het volgende overeengekomen:

1. Het havenschap Zeeland Seaports neemt de exploitatie van het bedrijventerrein 'Sloepoort' over. Inclusief de 1,1 mln gemeentelijke bijdrage in de nieuwe ontsluiting van het Sloegebied. Daarnaast geeft het havenschap bij realisatie van de eerste fase van Sloepoort (10 ha) 1 mln subsidie voor het Sloebos. Bij realisatie van de tweede fase en derde fase van Sloepoort (10 + 10 ha) ontvangt de gemeente nog eens in totaal 1 mln. subsidie voor het Sloebos. De publiekrechtelijke taken blijven bij de gemeente Borsele. Het bedrijventerrein zal uiteindelijk een omvang van 30 hectare krijgen. Betrokken partijen realiseren zich hierbij dat er nog een bestemmingsplanprocedure met bezwaar en beroep moet worden doorlopen.

8. Partijen zijn er zich van bewust dat alle in dit document genoemde publiekrechtelijke zaken de normale procedures dienen te doorlopen.

afbeelding 1: De betreffende delen uit het Convenant die als legitimatie voor Sloepoort wordt gebruikt.

Bij gegronde redenen kan er afgeweken worden van het convenant (zie artikel 8). Vernieuwde inzichten zouden hiertoe aanleiding kunnen zijn. Een gegronde reden is naar onze mening om het plan Sloepoort een lagere prioriteit te geven dan het in onze ogen veel strategischer en belangrijker verkeersknooppunt.

#### **Gegronde redenen voor een motie**

Aan economische belangen wordt begrijpelijker wijs een zwaar gewicht toegekend. Hoewel aspecten als hinder uiteraard heel belangrijk in de planvorming worden ze in de plannen netjes gekwantificeerd (al schort het hier en daar toch wel, zie onze zienswijzen), getoetst aan de normen met als conclusie dat het past.. De hinderaspecten zijn daarmee wettelijk afgedekt en verdwijnen uit de discussie. Ze blijven wel doorwerken in de woonbeleving van de mensen die ermee worden geconfronteerd.

Wij hebben de laatste jaren gemerkt dat door overheden niet altijd integraal wordt gedacht waardoor de woonkwaliteit van Nieuwdorp en 's-Heerenhoek onnodig wordt aangetast en bestemmingsplan Sloepoort is hiervan wel het meest concrete voorbeeld.

De principiële "Best Beschikbare Techniek" -vraag zoals we die kennen bij milieuvergunningen wordt om voor ons onbegrijpelijke redenen niet gesteld. Sloepoort claimt de grond, die straks broodnodig zal blijken om een ontsluiting van het havengebied en tunneltracé te realiseren die goed inpasbaar is in het landschap en die tevens een aanvaardbaar hinderniveau geeft voor de omliggende woonkernen. Met de eerste intentie (10 hectare) zou een inpassing van de ontsluiting nog goed mogelijk zijn, maar de wens voor meer en meer dwarsboomt dit. En zoals reeds gezegd komt daarbij ook dat Sloepoort een door ons ongewenste fysieke verlegging van de grens van bedrijvigheid betekend in de richting van onze woonkernen.



## Omgevingskwaliteit van het zeehavengebied

En er is nog een argument waar wij u als volksvertegenwoordiger op willen wijzen. Met de ruimteclaim van Sloepoort wordt het onmogelijk om een veilige en voor de omgeving acceptabele ontsluiting van het Sloegebied te realiseren. Een ontsluiting ook, waar Zeeland trots op kan zijn en waarmee Zeeland Seaports en het Sloegebied klaar zijn voor de toekomst. Een toekomst die zoals reeds eerder betoogd gekenmerkt zal gaan worden door logistieke activiteiten. Denkt u zich eens in wat de uitstraling is van een mooi, ruim opgezet verkeersplein, ingebed in het Sloebos. Wat een verschil met nog meer beton, en nauwe, hoge wegen in te krappe bochten en een knelpunt voor de veiligheid.

## Alternatieven

Een goede ontsluiting die aan bovenstaande eisen voldoet, hoeft overigens niet te betekenen dat de hele Sloepoort van tafel moet. Er blijft nog altijd meer dan de oorspronkelijke 10 hectare bedrijfsterrein over. We zijn graag bereid dat samen eens na te rekenen. Wij hebben hier een voorschotje op genomen. Onderstaande figuren spreken voor zichzelf. De gehanteerde schaal is realistisch, de ruimteclaim benadert nauwkeurig de werkelijkheid.



**afbeelding 2:**

Het door ons geprojecteerde knooppunt Almere met de karakteristieke Olifanten in het midden



**afbeelding 3:**

In rood het door ons voorgestelde knooppunt geprojecteerd op de huidige ontsluiting. Geel gearceerd is het plangebied Sloepoort. In blauw de huidige wegen richting tunnel en in het Sloegebied.

**plus variant:**

Het is volgens ons zelfs mogelijk om met een aftakking vanaf de boog Goes - Terneuzen het verkeer rechtstreeks op de Europaweg aan te laten sluiten wat de Frankrijkweg ontlast. Omdat we hiervan geen bestaande oplossing vonden zal dit echter nog wel door experts moeten worden uitgezocht.

**Samenvatting.**

Het bestemmingsplan Sloepoort legt een ruimteclaim in een gebied waar een knooppunt voor de verdubbeling van de Sloeweg moet worden gerealiseerd. Een integrale afweging van de diverse ruimteclaims is niet gemaakt. En dat op de vooravond van de transformatie van het Sloegebied van een productiegebied naar een distributiegebied in de wetenschap dat de infrastructuur verre van voldoende is voor het gewenste eindbeeld.

Wij doen een beroep op u als volksvertegenwoordiger om uw verantwoordelijkheid te nemen en een integraal besluit te nemen. Dit is alleen mogelijk als het nu voorliggende besluit uitgesteld wordt en er een integrale afweging gemaakt wordt. Daarbij is het goed om te realiseren dat het verlies aan inkomsten voor de gemeente in het niet vallen bij de kosten van de infrastructurele werken (terminals, wegen) en dat later aanpassen van (verkeers)knelpunten hier een veelvoud van zullen kosten.

Laten we in Zeeland niet dezelfde fout maken als in de dichtgeslibde randstad is gemaakt, zeker niet als op het moment van de cruciale besluiten wel kan worden ingeschat wat de gevolgen zullen zijn?

Voor	Tegen
<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Er staat nergens in het convenant vermeld dat Sloepoort voorafgaande de verdubbeling van de Sloeweg moet worden gerealiseerd.</li> <li>❖ Met het knooppunt zoals wij dit hebben ingetekend kan een dubbelslag worden geslagen. Inpassing in de omgeving en een betere ontsluiting van het industriegebied</li> <li>❖ Ruimere bochten zijn beter: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hogere snelheid in bochten vermindert de kans op ongelukken (Sloeweg/A58)</li> <li>▪ minder remmen en optrekken vermindert uitstoot fijn stof en geluid.</li> </ul> </li> <li>❖ Aanleg knooppunt volgens het principe van ons voorstel betekent niet onnodig de hoogte in (geluid- en andere vormen milieuhinder), wat ten goede komt aan de woonkwaliteit en de beeldkwaliteit.</li> <li>❖ Landschappelijk beter inpasbaar</li> <li>❖ Dorpsraden zijn geen voorstander van Sloepoort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Sloepoort wordt aanzienlijk kleiner, maar blijft groter dan 10 hectare.</li> <li>❖ De gemeente loopt een aanzienlijk bedrag mis; In het convenant is er sprake van dat Zeeland Seaports een aantal miljoen heeft gereserveerd voor de aanleg van Sloepoort. Deze bedragen wegen echter niet op tegen de overlast die Sloepoort volgens de huidige plannen op de verdubbeling van de Sloeweg heeft en staan niet in verhouding tot de financiële belangen die spelen bij de aanleg van terminals en wegen. De voordelen van onze plannen maken het echter een stuk makkelijker om dit te accepteren.</li> <li>❖ Reeds gemaakte afspraken moeten worden ontbonden en/of aangepast. Dit zal middels clausules juridisch zijn afgedekt en goed te motiveren zijn.</li> </ul>

**Ons verzoek.**

Wij vragen u op basis van het voorgaande een motie in te dienen om de besluitvorming van het bestemmingsplan Sloepoort uit te stellen en te koppelen aan de planontwikkeling van de ontsluiting van het industriegebied. Het is in onze visie verstandig dit te koppelen aan het nog op te starten onderzoek naar de ontsluiting van het industriegebied. Indien u na lezen van onze openbrief behoefte heeft aan een aanvullend gesprek dan komen we graag bij u langs op een fractieavond.

Met vriendelijke groet,

Besturen v/d Stichting dorpsraad Nieuwdorp en de Stichting dorpsraad 'Heerenhoek namens dezen,

HWJ van Dam  
Dorpsraad Nieuwdorp(secretaris)

Deze brief is in afschrift verzonden aan:

- |                               |                    |                                  |
|-------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| - Pers                        | - Zeeland Seaports | - overige indieners zienswijzen  |
| - PS van de Provincie Zeeland | - ZMF              | - wordt op de website geplaatst. |