



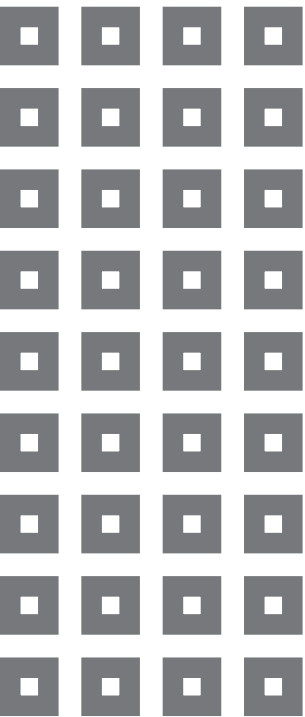
Gemeente Terneuzen



Bestemmingsplan “*Nieuwe Sluis Terneuzen*”



Vastgesteld

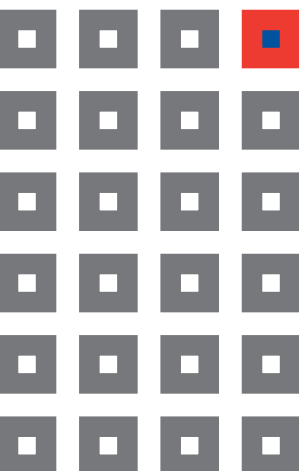


28 september 2017

Gemeente Terneuzen

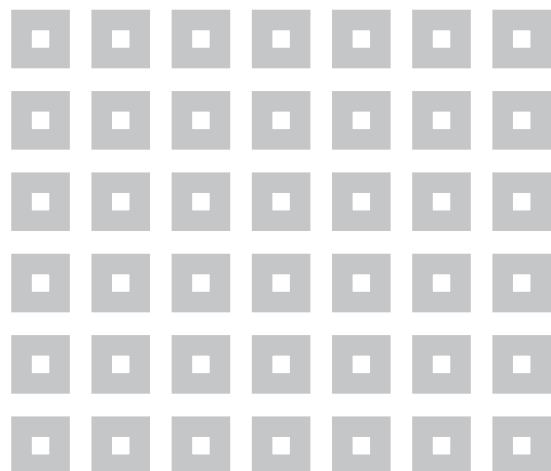
Bestemmingsplan “*Nieuwe Sluis Terneuzen*”

Vastgesteld



Inhoud:

- Toelichting
- Regels
- Verbeelding



werknummer: 340.314.00
datum: 28 september 2017
bestand: J:\340\314\00\3.Projectresultaat\

Procedureoverzicht

Fase	Datum
Voorontwerp	8 maart 2017
Ontwerp	2 juni 2017
<i>Ter inzage legging</i>	8 juni 2017 - 19 juli 2017
Vaststelling	28 september 2017
Onherroepelijk	

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam



Inhoudsopgave van de toelichting

1	INLEIDING.....	1
1.1	Aanleiding en doel.....	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Vigerende plannen	1
1.4	Leeswijzer	2
2	PLANBESCHRIJVING.....	3
2.1	Huidige situatie.....	3
2.2	Ontwikkeling.....	4
2.3	Juridische aspecten.....	7
2.4	Geometrische plaatsbepaling.....	10
3	RELEVANT BELEIDSKADER	11
3.1	Nationaal beleid.....	11
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Regionaal beleid.....	15
3.4	Gemeentelijk beleid	15
3.5	Conclusies.....	16
4	ONDERZOEKEN	17
4.1	Algemeen.....	17
4.2	Water	17
4.3	Flora en fauna	24
4.4	Archeologie en cultuurhistorie.....	31
4.5	Bodemkwaliteit	37
4.6	Geluid.....	41
4.7	Luchtkwaliteit.....	43
4.8	Bedrijven en milieuzonering	45
4.9	Externe veiligheid	45
4.10	Overige belemmeringen.....	49
4.11	Mobiliteit	49
5	MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	51
5.1	Doelstelling.....	51
5.2	Oplossingsrichtingen en alternatieven.....	51
5.3	Beschrijving van de varianten	52
5.4	Effecten.....	52
6	UITVOERBAARHEID.....	55
6.1	Economische uitvoerbaarheid.....	55
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	55

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, d.d. 15 februari 2016
- Bijlage 2: Kaarten tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, d.d. 15 februari 2016
- Bijlage 3: Hoofdrapport MER Nieuwe Sluis Terneuzen, LievenseCSO, documentnr. VNZT-R-145-9, d.d. 30 maart 2015
- Bijlage 4: Resultaten van het archeologisch booronderzoek Nieuwe Sluis Terneuzen, Deltares, rapportnr. 1220635-000-BGS-0015 d.d. 23 december 2016
- Bijlage 5: Verkennend bodem-, waterbodem- en asbestonderzoek dossier C (fase 1), LievenseCSO, rapportnr. VNZT-R-74-2, d.d. 11 februari 2015
- Bijlage 6: Verkennend bodem- en asbestonderzoek dossier D (fase 2), LievenseCSO, rapportnr. VNZT-R-112-1, d.d. 13 februari 2015.
- Bijlage 7: Raamsaneringsplan Schependijk te Terneuzen, Vlaams Nederlandse Scheldecommissie/LievenseCSO, rapportnr. VNZT-R-337-5, d.d. 3 maart 2016
- Bijlage 8: Ingekomen reacties wettelijk vooroverleg
- Bijlage 9: Antwoordnota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen, gemeente Terneuzen, d.d. 20 juli 2017



Afbeelding 1.1: de globale ligging en begrenzing van het plangebied (wit omlijnd)

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Vanaf 2004 is onderzoek gedaan naar de maritieme toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen. Daaruit is gebleken dat het ontwikkelpotentieel van het kanaal als vaarweg op termijn wordt belemmerd door de afmetingen, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit van de huidige sluizen bij Terneuzen. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen is een levensader voor de Nederlandse en Vlaamse economie. Het sluizencomplex in Terneuzen biedt toegang voor schepen vanaf de Westerschelde naar de haven van Gent en vice versa. Ook binnenvaartschepen tussen Nederland, België en Frankrijk varen door het kanaal.

De robuustheid van de huidige sluis is niet optimaal. Bovendien is de bestaande sluis – door de steeds groter wordende vrachtschepen – te klein voor de toekomst. Derhalve is een nieuwe sluis gewenst. Met de komst van deze nieuwe sluis kunnen grotere zeeschepen tot aan de haven van Gent varen door het kanaal Gent - Terneuzen. Ook neemt de capaciteit en beschikbaarheid van de sluizen toe, waardoor de wachttijd voor binnenvaartschepen afneemt.

Inmiddels is de tracéwetprocedure voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen doorlopen. Op 29 februari 2016 heeft de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit getekend. Samen met de Nota van Antwoord op de ingediende zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit heeft het tracébesluit ter inzage gelegen. Hierop is door zeven partijen beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In augustus 2016 heeft de Afdeling alle bezwaren tegen het Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen ongegrond verklaard. Daarmee is de herontwikkeling van de bestaande sluis een stap dichterbij.

De volgende stap is het juridisch-planologisch verankeren van het tracébesluit in een bestemmingsplan, op grond waarvan de omgevingsvergunningen voor de bouw van het sluizencomplex kunnen worden verleend. Het voorliggende bestemmingsplan 'Nieuwe Sluis Terneuzen' voorziet hierin en biedt een planologisch-juridisch kader voor de herontwikkeling van het ze sluizencomplex. Het tracébesluit is daarbij vertaald naar een bestemmingsplanregeling.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat het ze sluizencomplex direct ten westen van Terneuzen, alsmede de daaraan grenzende c.q. gerelateerde gronden. Globaal wordt de plangrens gevormd door de Binnenvaartweg en Beneluxweg in het oosten, het kanaal Gent - Terneuzen in het zuiden en de N252 en Nieuw Neuzenweg in het westen. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Westerschelde.

In afbeelding 1.1 is de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.

1.3 Vigerende plannen

Ter plaatse van het plangebied vigeert, tot op het moment dat het voorliggende bestemmingsplan in werking treedt, grotendeels de beheersverordening 'Oostelijke kanaaloever', die op 25 juni 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld. Nadien is de voorgenoemde beheersverordening tweemaal herzien. De beheersverordening 'Oostelijke kanaaloever, 1^e wijziging' is vastgesteld op 4 juni 2015, de beheersverordening 'Oostelijke kanaaloever, 2^e wijziging' op 4 juni 2015. Naast de voorgenoemde beheersverordening geldt voor een smalle strook aan de westzijde van het plangebied het bestemmingsplan 'Maintenance ValuePark', dat op 8 mei 2014 door de gemeenteraad is vastgesteld. Ook dit plan is inmiddels onherroepelijk.

In de beheersverordening 'Oostelijke kanaaloever' en de daarop volgende herzieningen is het zeesluizencomplex voorzien van een maatwerkbepemming, overeenkomstig de huidige situatie. Om de herontwikkeling van het zeesluizencomplex te faciliteren dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld, waarbij het tracébesluit één-op-één wordt vertaald naar een bestemmingsregeling.

In aanvulling op het voorgaande is er onlangs een Wabo-procedure doorlopen voor de realisatie van een werkterrein met ligplaatsen aan de Goese Kade. Het betreft een vigerend recht, dat is overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Evenwel is er een uitgebreide Wabo-procedure doorlopen voor de uitbreiding van het dienstengebouw aan de Middenhavendam 3 (omgevingsvergunning d.d. 25 juli 2017).

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit zes hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat een aantal algemene planaspecten. In hoofdstuk 2 wordt een planbeschrijving gegeven, waarin de huidige en toekomstige situatie beschreven wordt. Tevens wordt ingegaan op de juridische regeling. Hierna volgt hoofdstuk 3, waarin het relevante beleidskader voor deze locatie wordt gegeven. In dit hoofdstuk wordt bepaald of het plan vanuit het geldende beleid gewenst is. In hoofdstuk 4 worden de randvoorwaarden beschreven vanuit milieu- en wateraspecten en archeologie, waarbinnen de planrealisatie tot stand kan komen. In dit hoofdstuk wordt getoetst of het plan haalbaar is vanuit milieuhygiënische, waterkundige en archeologische factoren. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies van het MER opgenomen en in hoofdstuk 6 wordt ten slotte de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Historische ontwikkeling

De geschiedenis van de haven van Terneuzen, toen nog Ter Nose, gaat terug tot 1460. Destijds bevond de haven zich op de plek waar tegenwoordig de markt is. Daar werden goederen overgeslagen en per trekschuit via de Gentse Vaart naar Gent vervoerd. Met het afsluiten van de Gentse Vaart in 1583 lag de ontwikkeling van Terneuzen als havenstad lange tijd stil. Dankzij de havenontwikkelingen in Gent eind negentiende eeuw kwam hier verandering in. Door toenemende industrie had Gent behoefte aan een nieuwe verbinding met zee. Koning Willem I zag deze noodzaak en stemde in met een nieuwe verbinding tussen Gent en de Westerschelde: het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Bovendien kwamen er in die tijd twee spoorlijnen: Gent-Terneuzen en Gent-Mechelen. Vanaf dat moment kon de haven van Terneuzen zich echt gaan ontwikkelen. Na de Tweede Wereldoorlog raakte de havenontwikkeling langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen in een stroomversnelling. De Nederlandse overheid wees Terneuzen aan als groeigemeente en zo kon de stad met behulp van subsidies nieuwe industrie aantrekken. Bovendien werd het kanaal verbreed en verdiept en kwamen er twee nieuwe sluizen.

Zeesluizencomplex

Het zeesluizencomplex bij Terneuzen bestaat uit drie sluizen en verleent vanaf de Westerschelde toegang tot het Kanaal Gent-Terneuzen en daarmee tot de haven van Gent. Het kanaal werd tussen 1823 en 1825 aangelegd en eindigde in de Westerschelde. Bij Terneuzen werden twee schutsluizen aangelegd, één van 8 meter breed en een tweede van 12 meter breed. Nadien zijn de sluizen verschillende malen verbeterd en vergroot.

Het complex bestaat thans uit een drietal sluizen, waarvan er één geschikt is voor de (grotere) zeescheepvaart. De oudste sluis – genaamd de Middensluis – is in 1910 geopend, heeft een lengte van 140 meter en een breedte van 18 meter. Deze sluis werd in 1986 volledig gerenoveerd.

Eind jaren '60 van de vorige eeuw vonden er omvangrijke werkzaamheden aan het sluizencomplex plaats, die in 1968 resulteerden in de opening van twee nieuwe sluizen: de Oostsluis en Westsluis. De Oostsluis (ofwel binnenvaartsluis) heeft een lengte van 280 meter en een breedte van 23 meter. De Westsluis (ofwel zeesluis), die een lengte heeft van 290 meter en een breedte van 40 meter. Laatstgenoemde is geschikt voor zeeschepen met een diepgang tot 12,5 meter. De maximale scheepsafmetingen toegestaan op het kanaal zijn: 265 m (lengte) x 34 m (breedte) x 12,5 m (diepgang in opvaart). Grotere schepen hebben vrijstelling of ontheffing nodig om op het kanaal te worden toegelaten. Door schaalvergroting en een stijging van het aantal schepen in de binnenvaart wordt de Westsluis tegenwoordig ook voor binnenvaartschepen gebruikt. De Oostsluis en de Middensluis worden voornamelijk ter afhandeling van de binnenvaart gebruikt. Jaarlijks worden de sluizen gepasseerd door ongeveer 10.000 zeeschepen, ruim 50.000 binnenvaartschepen en een 3.000-tal pleziervaartuigen.

Op het sluizencomplex zijn verschillende kantoren en bedrijvigheid aanwezig. Deze kantoren en bedrijvigheid zijn deels gebonden aan het water of aan de functionaliteit van het sluizencomplex.

Over alle sluizen liggen twee verkeersbruggen. Het kruisende wegverkeer ondervindt daardoor weinig hinder van het schutten van de schepen. Aan de oostzijde van het sluizencomplex ligt de kern Terneuzen. Ter hoogte van de Oostsluis worden de woningen door middel van een bomerij van het sluizencomplex gescheiden. Meer naar het zuiden grenst bedrijvigheid aan het kanaal. De Kennedylaan/Meester F.J. Haarmanweg vormt de scheiding tussen bedrijvigheid langs het kanaal en

de woonwijken daarachter. Schependijk is een bedrijventerrein tussen de haven van Terneuzen en het toegangskanaal tot de Oostsluis.

Terneuzen ligt vrijwel volledig aan de oostzijde van het sluizencomplex. Alleen het busstation ligt aan de westzijde van het sluizencomplex. Aan de westzijde is verder de ingang van de Westerscheldetunnel gelegen, en het chemiebedrijf Dow Chemical. Het overige land wordt agrarisch gebruikt.



Afbeelding 2.2.: zicht op het zeesluizencomplex vanuit de lucht (bron: PZC).

Omgeving

Aan de noordzijde van het zeesluizencomplex ligt de Westerschelde. De Westerschelde maakt onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe. Het is een dynamisch estuarium door het getijdenverschil. De Westerschelde is daarnaast ook de toegangsvaarweg naar de Zeeuws-Vlaamse en Gentse Kanaalzone en de havens van Antwerpen en Vlissingen.

Het gebied rondom het Kanaal van Gent naar Terneuzen heet de Kanaalzone. De haven- en industriesteden Gent en Terneuzen brengen veel werkgelegenheid met zich mee. In Terneuzen concentreert zich de proces- en chemische industrie en de logistiek. Gent heeft veel auto-, autostaal-, chemische en papierindustrie met bijbehorende logistieke activiteiten. Tussen beide steden is bovendien veel land- en tuinbouw en andere economische bedrijvigheid te vinden. Zo is er ruimte voor de unieke 'biobased economy'; een economie waarbinnen bedrijven elkaars reststoffen en product- en energiestromen benutten. Ook is er het mooie landschap met oude kreken, schorren en slikken en langgerekte dijken met knotwilgen.

2.2 Ontwikkeling

Binnen het huidige sluizencomplex wordt de Nieuwe Sluis aangelegd. Deze sluis wordt gerealiseerd tussen de bestaande Oost- en Westsluis. De ligging is zo optimaal mogelijk gekozen waarbij rekening is gehouden met de belangen van de zeevaart en de binnenvaart. Daarbij is vanwege de toekomstvastheid van de Nieuwe Sluis het maatgevend schip na kanaalaanpassingen als

uitgangspunt genomen. De oriëntatie van de sluis is zodanig dat er een zo recht mogelijke invaart is vanuit het kanaal. Daarom is de sluiskolk 5° gedraaid ten opzichte van de ligging van de Westsluis. De huidige Middensluis wordt geamoveerd. De sluis krijgt een sluiskolk met een lengte van 427 meter tussen één binnendeur en één buitendeur en een breedte van 55 meter tussen de muren. Binnen deze breedte worden eventueel drijfrahmen toegepast, waardoor de bruikbare breedte voor de scheepvaart kleiner is. De sluiskolk, sluishoofden, buiten de waterkering gelegen bruggen en sluisfront tezamen krijgen een totale lengte van 550 meter. In het buiten- en binnenhoofd komen twee sluisdeuren, zodat bij onderhoud aan of aanvaringen met de deur gebruik kan worden gemaakt van de andere deur en het schutproces wordt voortgezet. Dit voorkomt stremmingen. Ook geven twee deuren aan beide zijden van de sluis een extra waarborg voor hoogwaterveiligheid.

De locatie van de sluis heeft grote samenhang met de snelheid waarmee schepen de sluis kunnen naderen, en daarmee met capaciteit. Het onderzoek naar de in- en uitvaart van de schepen van de sluis is uitgevoerd met verschillende grote schepen, waaronder het grootste schip dat na oplevering van de sluis kan varen, en het grootste schip dat na aanpassingen op het kanaal naar de Kanaalzone kan. De voorgestelde locatie voldoet aan de eisen van vlote en veilige scheepvaart.



Afbeelding 2.2: schetsbeeld ligging nieuwe sluis in sluizencomplex Terneuzen (voorkeursvariant)

Westbuitenhaven

De Westbuitenhaven wordt over de volledige breedte verdiept tot – 16,44 meter NAP zodat er voldoende vaardiepte is voor schepen uit de Westsluis en de Nieuwe Sluis om elkaar te passeren. Schepen met een diepgang van 12,5 meter kunnen hierdoor tij-onafhankelijk van het sluizencomplex gebruik maken. Om een vlote en veilige invaart van de Buitenvoorhaven te garanderen voor schepen met een diepgang van 12,5 meter wordt de havenmond verbreed.

In de Westbuitenhaven worden wacht- en opstelplaatsen voor de binnenvaart gemaakt, zodat de binnenvaart gebruik kan maken van de Westsluis en de Nieuwe Sluis. Hiervoor is maximaal 1.400 meter afmeerlengte beschikbaar die wordt verdeeld over twee parallelle afmeervoorzieningen. Voor de ligplaatsen op het talud van de westelijke havendijk wordt onder de waterlijn een harde kering aangebracht, zodat de ligplaatsen niet in de vaarweg naar de Westsluis liggen.

De wacht- en opstelplaatsen kunnen ook worden gebruikt als overnachtingsplaats. Door het realiseren van overnachtingsplaatsen kan efficiënter van het sluiscomplex gebruik worden gemaakt.

Voor de zeeschepen wordt een noodsteiger aan de oostzijde in de Westbuitenhaven aangelegd. Hier kunnen schepen met een maximale diepgang van 12,5 meter afmeren. De noodsteiger wordt, behalve in noodsituaties ook gebruikt als wacht- en opstelplaats voor de binnenvaart die door de Nieuwe Sluis wordt gescht. Naast deze noodsteiger wordt een dienstenhaven gerealiseerd. In deze haven is plaats voor locatiegebonden nautische dienstverleners, en is de mogelijkheid voor een aanlegplaats die over land bereikbaar is voor hulpdiensten. De ingang van de dienstenhaven zit aan de westzijde. De schepen liggen op deze manier beschut tegen de golven in de voorhaven.

Inrichting sluisencomplex

De huidige waterkering wordt vanaf de Oost- en Westsluis verbonden met de Nieuwe Sluis. Tussen de noordzijde van de Westsluis en de Nieuwe Sluis wordt een harde kering aangelegd, die aansluit op het sluisplateau. Aan de oostzijde van de Nieuwe Sluis gaat deze over in een groene waterkering. Aan de buitenzijde van deze waterkering wordt een damwand geplaatst omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor een talud. Deze groene waterkering sluit aan de oostzijde aan op de keermuur bij de Oostsluis.

Voor de natuurcompensatie is 3 hectare nodig waarin schraal grasland voor orchideeën wordt aangelegd. Deze ruimte is beschikbaar op het sluisencomplex, namelijk aan de oostzijde van de Nieuwe Sluis en in de bermen van de wegen.

Binnenvoorhaven

Om de Westsluis beter geschikt te maken voor de afwikkeling van binnenvaart, worden ook aan de kanaalzijde wacht- en opstelplaatsen aangelegd. Hiervoor is maximaal 1.400 meter afmeerlengte beschikbaar die wordt verdeeld over twee parallelle afmeervoorzieningen. Alle ligplaatsen worden op het talud van de westelijke havendijk gerealiseerd. Hiervoor wordt onder de waterlijn een harde kering aangebracht, zodat de ligplaatsen niet in de vaarweg naar de Westsluis liggen.

Direct ten zuiden van de Westsluis wordt aan de kanaaloever een extra steiger aangelegd voor de sleepboten die in de huidige situatie aan de Zeevaartweg kunnen afmeren. Om een veilige en snelle vaarroute richting de Oostsluis te garanderen is een voldoende brede aanvaarroute en binnenvoorhaven noodzakelijk. Vanuit dit uitgangspunt en vanwege de gekozen ligging van de sluisolk van de Nieuwe Sluis moet een gedeelte van de Schependijk worden vergraven. De Schependijk wordt over een lengte van 630 meter gedeeltelijk afgegraven. Vanaf de punt van de Schependijk wordt 90 meter land volledig afgegraven. Daarna wordt de afgraving in een schuine lijn richting de invaart van de Oostsluis doorgezet.

Door het gedeeltelijk afgraven van de Schependijk en het verwijderen van de landtong Zeevaartweg verdwijnen wacht- en opstelplaatsen voor de Oostsluis. Hiervoor worden aan iedere zijde van de voorhaven van de Oostsluis wacht- en ligplaatsen aangelegd met een maximale lengte van 600 meter (aan iedere kant). Aan de oostzijde van de Schependijk worden 6 overnachtingsplaatsen gerealiseerd en een afmeervoorziening aangelegd met een lengte van maximaal 100 meter. Het wordt mogelijk om wacht- en opstelplaatsen aan de westzijde van het kanaal 's nachts in te zetten als overnachtingsplaatsen. Aan de kanaalzijde gaat het om 3 overnachtingsplaatsen.

Er wordt een noodsteiger voor de zeeschepen aan de oostzijde van de vaarweg naar de Nieuwe Sluis gemaakt. Wanneer een zeeschip ligt afgemeerd aan deze noodsteiger, ligt het zeeschip deels in de vaarweg naar de Nieuwe Sluis. Omdat de noodsteiger alleen in het geval van calamiteiten wordt gebruikt, is dit geen probleem. De noodsteiger wordt, behalve in noodsituaties ook gebruikt als wacht- en opstelplaats voor de binnenvaart die door de Nieuwe Sluis wordt beschermd.

Schependijk

In verband met de aanleg van Nieuwe Sluis vinden op de Schependijk werkzaamheden plaats. Het gaat daarbij om:

1. afgraven Schependijk in verband met realiseren invaart Oostsluis;
2. aanleg wacht- en opstelplaatsen;
3. aanleg overnachtingsplaatsen;
4. realisatie opslag- en onderhoudsterrein RWS.
5. aanleg ontsluitingsweg.

Voor een uitgebreide beschrijving van voorgenoemde ontwikkeling wordt korthedshalve verwezen naar het tracébesluit. Naast voorgenoemde ontwikkelingen is gebleken dat voor de realisatie van de Nieuwe Sluis naast het terrein in de Nieuw Neuzenpolder nog andere tijdelijke werkterreinen benodigd zijn. Hiervoor is onder meer ruimte gereserveerd langs de Schependijk, Binnenvaartweg en N252.

Tijdelijke maatregelen en voorzieningen

De bouw van de Nieuwe Sluis zal 4 tot 5 jaar in beslag nemen. Het belangrijkste uitgangspunt in de aanlegfase is dat het sluisencomplex altijd functioneel moet zijn. Dit betekent dat de hoofdfuncties van het sluisencomplex gedurende de aanlegfase operationeel moeten zijn, te weten:

- Scheepvaartverkeer;
- Spuien;
- Wegverkeer;
- Waterkwaliteitsbeheer;
- Waterkeren.

2.3 Juridische aspecten

De regels in dit bestemmingsplan bestaan, conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012, uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Voor het opstellen van de regels is zoveel mogelijk aangesloten bij het gemeentelijk handboek 'Leidraad ruimtelijke plannen' en het Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen. De in de regels opgenomen hoofdstukken en artikelen worden hierna toegelicht.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard die worden gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

Tevens zijn - waar mogelijk - flexibiliteitsbepalingen opgenomen. De volgende bestemmingen zijn opgenomen:

Bedrijf

De bestaande bedrijvigheid aan de Schependijk en de maritieme dienstverlenende bedrijvigheid aan de Goese Kade is voorzien van de bestemming 'Bedrijf'. Middels aanduidingen is aangegeven welke bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1' zijn bedrijven in milieucategorie 3.1 toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – nautische dienstverlening' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor een werkterrein en opslag ten behoeve van nautische dienstverlening. Bouwen is uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak, waarbij het bebouwingspercentage en de goot- en/of bouwhoogte op de verbeelding zijn weergegeven. Ter plaatse van de aanduiding 'opslag' is opslag tot een hoogte van 6 meter toegestaan.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen voor gronden met een verkeersfunctie, waaronder de N252 en een deel van de Binnenvaartweg. Het betreft hier een bestemming met een globaal karakter waarbinnen woonstraten, fiets- en voetpaden en parkeervoorzieningen mogelijk zijn. Daarnaast zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – busstation' specifiek bestemd voor een busstation. De in deze bestemming opgenomen bouwmogelijkheden zijn in principe beperkt; enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden toegestaan. De maximale maten staan in de bouwregels. Voor het busstation gelden afwijkende bouwregels, die zijn afgestemd op de thans aanwezige bebouwing.

Zeesluizencomplex

Het grootste deel van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Zeesluizencomplex'. Het betreft een globale en flexibele bestemming, die primair is geënt op het tracébesluit. Binnen de bestemming zijn de gronden in ieder geval bestemd voor een sluizencomplex met de daarbij behorende voorzieningen, vaarwegen, kaden en waterkerende voorzieningen, wacht-, opstel- en overnachtingsplaatsen voor schepen, (een haven ten behoeve van) locatiegebonden nautische dienstverlening, een opslag- en onderhoudsterrein ten behoeve van het sluizencomplex, graslanden met orchideeën en rolklavers, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Daarnaast zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – nautisch beheer tevens bestemd voor een gebouw ten behoeve van nautisch beheer, waaronder de scheepvaartgeleiding op de Westerschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen, alsmede ten behoeve van het zeesluizencomplex. Ondergeschikt aan de voorgenoemde functies zijn tijdelijke werkterreinen, nutsvoorzieningen, wegen, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming 'Zeesluizencomplex' worden ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden geboden, om te voorkomen dat bij de planuitwerking knelpunten ontstaan. Dat betekent dat de voorgenoemde functies in principe overal binnen de bestemming gerealiseerd kunnen worden. In de praktijk zal dat echter niet het geval zijn en wordt aangesloten bij hetgeen in het tracébesluit is vastgelegd. Bouwen is overal binnen de bestemming toegestaan, waarbij de bouwhoogte van gebouwen niet meer dan 12 meter mag bedragen. Op tijdelijke werkterreinen geldt een maximum bouwhoogte van 8 meter. Voor de verschillende bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn diverse bouwhoogten van toepassing. Deze zijn in overeenstemming met het tracébesluit.

Naast bouwregels zijn er tevens specifieke gebruiksregels opgenomen. Daarin is onder meer de oppervlakte aan gebouwen ten behoeve van nautische dienstverlening, bootslieden en loodsen beperkt. Tevens is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om de realisatie en instandhouding van ten minste 3 hectare grasland met orchideeën en rolklavers af te dwingen. Tot slot is bepaald dat tijdelijke maatregelen en voorzieningen niet langer in stand mogen worden gehouden dan tot 6

maanden na afronding van de werkzaamheden. Wat onder tijdelijke maatregelen en voorzieningen wordt verstaan, is bepaald in de begrippen (artikel 1.27).

Waarde – Archeologie - 3

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 3' is opgenomen ter bescherming van mogelijk in de bodem aanwezige archeologische waarden. Voor een aantal werkzaamheden op of in deze gronden is een omgevingsvergunning (voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden) vereist in het kader waarvan een afweging kan worden gemaakt tussen de activiteit en de te beschermen waarden.

Middels de dubbelbestemming is het bouwen afhankelijk gesteld van een door burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning en het opnemen van een stelsel dat ziet op het verkrijgen van een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Voordat een omgevingsvergunning wordt verleend, zullen de consequenties voor de archeologische waarden in kaart moeten worden gebracht, onder meer middels archeologisch onderzoek. Indien uit nader onderzoek blijkt dat er sprake is van te beschermen archeologische waarden, kunnen voorwaarden worden gesteld aan de ontwikkelingen. Indien blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel deze waarden door middel van onderzoek (bijvoorbeeld een opgraving) veilig gesteld konden worden, kan de dubbelbestemming worden geschrapt na toepassing van een daartoe opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Uitgangspunt is dat de archeologische waarden bij voorkeur in de bodem bewaard blijven.

Waterstaat - Waterkering

Voor de gronden met een waterkerende functie is een dubbelbestemming opgenomen, waarbij de waterkerende functie primair is ten opzichte van de overige op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Voordat ten behoeve van de secundaire bestemmingen gebouwd mag worden dient in verband met de belangen van de waterkering advies te worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering. Dit geldt eveneens voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbeltelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen gelden. Het gaat hierbij onder meer om regels ten aanzien van bestaande maten en de overschrijding van bouwgrenzen.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een regeling ten aanzien van parkeren opgenomen. Indien het gebruik van de in het voorliggende plan opgenomen bestemmingen wijzigt ten opzichte van het huidige gebruik, dient voorzien te worden in voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de – op dat moment - geldende beleidsregels. Op dit moment is dat de 'Parkeernota 2015 – 2020'.

Algemene aanduidingsregels

Aanvullend op de regels die bij de bestemmingen zijn gegeven gelden bijzondere bepalingen die met een aanduiding op de geometrische plaatsbepaling zijn weergegeven. In het voorliggende bestemmingsplan is een tweetal gebiedsaanduidingen opgenomen.

De gronden die zijn gelegen binnen de geluidszone van industrieterrein 'Terneuzen-West/Logistiek Park' zijn voorzien van de gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie 1'. Ter plaatse van deze aanduiding mogen geen nieuwe geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd. De gronden die zijn gelegen binnen de geluidszone van industrieterrein 'Oostelijke Kanaaloever/Mr. F.J. Haarmanweg-Driewegen' zijn voorzien van de gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie 2'. Ter plaatse van deze aanduiding mogen eveneens geen nieuwe geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, die middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om het afwijken van gegeven maten, afmetingen en percentages met niet meer dan 10% en het mogelijk maken van de bouw van nutsvoorzieningen in het openbare gebied.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn de algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van de bestemmingsgrenzen mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Randvoorwaarden zijn gesteld om te voldoen aan deze wijzigingsregels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.4 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

3 RELEVANT BELEIDSKADER

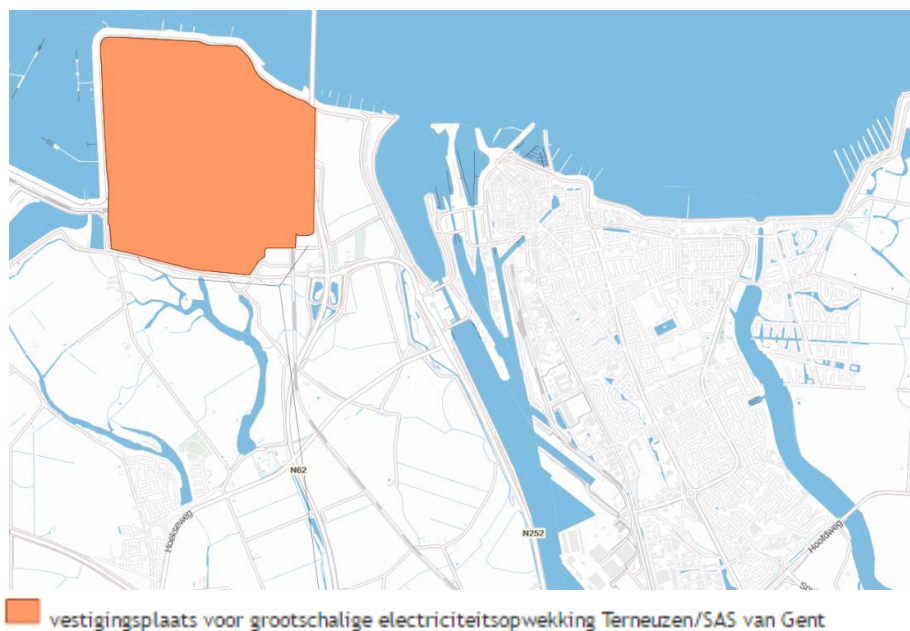
3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Barro

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is bepaald dat voor het goederenvervoer over water de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven en Moerdijk van nationale betekenis zijn. Om optimaal te profiteren van de kansen en een sterke internationale concurrentiepositie te waarborgen, kunnen aanpassingen en vernieuwingen (bijvoorbeeld voor verbetering van sluisen) nodig zijn. Voor de binnenvaart heeft het Rijk de ambitie om een vlot, betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal 30 minuten voor schepen bij sluisen. Daarbij wordt ook de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende (inter)nationale transport van de mainports en greenports over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden. Het Rijk geeft bij het beheer en onderhoud prioriteit aan de hoofdtransportassen en de belangrijkste knelpunten. Ook houdt het Rijk hierbij rekening met (de gevolgen van) klimaatverandering voor de vaarwegen en andere belangen in het watersysteem. Het Rijk heeft belang bij het scheiden van de beroeps- en recreatievaart. Dit komt de veiligheid ten goede en bevordert de doorstroming op het hoofdvaarwegennet.

De herontwikkeling van het zeesluizencomplex bij Terneuzen vloeit onder meer voort uit de wens om de concurrentiepositie van de Kanaalzone te waarborgen c.q. te versterken. Met de realisatie van de nieuwe zeesluis wordt de capaciteit van het zeesluizencomplex aanzienlijk vergroot en de wachttijd voor de binnenvaart teruggebracht. Daarmee sluit de voorliggende ontwikkeling aan bij de uitgangspunten van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).



Afbeelding 3.1: uitsnede Barro

In aanvulling op de SVIR is het gebied ten westen van het sluizencomplex in het Barro aangemerkt als 'vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking Terneuzen/SAS van Gent'. De voorliggende ontwikkeling heeft geen invloed op de geschiktheid en/of bruikbaarheid van de aangewezen vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Bij besluit van 28 augustus 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Daarbij dient te worden voldaan aan de hieronder genoemde voorwaarden:

- a) er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte: *Vanaf 2004 is onderzoek gedaan naar de maritieme toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen. Daaruit is gebleken dat het ontwikkelpotentieel van het kanaal als vaarweg op termijn wordt belemmerd door de afmetingen, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit van de huidige sluizen bij Terneuzen. De knelpunten in de slechte bereikbaarheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen en de Seine-Scheldeverbinding zijn als volgt samen te vatten:*

- 1. de capaciteit van het sluizencomplex is beperkt, hierdoor vindt verdringing van lading naar andere vervoersmodaliteiten, waaronder wegverkeer, plaats;*
- 2. de capaciteit van het sluizencomplex is beperkt, hierdoor is de wachttijd voor de binnenvaart onacceptabel hoog;*
- 3. de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de kanaalverbinding Gent-Terneuzen is niet optimaal omdat er bij een stremming van het sluizencomplex geen alternatieven routen bestaan;*
- 4. de afmetingen van de huidige Westsluis zijn beperkt waardoor de schaalvergroting in de zeevaart niet gevolgd kan worden.*

Gelet op bovenstaande knelpunten is het noodzakelijk de toegankelijkheid van de Kanaalzone te verbeteren, teneinde huidige ruimtelijk-economische positie van de regio te waarborgen. De realisatie van de Nieuwe Sluis voorziet hierin. Bovendien is de aanleg van een nieuwe sluis noodzakelijk om de capaciteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het sluizencomplex te vergroten.

- b) indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins: *De definitie voor bestaand stedelijk gebied (artikel 1.1.1, lid 1, Bro) luidt als volgt: "bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur". Gelet op de voorgenoemde omschrijving is het huidige zeesluizencomplex aan te merken als bestaand stedelijk gebied. Het zeesluizencomplex bestaat immers uit een samenstel van bebouwing en infrastructurele werken ten behoeve van nautische dienstverlening en bedrijvigheid. Omdat de herontwikkeling van het zeesluizencomplex op dezelfde locatie is voorzien als het huidige complex, is sprake van herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Los van het feit of het sluizencomplex binnen of buiten bestaand stedelijk gebied is gelegen, behoort een alternatieve locatie simpelweg niet tot de mogelijkheden.*
- c) indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld: *Het voorliggende plangebied wordt direct ontsloten op de N252, een belangrijke verbindingsweg richting Gent (België). Daarnaast tak de N252 direct ten westen van het*

plangebied aan op de N62 (Westerscheldetunnelweg). De N62 verbindt Zeeuws Vlaanderen met Walcheren/Zuid-Beveland. Daarmee is het plangebied voor autoverkeer uitstekend ontsloten. Bovendien is er sprake van een uitstekende verbinding met openbaar vervoer. Aan de westzijde van het plangebied – direct grenzend aan het zeesluizencomplex – is namelijk het busstation van Terneuzen gesitueerd. Vanaf het busstation rijden er bussen naar o.a. Middelburg, Goes en Gent. Het plangebied is daarmee uitstekend ontsloten, waarmee voldaan wordt aan de derde trede van de duurzaamheidsladder.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 28 september 2012 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland het Omgevingsplan 2012-2018 vastgesteld. Op 11 maart 2016 is een gedeeltelijke herziening van het omgevingsplan vastgesteld. De provincie zet in op een sterke economie, een goed woon- en werkklimaat en kwaliteit van water en landelijk gebied. In het Omgevingsplan 2012-2018 beschrijft de provincie wat zij de komende jaren zal doen om Zeeland op deze punten vooruit te helpen. Het omgevingsplan geeft de provinciale visie op Zeeland en waar de komende jaren door de Provincie op wordt ingezet. De basis ligt in een aantal opgaven en ambities:

- Duurzame ontwikkeling als vertrekpunt;
- Vernieuwend samenwerken;
- Provincie als Stuwende Kracht.

De Provincie heeft daarmee voor Zeeland een integrale visie opgesteld waarin zij de kernkwaliteiten verder wil benutten, (h)erkennen en versterken: “Land in Zee”. Het karakter van verschillende delen van Zeeland, met sterke, beeldbepalende economische sectoren en eigenheid van de omgeving, is daarvoor de basis. Deze basis is uitgewerkt voor economie, inwoners en omgeving. De Zeeuwse economie heeft een bijzondere opbouw die aansluit bij de ligging in de delta. De havens, industrie en logistiek in het Sloegebied en de Kanaalzone benutten de ligging aan zee en de achterlandverbindingen via spoor, buisleiding, weg en water. De prioriteiten liggen bij:

1. het beter benutten van havengebieden en bedrijventerreinen;
2. verdere ontwikkeling van de biobased economy;
3. vernieuwing in de recreatie, visserij, schelp- en schaaldiersector en de landbouw.

Doorwerking plangebied

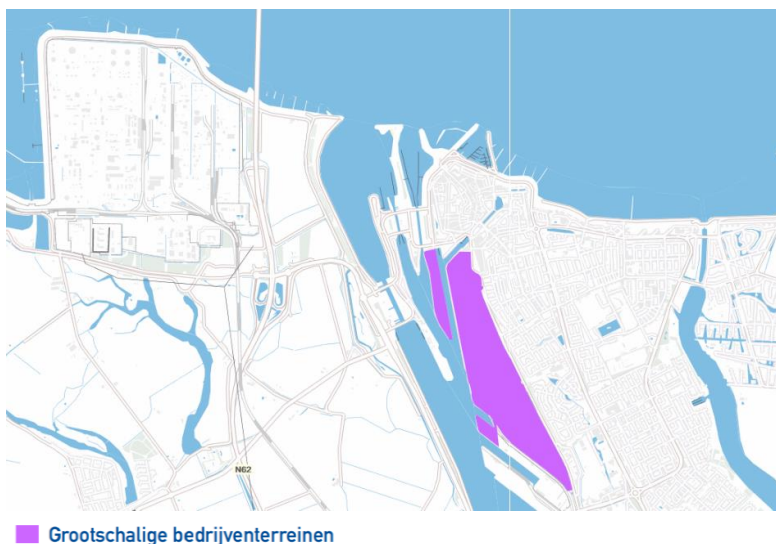
Met de ligging aan diep water en de goede achterlandverbindingen over water liggen de havens in Zeeland als een knooppunt in het havennetwerk van het deltagebied. Belangrijk zijn de waterverbindingen met Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge, Gent en het verdere achterland. Hierdoor liggen er kansen op het gebied van logistiek en maintenance. Verbetering van capaciteit van enkele sluiscomplexen is essentieel voor een steviger positie in het knooppunt. Het zeesluizencomplex bij Terneuzen is hiervan een treffend voorbeeld. De herontwikkeling van het zeesluizencomplex draagt bij aan het behoud en de versterking van de ruimtelijk-economische positie van de Kanaalzone. Bovendien is de aanleg van een nieuwe sluis noodzakelijk om de capaciteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het sluizencomplex te vergroten.

3.2.2 Verordening ruimte provincie Zeeland

Op 28 september 2012 heeft het college van Gedeputeerde Staten de Verordening ruimte provincie Zeeland vastgesteld. Op 11 maart 2016 is een gedeeltelijke herziening van de verordening vastgesteld.

Samenwerking tussen de Provincie, andere overheden en maatschappelijke organisaties staat in het Omgevingsplan centraal. Een aantal uitgangspunten vindt de provincie van zo'n groot belang dat ze worden opgenomen in een verordening die bindend is voor gemeenten. Met de aanpassing van het beleid, verandert ook de verordening ruimte. Gedeputeerde Staten hebben daarom ook de Verordening ruimte provincie Zeeland vastgesteld. Hierin zijn onder andere regels over uitbreiding van bedrijventerreinen en woonwijken, bescherming van natuurgebieden en regionale waterkeringen in opgenomen.

In de Verordening ruimte is de landtong langs de Schependijk aangeduid als 'grootschalig bedrijventerrein' (zie afbeelding 3.2). In de verordening is bepaald dat een bestemmingsplan uitsluitend bedrijven toelaat op gronden die in de verordening zijn bestemd voor bedrijvigheid, alsmede op (bestaande) bedrijventerreinen. Aan de Schependijk bevindt zich thans diverse bedrijvigheid. Ook in de toekomstige situatie zal deze strook beschikbaar blijven voor watergebonden bedrijvigheid, alsmede voor een opslag- en onderhoudsterrein van Rijkswaterstaat. Daarmee is het voorliggende plan in overeenstemming met het bepaalde in de Verordening ruimte.



Afbeelding 3.2: uitsnede Verordening ruimte provincie Zeeland

In aanvulling op het voorgaande zijn de algemene regels voor duurzame verstedelijking van toepassing op de voorliggende ontwikkeling:

'In de toelichting bij een bestemmingsplan voor nieuwe bedrijventerreinen, haventerreinen, kantoren, detailhandel, niet zijnde kleinschalige detailhandel, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen alsmede de uitbreiding daarvan, wordt aannemelijk gemaakt dat het plan voorziet in een aantoonbare regionale behoefte waarbij in die behoefte primair wordt voorzien binnen een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van bedrijvigheid, haventerrein, kantoren en wonen alsmede daarbij behorende voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur, met uitzondering van lineaire bebouwing langs wegen, waterwegen of dijken, door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten. Eerst indien in die behoefte aantoonbaar niet kan worden voorzien binnen een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing wordt een locatie benut die passend, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.'

Zoals blijkt uit hetgeen verwoord is in paragraaf 3.1.1. onder de kop 'Ladder voor duurzame verstedelijking' wordt voldaan aan de algemene regels voor duurzame verstedelijking. Gelet op de afmetingen, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit van de huidige sluisen is behoefte aan een nieuwe sluis. Omdat de herontwikkeling van het zeesluizencomplex op dezelfde locatie is voorzien als het huidige complex, is sprake van herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Bovendien behoort een alternatieve locatie simpelweg niet tot de mogelijkheden.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Strategisch masterplan Zeeland Seaports

In het strategisch masterplan beschrijft havenbedrijf Zeeland Seaports de richting die het tot en met 2022 gaat volgen. Het strategisch masterplan schept kaders, denkbeelden en concrete doelen die Zeeland Seaports in de planperiode wil behalen. De weg daar naartoe wordt door middel van een duidelijke managementagenda en jaar- en projectplannen samen met het personeel geconcretiseerd. Zeeland Seaports streeft ernaar om aan de hand van deze strategie een fit havenbedrijf te zijn en samen met fitte bedrijven een fitte haven te vormen. Dat is goed voor alle partijen. Voorwaarden hiervoor zijn een goede haveninfrastructuur, een financieel sterke positie en een efficiënte en effectieve organisatie.

Eén van de doelstellingen van het havenbedrijf is de totstandkoming van een optimale infrastructuur in 2022. De herontwikkeling van het zeesluizencomplex bij Terneuzen speelt daarbij een belangrijke rol. Het havenbedrijf onderschrijft het belang van de nieuwe sluis.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Terneuzen 2025

In de Structuurvisie Terneuzen 2025, die op 16 december 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt op hoofdlijnen vastgelegd waar de gemeente Terneuzen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk gebied zou moeten staan in 2025. Hierbij is het van belang dat de structuurvisie voldoende ruimte biedt om nadere afwegingen te maken, zonder dat alles is dichtgespijkerd. De structuurvisie steunt op diverse beleidsdocumenten zoals de Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en een aantal sectorale notities zoals de Structuurvisie Detailhandel, het wegcategoriseringsplan, het actieplan Economie en de notitie 'Op pad' van de provincie Zeeland, die als bouwstenen hebben gediend.

Bij het opstellen van de structuurvisie is gebruik gemaakt van de zogenaamde lagen-benadering, die de kwaliteiten in een gebied met elkaar in verband brengt. De lagen-benadering wordt gezien als een zorgvuldige methode om ruimtelijke keuzes te onderbouwen.

De toekomst van de waterinfrastructuur wordt gedomineerd door de discussie over de verruiming van het sluisencomplex in combinatie met de aanleg van de Seine-Scheldeverbinding. In 2009 is de voorkeur uitgesproken voor de aanleg van een nieuwe zeesluis binnen het bestaande complex. De gemeente Terneuzen heeft zich bij die voorkeur aangesloten. De ruimtelijke inpassing van de nieuwe zeesluis – en daarmee samenhangend de noodzaak van een bestemmingsplanwijziging - is afhankelijk van de keuze van de uitvoeringsvariant. Deze keuze is inmiddels gemaakt en verankerd in een tracébesluit, dat op 29 februari 2016 door de Minister van Infrastructuur en Milieu is ondertekend. Voorts is gebleken dat een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is om de gewenste herontwikkeling van het zeesluizencomplex juridisch-planologisch te verankeren. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin en vormt een vertaling van het tracébesluit.

Gelet op het voorgaande is het onderhavige bestemmingsplan in overeenstemming met de gemeentelijke structuurvisie.

3.5 Conclusies

Met dit bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van het zeesluizencomplex Terneuzen mogelijk gemaakt. Onderdeel van deze herontwikkeling is onder meer de aanleg van een nieuwe zeesluis. De ontwikkeling is conform het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid. Daarmee gelden er geen belemmeringen voor de planvorming.

4 ONDERZOEKEN

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

4.2 Water

4.2.1 Beleidskader

Nationaal Waterplan

De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- Integraal waterbeheer.
- Afwenteling voorkomen.
- Ruimte en water verbinden.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten hebben verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Beleid Waterschap Scheldestromen

Hoewel de rol van het waterschap in het voorliggende plangebied beperkt is, wordt hieronder kort ingegaan op het Waterbeheerplan 2016-2021 (d.d. 19 november 2015) van Waterschap Scheldestromen. In dit waterbeheerplan staat hoe het Waterschap Scheldestromen het waterbeheer in het werkgebied in de komende jaren wil uitvoeren. In het Waterbeheerplan zijn de hoofdlijnen van beleid op het gebied van watersystemen en afval waterketen kort en bondig beschreven. De uitwerking hiervan vindt plaats in de Beleidsnota Watersystemen en de Beleidsnota Afvalwaterketen.

Waterschap Scheldestromen beschermt het gebied tegen overstroming en wateroverlast, beheert het oppervlaktewater, zuivert het afvalwater, beheert waterkeringen, wegen en wegbeplanting en draagt actief bij aan de ruimtelijke invulling van het gebied, waardoor burgers en andere gebruikers veilig en duurzaam kunnen wonen, werken en recreëren. Het doel van het Waterschap is om het watersysteem en de afvalwaterketen in het beheergebied in 2027 op orde te hebben, voor nu en voor de klimaatomstandigheden die worden verwacht in 2050.

Voor het watersysteem kan dit worden geconcretiseerd tot de volgende doelen:

- Watersystemen behoren zodanig te zijn ontworpen dat ernstige en langdurige wateroverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen: Oppervlaktewater treedt niet vaak buiten zijn oevers.
- De gehanteerde waterpeilen zijn afgestemd op het grondgebruik oftewel de functies landbouw, natuur en wonen: Goed waterpeil onder normale omstandigheden.
- Zorgen voor een waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier: gezond oppervlaktewater.
- Faciliteren van een verantwoord gebruik van het beschikbare zoetwater.

Voor de afvalwaterketen kan dit worden geconcretiseerd tot de volgende doelen:

- In de (communale) afvalwaterketen van de toekomst wordt afvalwater op een duurzame en efficiënte manier ingezameld en gezuiverd, zodat het geen bedreiging vormt voor volksgezondheid en omgevingskwaliteit.

4.2.2 Onderzoek

In het MER en de deelrapporten Water (VNZT-R-127-7 en VNZT-R-404-3) en Hoogwaterveiligheid (VNZT-R-092-6 en VNZT-R-393-3) van het MER – die zijn uitgevoerd in het kader van het tracébesluit - is een gedetailleerde effectbeschrijving voor het project opgenomen. In deze paragraaf worden de resultaten van de onderzoeken samengevat beschreven, het MER is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Over de uitgangspunten en resultaten van de onderzoeken voor het aspect water die zijn uitgevoerd ten behoeve van het Tracébesluit en de daar bijbehorende MER heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de waterbeheerders Rijkswaterstaat (Zee en Delta en Water, Verkeer en Leefomgeving) en Waterschap Scheldestromen. Voor hoogwaterveiligheid is overleg geweest met Rijkswaterstaat Zee en Delta als beheerder van de waterkering. Met de waterbeheerders zijn de gehanteerde uitgangspunten en onderzoeksresultaten besproken. De uitkomsten van deze overleggen zijn verwerkt in het MER, deelrapport Water en deelrapport Hoogwaterveiligheid.

In 2015 hebben aanvullende gesprekken plaatsgevonden over de mitigerende maatregel chloride Natura2000 gebied Canisvliet. In deze overleggen is samen met Waterschap Scheldestromen en de terreinbeheerder, op basis van de meest recente inzichten, een passende mitigerende maatregel overeengekomen om verzilting van het oppervlaktewater in de Canisvlietse kreek te voorkomen. Deze maatregelen zijn verankerd in artikel 5 van het Tracébesluit en worden in het vervolg van deze waterparagraaf nader toegelicht.

Oppervlaktewater

Uitgangspunten

De aanpak, uitgangspunten en resultaten zijn gerapporteerd in het eerder genoemde MER-deelrapport Water. De belangrijkste uitgangspunten zijn hieronder samengevat.

- Kaderrichtlijn Water: Het Goed Ecologisch Potentieel (GEP) voor chloride is 300 – 3000 mg/l. Voor de afvoeren van Kanaal Gent-Terneuzen als de buitenwaterstand bij Terneuzen is uitgegaan van de meetreeks voor de periode 2000 – 2012.
- Voor de buitenwaterstand bij Terneuzen is uitgegaan van de gemiddelde getijkromme Terneuzen 1991.0.
- Op basis van de gehanteerde meetreeks is een laagste tweemaandsgemiddeld debiet van 8 m³/s bepaald. Dit is lager dan de afspraak uit het Traktatenblad 1985 dat de gebruikelijke minimale hoeveelheid zoet voedingswater 13 m³/sec bedraagt, gemeten over een tijdsbestek van twee maanden.
- Het zichtjaar in het MER is 2030. Omdat voor klimaatverandering geen scenario voor 2030 beschikbaar is, zijn KNMI klimaatscenario's voor 2050 gehanteerd en geïnterpoleerd naar 2030. Voor de berekening van peilonderschrijdingen, peilopverschrijdingen en verzilting is het W+ 2050 scenario aangehouden.
- De spuicapaciteit van het huidige sluisencomplex is gehanteerd conform onderstaande tabel:

	Daggemiddeld spuidebiet	Gemiddeld spuidebiet tijdens spuien (RWS Zee en Delta, 2013)	Gevolg
Middensluis	91 m ³ /s	100 m ³ /s*	Stremming Middensluis
Oostsluis	83 m ³ /s	90 m ³ /s	Stremming Oostsluis
Westsluis	120 m ³ /s	130 m ³ /s	Stremming Westsluis
Totaal	294 m³/s	320 m³/s	

- Het vastgestelde kanaalpeil bedraagt NAP +2.13 meter (TAW +4.48 m) met een maximale afwijking van + of – 0,25 meter.
- Het aantal schuttingen in 2030 is gebaseerd op het scheepvaartaanbod in het GE2030 scenario

Resultaten onderzoek

Door het in gebruik nemen van de Nieuwe Sluis dringt meer Westerscheldewater binnen in Kanaal Gent - Terneuzen. Dit heeft een toename van chlorideconcentraties op het kanaal ten gevolg. Bij laagwater wordt het aantal schuttingen zo nodig beperkt om peilonderschrijdingen van meer dan 0,25 m te voorkomen. Dit heeft een positief neveneffect op de chlorideconcentraties in het kanaal. In de gebruiksfase wordt het gebruik van de sluisen voor schutten, spuien en het voorkomen van zoutindringing geoptimaliseerd om overschrijdingen van de chloridegehalten van de KRW-doelstelling te voorkomen.

Verzilting, mate van verandering zoutgehalte, inclusief beïnvloeding industriewater en kanaalinfrastructuur

Langs het kanaal zijn een groot aantal bedrijven gevestigd, die kanaalwater innemen als koel- of proceswater. Bij een deel van de bedrijven wordt het water voorbehandeld met een inverse-osmose filter, waardoor het chloride (deels) wordt verwijderd, omdat ook in de huidige situatie hoge chloride gehalten voorkomen in droge periodes. Een toenemend chloridegehalte op het kanaal is ongunstig voor de bedrijven. Mogelijk moet op meer plaatsen een waterbehandeling worden aangelegd. Een exacte bovengrens (een acceptabel chloridegehalte) is echter niet te geven. Ook in de huidige situatie wordt door verschillende bedrijven onbehandeld kanaalwater met hoge chloridegehalten gebruikt.

Een stijging van de chlorideconcentratie van het kanaalwater binnen de KRW-doelstelling heeft mogelijk ook effect op de kanaalinfrastructuur. Kanaalgebonden constructies zoals damwanden zijn dan vaker en langer blootgesteld aan chlorideconcentraties die boven de huidige en autonome chlorideconcentratie liggen. Dit kan leiden tot versnelde corrosie van stalen onderdelen en afname van de levensduur van stalen constructies.

Op stalen kanaalinfrastructuur kunnen anodes geplaatst worden om het corrosieproces te vertragen. Bedrijven kunnen lokaal maatregelen treffen (bijvoorbeeld door een reverse-osmose installatie) om het proceswater dat zij innemen van voldoende kwaliteit te maken voor het productieproces. Via de nadeelcompensatieregeling kan een vergoeding van de geleden schade of de teruggave van investeringskosten om schade te voorkomen, worden gevraagd.

Chlorideconcentratie kanaal (chemische KRW-toets)

In verband met de KRW GEP waarde van 3000 mg/l Cl voor het kanaal Gent-Terneuzen is onderzocht welke effecten de openstelling van de Nieuwe Sluis heeft op het chloridegehalte op het kanaal. Daaruit blijkt dat er geen overschrijding van de KRW-norm is te verwachten in 2030. Vanwege onzekerheden in klimaatverandering en toekomstig waterbeheer is niet met zekerheid vast te stellen dat een overschrijding van de KRW-norm niet optreedt. Daarom wordt na in gebruik name van de Nieuwe Sluis gedurende 3 jaar het chloridegehalte van het kanaal gemonitord. Blijkt uit deze gegevens alsnog dat in 2030 een overschrijding van de KRW-norm optreedt, dan worden maatregelen

getroffen, waarvan een aantal als mitigerende maatregel zijn aan te merken en als zodanig in het Tracébesluit zijn verankerd (in artikel 5). Het gaat om de volgende mitigerende maatregelen:

1. met oog op het beperken van het zoutbezwaar (of voorkomen van verdergaande verzilting) ten gevolge van het gebruik van de Nieuwe Sluis Terneuzen handelt Vlaanderen conform artikel 32 van het verdrag van 1960, met de aanpassingen zoals beschreven in artikel 1 van de overeenkomst tot wijziging uit 1985 door het nemen van passende maatregelen;
2. daarnaast wordt het schutbedrijf, in functie van minimale wachttijden, optimaal spuien en gecontroleerde zoutindringing, zodanig geoptimaliseerd, dat indien uit de monitoring blijkt dat het chloridegehalte van de KRW-norm overschreden dreigt te gaan worden, het chloridegehalte binnen de gestelde normen blijft. Een werkgroep met Vlaamse en Nederlandse experts (waaronder de beheerder) verleend over deze optimalisatie advies waarbij zij ook moeten beoordelen of het bestaande monitoringsnetwerk daartoe voldoet of dat het uitgebreid moet worden;
3. er wordt in de realisatiefase een budgetvoorziening als risicoreservering opgenomen. Geborgd wordt dat ook na realisatie van de Nieuwe Sluis een bedrag beschikbaar blijft gedurende een periode van 5 jaar vanaf het moment dat de Nieuwe Sluis in gebruik wordt genomen. Deze laatste reservering zal binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie, in de lijn van het verdrag uit 2005 inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer van het Schelde-Estuarium worden geregeld. Het gereserveerde bedrag kan gebruikt worden om onderzoek te doen naar de effecten van (innovatieve) alternatieve zoet-zout-scheidingsmaatregelen. Indien daaruit blijkt dat een maatregel effectief is en de bovengenoemde maatregelen geen of te weinig effect hebben, kan zo'n voorziening daaruit worden bekostigd;

Eerstgenoemde maatregel betreft het leveren van de gebruikelijke minimale hoeveelheid zoet voedingswater bedraagt 13 m³/s, gemeten over een tijdsbestek van twee maanden of het treffen van andere maatregelen die een zelfde effect hebben op beperking van het zoutbezwaar. Onderzocht is dat een twee maanden laag debiet van 13 m³/s effectief is in het realiseren van de KRW-doelstelling. Andere maatregelen die een zelfde effect hebben zijn nog niet uitgewerkt en onderzocht.

De tweede maatregel betreft de optimalisatie van het schutbedrijf. Deze maatregel is effectief, omdat bij dreigende overschrijding van het chloridegehalte van de KRW-norm het schutbedrijf beperkt kan worden. Met deze maatregel wordt het schutverlies beperkt, zodat bij lage kanaalafvoeren zo min mogelijk relatief zoet kanaalwater wordt afgevoerd naar de zoute Westerschelde. Met deze maatregel wordt tevens het indringen van zout Westerscheldewater in het kanaal beperkt.

Onderzocht is of, en zo ja, welke maatregel op dit moment geschikt is om het zoutbezwaar vanuit de Nieuwe Sluis te beperken. Daaruit is gebleken dat het aanleggen van een tijdelijke drempel effectief (15 % reductie van het zoutbezwaar) is tegen de laagste kosten. In het ontwerp van de Nieuwe Sluis Terneuzen worden nu maatregelen getroffen, zodat de (tijdelijke) drempel aangebracht kan worden als in de toekomst uit monitoring hiervoor de noodzaak blijkt. Als in de toekomst blijkt dat een andere meer geschikte maatregel door voortschrijdend inzicht of stand der techniek voor handen is, kan alsnog gekozen worden om met toepassing van de budgetvoorziening een andere maatregel toe te passen.

Kanaalpeil

Na de aanleg van de Nieuwe Sluis komen, rekening houdend met klimaatverandering, geen peiloverschrijdingen of onderschrijdingen van meer dan 0,25 m voor. Er wordt daarom aan het peilbesluit voldaan.

Grondwater

Uitgangspunten

De aanpak, uitgangspunten en resultaten zijn gerapporteerd in het eerder genoemde MER-deelrapport Water. De belangrijkste uitgangspunten zijn hieronder samengevat:

- Het gebruikte grondwatermodel is gebaseerd op het Zeelandmodel van Deltares en bevat de best beschikbare basisgegevens.
- Het studiegebied is begrensd op circa 900 meter afstand van het kanaal. Op deze afstand zullen effecten nauwelijks nog te merken zijn. De modelgrens ligt 2300 – 4000 meter van het kanaal, zodat opgelegde randvoorwaarden op de modelgrens geen invloed op de grondwaterstromingen stijghoogten binnen het interessegebied hebben.

Resultaten onderzoek

Verzilting, mate van verandering zoutgehalte, inclusief effecten op de landbouw

In het 1^e watervoerende pakket is in het plangebied op grote schaal brak grondwater aanwezig. Dit wordt veroorzaakt door in de grond aanwezig “oud zout” en door infiltrerend kanaalwater met hoge chlorideconcentraties. Aan de oppervlakte zijn zoete regenwaterlenzen aanwezig, waardoor de landbouw beperkte hinder ondervindt van het opkwellende grondwater met hogere chlorideconcentraties, ook bij een toename van de chlorideconcentratie van het kwelwater. Wel is een toename van chloridegehalten in watergangen mogelijk. Het water in de watergangen is ook in de huidige situatie brak en niet geschikt voor beregening. Dit wijzigt niet. In de Canisvlietse kreek neemt het chloridegehalte door de toename van de chloridegehalten in de watergangen mogelijk toe. Dit kan een effect op de aanwezige natuurwaarden hebben. Hiervoor worden mitigerende maatregelen getroffen, die zijn beschreven in het paragraaf 6.5.1 van het Tracébesluit.

Verandering stijghoogte grondwater en grondwaterstand (cm) en grondwaterstroming

De grondwaterstanden rond het Nederlandse deel van het kanaal worden grotendeels bepaald door infiltrerend kanaalwater en dus het kanaalpeil. In Vlaanderen werkt het kanaal drainerend. Aan weerszijden van de Westbuitenhaven is het getij van de Westerschelde zichtbaar in de fluctuatie van de grondwaterstanden en worden de grondwaterstanden dus voornamelijk bepaald door het peil in de Westerschelde, waarbij de Westerschelde drainerend werkt. Voor zowel het kanaal als de Westerschelde geldt dat de bodemweerstand bepaalt hoe makkelijk water kan infiltreren/draineren. Deze bodemweerstand wordt veroorzaakt door aanwezig slib, dat tijdens de aanleg (daar waar gegraven wordt) wordt verwijderd. De grootste effecten worden daarom direct na aanleg verwacht. Permanente effecten kunnen optreden door de aanleg van diepe damwanden ter plaatse van de Nieuwe Sluis en het afgraven van land of het aanleggen van nieuw land.

In zowel het landbouw- als het stedelijk gebied is een goed werkend drainagesysteem actief, wat de ondiepe grondwaterstanden bepaalt en beneden een gewenst peil houdt. De berekende grondwater- en stijghoogteverandering is, buiten de bouwdelen, ruimtelijk zeer beperkt. Hierbij geldt dat de stijghoogte veranderingen in het watervoerende pakket aan het maaiveld nauwelijks resulteren in een veranderende freatische grondwaterstand. Grondwateroverlast of grondwateronderlast en een verandering van het grondwaterstromingspatroon zijn daarom niet te verwachten.

Waterveiligheid

Uitgangspunten

De aanpak, uitgangspunten en resultaten zijn gerapporteerd in het eerder genoemde MER-deelrapport Hoogwaterveiligheid. De belangrijkste uitgangspunten zijn hieronder samengevat.

- Het systeem Sluiscomplex Terneuzen voldoet met betrekking tot waterveiligheid als deze op alle onderdelen het gegeven ontwerppeil kan weerstaan. Weerstaan betekent in deze dat het

onderdeel niet mag bezwijken onder de maatgevende belasting. Falen is wel mogelijk indien dit geen wateroverlast betekent voor het achterland. Het laatste betekent bijvoorbeeld dat over de waterkering wel overslag of overloop mag plaatsvinden zolang het overslag- of overloopdebiet veilig geborgen kan worden op het binnendijks oppervlaktewater.

- Op basis van onder andere het Technisch Rapport Waterkerende Grondconstructies moet worden gerekend met een toelaatbaar overslagdebiet voor dijken van 0,1 l/m/s. Er wordt uitgegaan van 1 l/m/s, omdat de waarde van 0,1 te conservatief is voor de hier beoordeelde waterkering omdat er geen bebouwing aanwezig is op of direct achter de dijk. Bovendien is de kruin van de westelijke waterkering zodanig breed dat bij een overslagdebiet van 1 l/m/s het water het binnentalud niet zal bereiken.
- Het ontwerppeil bedraagt:
 - levensduur 50 jaar, aanpasbare onderdelen = toetspeil 2006 + 0,53 meter + toeslagen = NAP+ 6,63 meter;
 - levensduur 100 jaar, aanpasbare onderdelen = toetspeil 2006 + 1,0 meter + toeslagen = NAP+ 7,10 meter;
 - levensduur 100 jaar, niet aanpasbare onderdelen = toetspeil 2006 + 1,52 meter + toeslagen = NAP+ 7,62 meter;
- Voor de aanpasbare onderdelen van de sluisconstructie en de waterkering is uitgegaan van het KNMI klimaatscenario W+ 2006. Voor niet aanpasbare onderdelen zoals bijvoorbeeld het ruimtebeslag voor een waterkering en de fundering van de sluisconstructie is uitgegaan van het Veerman scenario.
- Voor de golfrandvoorwaarden zoals bepaald voor HR2006 dient een robuustheidstoeslag van 10% toegepast te worden voor modelonzekerheden conform ENW. Deze robuustheidstoeslag is ook toegepast op de nieuw berekende golfrandvoorwaarden ten gevolge van verhoogde golfindringing na het verruimen van de havenmond.
- Nadat de minimaal benodigde kruinhoogte van een grondlichaam is bepaald wordt deze met een tweetal toeslagen verhoogd:
 - Conform Leidraad Zee- en Meerdijken dient rekening gehouden te worden met een extra hoogte ten behoeve van golfoverslag. Deze extra hoogte dient minimaal 0,5 m te zijn;
 - een toeslag voor zettingen, klink, autonomen bodemdaling etc. over de levensduur van de waterkering dienen door de opdrachtnemer bepaald te worden en zijn afhankelijk van het ontwerp en de uitvoeringsfasering.

Resultaten onderzoek

Het huidige sluizencomplex heeft een belangrijke waterkerende functie. Bij planrealisatie wordt de havenmond naar de west- en oostzijde verbreed. Ook wordt de buitenhaven verdiept om getij onafhankelijke in- en uitvaart mogelijk te maken. De westelijke waterkering wordt niet verlegd maar wordt wel voorzien van een kadeconstructie voor wacht- en opstelplaatsen. Hier worden extra maatregelen getroffen om gevolgen van mogelijke zettingsvloeiing uit te sluiten. De waterkering ter plaatse van de Nieuwe Sluis loopt over beide hoofden en vervolgens via een verbindende waterkering vanaf het noordelijke hoofd van de Nieuwe Sluis naar het noordelijke hoofd van de Oostsluis. Daarmee is de waterveiligheid gewaarborgd. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het ze sluizencomplex en de waterkeringen.

De aanwezige waterkeringen in het plangebied zijn in dit bestemmingsplan voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Daarmee is de instandhouding van de waterkerende functies voldoende gewaarborgd. Het onderhoud, de veiligheid of de mogelijkheden voor versterking van de aanwezige waterkeringen zijn daarmee gewaarborgd in dit bestemmingsplan.

4.2.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van dit bestemmingsplan. Voor realisatie van de beoogde plannen zullen de benodigde watervergunningen worden aangevraagd. De voorliggende waterparagraaf is ter beoordeling aan Rijkswaterstaat en het Waterschap Scheldestromen voorgelegd. Naar aanleiding van de ingekomen reactie is de waterparagraaf aangevuld.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Beleidskader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen). Omdat de onderzoeken in het kader van het tracébesluit zijn uitgevoerd onder vigeur van de Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet wordt de voorliggende ontwikkeling nog onder het oude regime beoordeeld.

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het “nee, tenzij”-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

- Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het ministerie van Economische Zaken.
- Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State.
- Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn volgens een uitspraak van de Raad van State geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend

toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Indien soorten van tabel 2 en/of 3 en/of vogels voorkomen, geldt dat een ontheffingsaanvraag niet aan de orde is indien mitigerende maatregelen (voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkeling) getroffen kunnen worden die het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van de soorten garanderen. Ontheffing is dan niet nodig, omdat er geen sprake is van overtreding van de Ffw. Er kan worden volstaan met het werken volgens een ecologisch werkprotocol, dat moet worden opgesteld door een deskundige; ook bij het overzetten van dieren moet een deskundige worden betrokken. Eventueel kan overigens wel ontheffing worden aangevraagd (die dan wordt afgewezen) om de mitigerende maatregelen te laten goedkeuren.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat “voldoende zorg” in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Vanaf 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid.)

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde natuurmonumenten;
- Wetlands.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen beschermde natuurgebieden, en tevens voor ontwikkelingen buiten beschermde natuurgebieden die van invloed kunnen zijn op beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

4.3.2 Onderzoek

In het MER, het deelrapport Natuur (VNZT-V-133-5) en de Aanvulling Deelrapport Natuur (VNZT-R-403-8) – die zijn uitgevoerd in het kader van het tracébesluit - is een gedetailleerde effectbeschrijving voor het project opgenomen. In deze paragraaf worden de resultaten van de onderzoeken samengevat beschreven, het MER is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Soortenbescherming

De planrealisatie heeft permanent effect op de beschermde flora en fauna door de aanleg van de Nieuwe Sluis en het verwijderen van de landtongen. Een aantal strikter beschermde soorten onder de Flora- en faunawet wordt aangetast door ontgravingen en grondaanvullingen binnen het plangebied.

Door het afgraven van de landtong van de Zeevaartweg verdwijnen vier nestplaatsen van de huismus (gezien in 2012). De nestplaatsen van de huismus zijn jaarrond beschermd. De toename van scheepvaartverkeer leidt niet tot effecten op vogels. Gedurende de gebruiksfase wordt er een toename van het scheepvaartverkeer verwacht. Net als in het plangebied zelf is er geen sprake van negatieve gevolgen voor beschermde soorten of Rode Lijst soorten. Het kanaal en de oever zijn het voortplantingsgebied van een beperkt aantal soorten (broedvogels, vissen). Het huidige scheepvaartverkeer vormt geen belemmering voor deze soorten. De verwachte toename heeft geen gevolgen voor deze soorten.

Door het verwijderen van de landtongen van het Buitenhoofd, Zeevaartweg en de werkzaamheden verbonden aan de realisatie van de Nieuwe Sluis verdwijnen groeiplaatsen van de bijenorchis, rietorchis, gevlekte orchis en hondskruid. Door het gebruik van een damwand in plaats van een "zachte" oever met aflopend talud zijn hier minder leefmogelijkheden voor vissoorten gebonden aan hard substraat. Gezien de beperkte lengte aan damwand heeft dit geen effect op populaties van soorten. Ontheffing moet worden aangevraagd voor de betreffende soorten (botervis, glasgrondel, vorskwab, dikkopje, dwergbolk, groene zeedonderpad, slakdolf, slijmvis, harnasmannetje, kleine pieterman en pitvis).

De verzilting van het kanaal en directe omgeving heeft mogelijk negatieve effecten op planten in het natuurgebied Canisvliet die zijn beschermd onder de Flora- en faunawet. Het gaat daarbij om kruipend moerasscherm, rietorchis en vleeskleurige orchis.

Er is geen effect op vispopulaties, maar er is wel sprake van mogelijk zeer beperkt permanente aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde vissoorten.

Door ruimtebeslag worden mogelijk voortplantingsplaatsen van algemene soorten zoogdieren aangetast of vernietigd. Dit leidt tot overtreding van verbodsbepalingen, maar voor deze soorten geldt een vrijstelling. De vijfvlak-sint-jansvlinder ondervindt negatieve effecten door de ingreep. De vijfvlak-sint-jansvlinder komt voor op het terrein van de huidige Middensluis en het terrein direct ten oosten daarvan. Dit oostelijke deel verdwijnt vrijwel geheel in zijn huidige vorm, terwijl het terrein van de huidige voor opslag van materialen gebruikt zal worden. De vijfvlak-sint-jansvlinder is niet beschermd binnen de Flora- en faunawet en staat niet op de Rode Lijst, maar de populatie op het sluizencomplex is de grootste populatie van deze soort in Nederland. Het verlies van leefgebied voor de vijfvlak-sint-jansvlinder kan binnen de compensatieopgave voor de beschermde planten gerealiseerd worden. De waardplant van de vlinder (rolklaver) kent dezelfde groeiomstandigheden als deze beschermde planten.

Door vertroebeling vermindert het doorzicht wat mogelijk de verblijfplaatsen van de vissen aantast. Er is geen sprake van een permanente aantasting van de vaste rust- en verblijfplaatsen of ander leefgebied van soorten die beschermd zijn conform tabel II en III AMvB art. 75 Flora- en faunawet. Lokaal kan een overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet (artikel 11) plaatsvinden. Voor betreffende soorten (botervis, glasgrondel, vorskwab, dikkopje, dwergbolk, groene zeedonderpad, slakdolf, slijmvis, harnasmannetje, kleine pieterman en pitvis) wordt daarom een ontheffing aangevraagd. Op overige soorten is geen negatief effect te verwachten.

Omdat in Kanaal Gent - Terneuzen geen ecologisch relevant areaal voor waterflora, macrofauna en vissen aanwezig is, treden door de aanleg van de Nieuwe Sluis geen effecten op. In de Westbuitenhaven is het ecologisch areaal onbekend. Op basis van de KRW methodiek is het GEP gebaseerd op de huidige toestand en wordt altijd gehaald. Door deze methodiek kan er ook theoretisch gezien geen effect zijn op het GEP voor waterflora, macrofauna en vissen.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is gelegen in de omgeving van de Natura 2000-gebieden 'Westerschelde & Saeftinghe', 'Canisvliet' en 'Vogelkreek', alsmede de Vlaamse Natura 2000-gebieden 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen; oostelijk deel en Polders'. Er liggen in de ruime omgeving van het plangebied geen beschermde natuurmonumenten.

Effecten van geluid op vogels en zeehonden in Natura 2000-gebied Westerschelde

Er zijn geen effecten te verwachten op de gewone zeehond. De gewone zeehond foerageert nauwelijks in het plangebied, omdat de omvang van open water marginaal is ten opzichte van de oppervlakte in de omgeving en de gehele Westerschelde. Door de verdieping van de voorhaven en het onder water vergroten van de oostelijke havenmond kan effect optreden op zwartkopmeeuwen, als er in het broedseizoen gewerkt wordt (april-augustus). Dit kan leiden tot verstoring van broedvogels, waaronder de zwartkopmeeuw in de kolonie aan het eind van de Lange Middenhavendam.

Effecten door toename storten van onderhoudsbagger in de Westerschelde

Als gevolg van het vergroten van de buitenhaven neemt na realisatie van de Nieuwe Sluis de onderhoudsinspanning toe. De huidige Nbw-vergunning voor het storten van deze onderhoudsspecie moet daarom in de toekomst worden aangepast. Beoordeeld is of voor de toename van de onderhoudsinspanning zicht is op het verkrijgen van een nieuwe Nbw-vergunning. Uitgangspunt voor de effectbeoordeling is dat de onderhoudsspecie in de Westerschelde wordt gestort binnen de condities van de Passende Beoordeling en Quick scan baggerspecie havens Westerschelde (Arcadis, 2013). Het storten van extra onderhoudsspecie heeft mogelijk effect op de vertroebeling van het water. Op basis van de beschikbare gegevens zijn negatieve effecten op broedende visdieren niet met zekerheid uit te sluiten. Door in die jaren de onderhoudsspecie buiten het broedseizoen (mei-juli) te storten worden deze effecten voorkomen. Buiten het broedseizoen zijn sterns veel flexibeler en kunnen ze ongunstige foerageeromstandigheden gemakkelijk mijden.

Effect op zeehondenpups kan zich voordoen in de periode dat deze gezoogd worden. Door niet te storten in deze periode kan een effect worden uitgesloten. Pups worden geboren in de periode van mei tot juli met een piekperiode in de tweede helft van juni. Gedurende 3-6 weken zoogt de moeder het jong, waarna het jong zelfstandig is (www.zoogdiervereniging.nl). Bij de overige soorten (trekvissen, gewone zeehond en andere visetende watervogels) worden geen effecten verwacht, omdat deze soorten gemakkelijk een eventuele tijdelijke lokale vertroebeling ter hoogte van Terneuzen ten gevolge van de stort van het extra baggerbezwaar kunnen mijden. Gelet op bovenstaande is het mogelijk in de toekomst een eventuele uitbreiding van de bestaande vergunning voor het storten van onderhoudsbagger in de Westerschelde te verkrijgen.

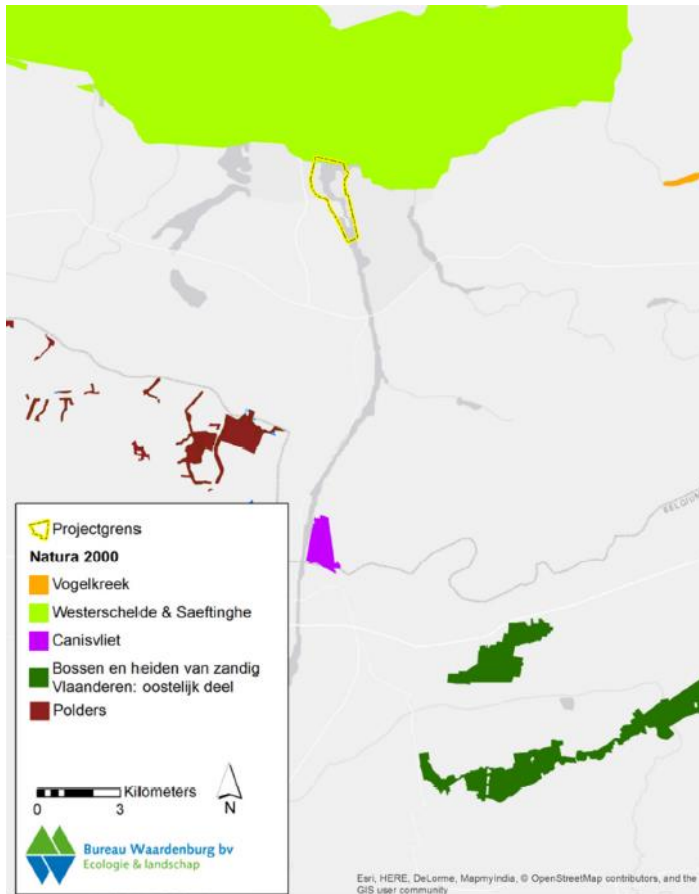
Ruimtebeslag waardoor broedplaatsen van kustvogels met instandhoudingsdoelen verloren gaan

In de aanleg- en gebruiksfase is er geen sprake van ruimtebeslag in Natura 2000-gebieden. De broedkolonie van de zwartkopmeeuw (behorende tot Natura 2000-gebied Westerschelde & Saeftinghe, maar gelegen buiten het Natura 2000-gebied) blijft behouden op het uiteinde van de Lange Middenhavendam. Hier kunnen de zwartkopmeeuwen die broeden op de te verwijderen landtong van de Zeevaartweg ook naar uitwijken. In de huidige situatie is in deze kolonie voldoende ruimte voor extra broedparen van de zwartkopmeeuw aanwezig. Negatieve effecten op instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden als gevolg van ruimtebeslag zijn uitgesloten.

Effecten van toename stikstofdepositie op gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden rondom het sluizencomplex en het kanaal

In de directe nabijheid van de Nieuwe Sluis Terneuzen bevinden zich Natura 2000-gebieden. Als gevolg van het project Nieuwe Sluis Terneuzen treedt op het Kanaal van Gent naar Terneuzen een toename op van de scheepvaartbewegingen. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen Natura 2000-gebieden voor.

De depositie van stikstof reikt verder dan de grenzen van het plangebied. In afbeelding 4.1 wordt een beeld gegeven van het invloedsgebied van het project. De effecten van de ingreep zijn in het kader van het tracébesluit en het uitgevoerde MER getoetst aan de instandhoudingsdoelen die voor de nabij gelegen Natura 2000-gebieden gelden.



Afbeelding 4.1: Ligging van plangebied en Natura2000-gebieden in Nederland en Vlaanderen

Nabij het plangebied liggen Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige natuur, te weten Natura 2000-gebied 'Westerschelde en Saeftinghe' en Natura 2000-gebied 'Zwin & Kievittepolder'. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het PAS. Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat voor beide Natura 2000-gebieden met het toepassen van de herstelmaatregelen geen sprake is van een verslechtering in de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en habitats van soorten. Het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen van alle soorten en habitattypen waarvoor deze gebieden zijn aangewezen blijft, rekening houdend met gebiedsspecifieke kenmerken, door het uitvoeren van de herstelmaatregelen mogelijk. Het is onder deze condities daarom verantwoord om over te gaan tot het uitvoeren van de ontwikkelingsruimte.

Met behulp van het reken- en registratie-instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door de Nieuwe Sluis Terneuzen wordt veroorzaakt op deze gebieden. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde aantal scheepvaartbewegingen wordt veroorzaakt. Deze ontwikkelingsruimte is voor het project gereserveerd (bijlage bij artikel 9 van de Regeling PAS). Op basis van het PAS en de conclusies uit de passende beoordeling, kan de ontwikkelingsruimte worden toegedeeld.

Omdat additionele depositie van stikstof als gevolg van de realisatie van de Nieuwe Sluis ook effecten kan hebben op beschermde natuurgebieden in Vlaanderen is afstemming gezocht met de Vlaamse overheid. Voor de Vlaamse Natura 2000-gebieden is de toename van de depositie inzichtelijk gemaakt voor zowel 2020 (aanlegfase en gebruiksfase) als 2030 (gebruiksfase). Uit tabel 6.1 blijkt dat de toename ten hoogste 0,73% van de KWD bedraagt (2030 gebruiksfase in de Bossen en heiden van zandig Vlaanderen). Voor zowel 2020 als 2030 is de depositie ruim minder dan 5% van de KWD. Het is niet uit te sluiten dat op een ander rekenpunt in een van deze Natura 2000-gebieden of in een later jaar een andere (hogere) toename van de depositie wordt berekend. Gezien de berekende toename wordt wel uitgesloten dat de toename hoger is dan 5% van de KWD. Op basis van de berekeningsresultaten is het tevens niet waarschijnlijk dat in andere Natura 2000-gebieden in Vlaanderen een toename van de depositie zal plaatsvinden van meer dan 5% van de KWD²⁵.

De Vlaamse overheid heeft laten weten dat de additionele stikstofdepositie geen gevaar vormt voor de instandhoudingsdoelstellingen van de in Vlaanderen gelegen Natura2000-gebieden.

Punt	huidig	2020 aanleg	Toename 2020 tov huidig	% van de laagste KWD in het gebied (714 mol/ha/jr)
Z (Polders)	6,21	8,74	2,53	0,35%
BG (Zandig Vlaanderen, O)	8,23	11,76	3,53	0,49%
Punt	huidig	2020 gebruik	Toename 2020 tov huidig	% van de laagste KWD in het gebied (714 mol/ha/jr)
Z (Polders)	6,21	6,92	0,71	0,10%
BG (Zandig Vlaanderen, O)	8,23	9,16	0,93	0,13%
Punt	huidig	2030 gebruik	Toename 2030 tov huidig	% van de laagste KWD in het gebied (714 mol/ha/jr)
Z (Polders)	6,21	10,17	3,96	0,55%
BG (Zandig Vlaanderen, O)	8,23	13,47	5,24	0,73%

Tabel 6.1: Berekeningsresultaten Vlaanderen (mol/ha/jaar)

NatuurNetwerk Nederland

Er zijn geen effecten op het NNN in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. De broedplaats van de zomertortel verdwijnt op het sluiscomplex. Echter de Nieuwe Sluis biedt voldoende leefgebied, waarmee het effect wordt ondervangen. Daarnaast verdwijnen groeilocaties voor enkele plantensoorten (o.a. blauw walstro). De oevers en bermen van het kanaal worden beheerd door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat houdt conform de gedragscode Flora- en faunawet (algemene zorgplicht) rekening met het voorkomen van deze soorten.

Mitigerende maatregelen

De volgende mitigerende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten op soorten en gebieden te voorkomen.

Verzilting Canisvlietse kreek

Bij de aanleg van de Nieuwe Sluis nemen de chloridegehaltes in Kanaal Gent-Terneuzen toe, door zoutindringing vanuit de Westerschelde. Via de kwelstroom vanuit het kanaal naar de kreek, bestaat

de kans dat de chloridegehaltes in de Canisvlietse kreek in beperkte mate toenemen. Effecten op het ondiepe grondwater in Canisvliet zijn uitgesloten.

Canisvliet is aangewezen als Natura 2000-gebied op basis van het voorkomen van kruipend moerasscherm. De instandhoudingsdoelstelling wordt in de huidige situatie niet bereikt. Het kruipend moerasscherm kan zwak-brakke omstandigheden verdragen. Bij een verhoging van de chloridegehaltes in de Canisvlietse kreek ten opzichte van de huidige situatie kunnen significant negatieve effecten op kruipend moerasscherm door inundatie met kreekwater echter niet worden uitgesloten. Een verhoging van de chloridegehaltes in de Canisvlietse kreek moet daarom worden voorkomen.

Om negatieve effecten te voorkomen wordt een mitigerende maatregel getroffen die bestaat uit het loskoppelen van de waterafvoer uit de kwelsloot langs het Kanaal Gent-Terneuzen van de Canisvlietse Kreek. Dit is een effectieve maatregel om verhoging van het zoutgehalte van de Canisvlietse Kreek te mitigeren. Het effect op het waterpeil in de Canisvlietse Kreek is minimaal, waardoor de kans op het verder uitzakken van het waterpeil in droge zomers uiterst klein is. Bovendien wordt door het plaatsen van de damwandjes een recent ontdekte lekstroom vanuit de kreek afgesloten, waardoor het waterpeil in droge periodes beter regelbaar is.

Of effecten op chloridegehalte en waterstanden in de Canisvlietse Kreek daadwerkelijk uitblijven, zal getoetst worden door, na de realisatie van de afkoppeling, de waterstand en de chlorideconcentraties in de Canisvlietse Kreek te blijven monitoren.

Vogels

Om bij de verdieping van de voorhaven en het onder water vergroten van de oostelijke havenmond negatieve effect op de zwartkopmeeuwen te voorkomen wordt er niet gewerkt in het broedseizoen of wordt een afstand van 200 meter tot de broedkolonie aangehouden.

Compenserende maatregelen

De volgende compenserende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten op soorten en gebieden te voorkomen.

Planten

Er verdwijnen groeiplaatsen van bijenorchis, rietorchis, gevlekte orchis en hondskruid. De volgende compenserende maatregelen zijn nodig. Het huidige beheer richt zich op het verschraven van het terrein door maaien van de vegetatie met afvoeren, waardoor geschikte groeiplaatsen voor orchideeën zijn ontstaan. De omvang van het terrein waar de orchideeën voorkomen beslaat ruim 3 hectare. Deze compenserende maatregel wordt ingepast op drie locaties binnen het plangebied, namelijk binnen het hek op het sluisplateau (2 ha), op het lage deel langs de Binnenvoorhaven van de Oostsluis en het noordelijk deel van de ophoging van de waterkering aan de oostzijde van de Westbuitenhaven. Hiertoe is in dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Door het aanbrengen van een niet te voedselrijke toplaag en een geschikt beheer (maaien en afvoeren) ontstaan hier groeimogelijkheden voor orchideeën. Het is belangrijk dat er eerst goede omstandigheden voor orchideeën gerealiseerd worden (juiste grondsoort; geen voedselrijke klei). De huidige bovenlaag kan in depot worden gezet en na afloop weer als bovenlaag worden aangebracht. Hierop kan vervolgens maaisel van aangrenzende gebieden, waar ook de desbetreffende orchideeënsoorten aanwezig zijn, worden uitgestrooid met zaad van orchideeënsoorten en dient hier het juiste beheer te worden gevoerd (bron: RVO: Rijksdienst voor ondernemend Nederland). Door ongeveer 3 hectare optimaal in te richten en te beheren voor orchideeën, is dit voldoende om het verlies aan orchideeën door de werkzaamheden voor de Nieuwe Sluis te compenseren.

Vogels

Er verdwijnen een vier nestplaatsen van de huismus. De huismus is qua broedlocatie gebonden aan bebouwing, zodat hiervoor nieuwe broedlocaties moeten worden gerealiseerd. Omdat de bebouwing plaats maakt voor water zijn er geen alternatieve mogelijkheden om de nestplaatsen te behouden.

Compensatie van nestplaatsen vindt plaats in nieuw te realiseren bebouwing op de Schependijk, tussen de sluizen of bij de dienstenhaven. In het ontwerp van de nieuwbouw worden vogelvides opgenomen of deze vogelvides worden gerealiseerd in de bestaande bebouwing. De vervangende nestplaatsen zijn beschikbaar voordat de bestaande nestplaatsen worden vernietigd. Aangezien vier broedlocaties verdwijnen worden minstens acht vogelvides op daartoe geschikte plaatsen aangebracht

4.3.3 Conclusie

Natuurbeschermingswet 1998

Door de realisatie van de Nieuwe Sluis vindt er geen aantasting plaats van de natuurlijke kenmerken van de Natura2000-gebieden op in de omgeving van de Nieuwe Sluis, mits mitigerende maatregelen tegen verzilting van de Canisvlietse Kreek en verstoring van broedkolonie van zwartkopmeeuw worden getroffen. Op basis van het PAS en de conclusies van de passende beoordeling die in het kader van het PAS is gemaakt, kan worden geconcludeerd dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende Natura 2000-gebied.

Flora- en faunawet

Vanwege de realisatie van de Nieuwe Sluis moet ontheffing op grond van artikel 75 Ffw worden aangevraagd voor de bijenorchis, rietorchis, gevlekte orchis, vleeskleurige orchis, kruipend moerasscherm, hondskruid, huismus.. Bij in achtname van de beschreven mitigerende en compenserende maatregelen kan deze ontheffing worden verkregen.

NatuurNetwerk Nederland en Boswet

Er is geen sprake van de aantasting van NNN of het kappen van bomen die vallen onder de Boswet.

4.4 Archeologie en cultuurhistorie

4.4.1 Beleidskader

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten

- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Provinciaal archeologisch beleid

Het beleid van de provincie Zeeland ten aanzien van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) is vastgelegd in de Nota Provinciaal Cultuurbeleid 2017-2020. Uitgangspunt is dat archeologische waarden zo vroeg mogelijk in het planvormingsproces worden meegewogen. Behoud van bekende archeologische waarden in situ (in de bodem) is het uitgangspunt. Als behoud niet mogelijk is, moet er voor worden zorg gedragen dat de informatie die in de bodem zit niet verloren gaat.

Gemeentelijk archeologisch beleid

Op 27 januari 2011 is door de gemeenteraad van Terneuzen het interim beleid archeologie vastgesteld. De insteek van dit beleid is het regelen van archeologie in ruimtelijke plannen. In een cyclus van 10 jaar zullen alle ruimtelijke plannen aangepast worden, waarbij archeologie in de plannen zal worden ingebracht of geactualiseerd aan de hand van het dan geldende beleid. Als vangnet fungeert de Erfgoedverordening Terneuzen 2011. Deze verordening is geactualiseerd en is in samenhang met het archeologiebeleid opnieuw vastgesteld. In lijn met de intentie van de wetgever wordt een algemene vrijstelling voor archeologie verleend tot 100 m² voor de zogenaamde kruimelgevallen. De achterliggende gedachte van het archeologiebeleid is het in beeld brengen van de gebieden in de gemeente Terneuzen met een archeologische verwachtingswaarde. Deze verwachtingswaarde kan per gebied en per geologische laag verschillen. De insteek is daarbij soepel waar het kan en streng waar nodig. Voor een aantal gebieden is de huidige kennis ontoereikend. Deze leemten worden in de toekomst ingevuld. Aan de hand van de archeologische verwachtingswaarde wordt per deelgebied een grens gesteld waarboven archeologisch onderzoek verplicht is en waaronder vrijstelling wordt verleend. Een en ander is uitgewerkt in een stroomschema in bijlage 1 van 'De onderste steen boven? Interim-beleid archeologie gemeente Terneuzen'. Wanneer archeologisch onderzoek verplicht is, dient de archeologische monumentenzorg cyclus (AMZ-cyclus) te worden doorlopen. Deze cyclus is er op gericht om te beoordelen of verdergaand onderzoek of behoud noodzakelijk is. Voor de uitvoering en de beoordeling van de onderzoeken wordt aangesloten bij de landelijke en provinciale regelgeving. Door deze cyclus op een goede manier te doorlopen kan een gedegen afweging gemaakt worden waar behoud ter plaatse (in situ) of een opgraving (ex situ) noodzakelijk is of achterwege kan blijven.

De toetsingscriteria

Om inzicht te krijgen in de archeologische verwachtingswaarde van een gebied of locatie dient aan vijf criteria te worden getoetst. Daarnaast dient de vrijstellingskaart archeologie van de gemeente geraadpleegd te worden.

1. De Archeologische Monumentenkaart (AMK). Deze kaart geeft de wettelijk beschermde archeologische monumenten weer, waarvoor het Rijk bevoegd gezag is. Daarnaast bevat de kaart de door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) gewaardeerde gebieden met een (hoge) archeologische waarde. *Binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied bevinden zich volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) geen terreinen met een vastgestelde archeologische waarde.*
2. De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Deze kaart geeft de trefkans weer op het aantreffen van archeologische vindplaatsen binnen de bovenste 1,20 meter van de bodem. Deze kaart is gebaseerd op de Geomorfologische en Geologische kaart van Nederland. Bij een hoge trefkans wordt aangesloten bij de wettelijke vrijstelling van 100 m². Voor een middelhoge trefkans kan een ruimere norm gelden. Deze wordt arbitrair vastgelegd op 500 m². *Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) is het plangebied gelegen in een zone die wordt gekenmerkt door een lage tot zeer lage archeologische trefkans op het aantreffen van archeologische waarden.*

3. Archis (Archeologisch Informatie Systeem). Dit is de landelijke database waarin alle (recent uitgevoerde) archeologische onderzoeken en vondsten worden opgeslagen. Deze database geeft een indicatie van de vondsten die gedaan zijn. Veel of belangrijke vondsten kunnen een hogere archeologische verwachtingswaarde geven aan een gebied. *In Archis zijn in het plangebied geen waarnemingen opgenomen.*
4. Zeeuws Archeologisch Archief (ZAA). In dit archief berusten de verslagen van alle in het verleden in Zeeland uitgevoerde archeologische onderzoeken, gegevens over losse vondsten en dergelijke. Dit archief geeft een indicatie van de vondsten die in het verleden gedaan zijn. Veel of belangrijke vondsten kunnen een hogere archeologische verwachtingswaarde geven aan een gebied. In de praktijk wordt de toets op Archis en ZAA gecombineerd, of in het kader van het bureauonderzoek uitgevoerd. *In het ZAA zijn ter plaatse van het plangebied geen waarnemingen opgenomen.*
5. De bodemopbouw. Aan de hand van de Geologische kaart van Nederland kan nagegaan worden welke geologische, voor de archeologie relevante, bodemlagen aanwezig zijn.
 - Pleistoceen dekzand: vanaf de Steentijd
 - Hollandveen: vanaf de IJzertijd en Romeinse tijd
 - Duinkerke II, inclusief 'oudere afzettingen van Duinkerke':
 - vanaf de middeleeuwen
 - Duinkerke IIIa/b: vanaf de Nieuwe Tijd O

Op basis van een uitsnede van de Geologische kaart van Nederland (Van Rummelen 1977) komen in het grootste deel van het plangebied afzetting van Duinkerke IIIb op de oudere afzettingen van Duinkerke IIIa op Duinkerke II voor.

4.4.2 Onderzoek

Archeologie

In de loop van 2014 werd door de gemeente de vrijstellingenkaart opgesteld. Sinds 2014 hebben diverse archeologische onderzoeken plaats gevonden, onder andere ten behoeve van de realisatie van de Nieuwe Sluis. De sinds 2014 verrichtte archeologische onderzoeken zijn verwerkt in een update van de vrijstellingenkaart van de gemeente Terneuzen. Daarnaast is ook het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) gebruikt voor de update van de vrijstellingenkaart.

Afbeelding 4.2 bevat een uitsnede van de geactualiseerde vrijstellingenkaart van de gemeente Terneuzen, waaruit kan worden opgemaakt dat de vrijstellingsdiepte voor het plangebied 4 meter of meer beneden maaiveld bedraagt. Omdat deze vrijstellingsgrens wordt overschreden is in het kader van het tracébesluit archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd¹. De resultaten worden hieronder beknopt beschreven.

¹ Archeologisch bureauonderzoek, Onderzoeks- en adviesbureau BAAC BV, rapportnr. VNZT-R-14-1, d.d. 19 december 2014 en Nieuwe Sluis Terneuzen; aanvullend archeologisch bureauonderzoek, Artefact! Advies en Onderzoek in Erfgoed!, d.d. 12 januari 2015



Afbeelding 4.2: uitsnede vrijstellingenkaart archeologie, gemeente Terneuzen.

Resultaten archeologisch bureauonderzoek

Binnen het plangebied is een hoge verwachting op het aantreffen van resten uit het Midden-Paleolithicum. Bij de aanleg van de derde zeesluis in 1962 zijn verschillende resten van zoogdieren gevonden zoals mammoet, wolharige neushoorn, reuzenhert en steppenwisent, van de soorten die voorkwamen in dit toenmalige koude toendralandschap. Er werden toen geen resten van menselijke aanwezigheid aangetroffen, hoewel dit gebied op dat moment vanwege het aanwezige voedsel wel aantrekkelijk zal zijn geweest.

Voor het plangebied geldt tevens een hoge verwachting op het aantreffen van resten uit het Laat Paleolithicum tot en met Mesolithicum. De hoge verwachtingswaarde wordt benadrukt door de vondst van een tranchet bijl uit het Paleolithicum en een pijlpunt uit het Mesolithicum in of in de directe omgeving van het plangebied.

Voor de periode vanaf het Neolithicum tot de Romeinse Tijd is de archeologische verwachting hoog. In de omgeving van het plangebied zijn in het verleden meerdere vondsten uit deze tijd gedaan. Onder meer bij de bouw van de huidige sluizen.

De verwachting op archeologische resten uit de Vroege en Late Middeleeuwen wordt als middelhoog gedefinieerd. De middelhoge verwachting is ingegeven door het ontbreken van rechtstreekse waarnemingen of indicaties van middeleeuwse bewoning in het plangebied. Door overstromingen in de 15^e en 16^e eeuw zijn in de omgeving van het plangebied verschillende ontginningsdorpen verdrongen. Deze zijn vaak nog wel ondergronds bewaard. Voor de Nieuwe Tijd geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Het plangebied is gedurende deze tijd hoofdzakelijk in gebruik als landbouwgebied. Later is het Kanaal gegraven en werden de sluizen gerealiseerd.

Vervolgonderzoek

Bij realisatie wordt een deel van de gronden met een hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde vergraven. Met de betrokken bevoegde gezagen zijn afspraken gemaakt over het inventariserende veldonderzoek en het mogelijk daaruit voortkomende vervolgonderzoek. Er is overeengekomen dat zoveel mogelijk onderzoeksoplossingen worden benut maar dat een reguliere opgraving van met name diepere archeologische niveaus op de sluiselanden vanwege de bijzondere omstandigheden binnen het plangebied niet mogelijk is. Dit heeft met name te maken met de diepte en de realisatie van de Nieuwe Sluis in een natte bouwput (noodzakelijk vanwege behoud huidige grondwaterstanden). Ondiepere archeologische niveaus op de sluiselanden kunnen mogelijk wel en in de oeverzones van het kanaal zeker opgegraven worden.

In het najaar van 2016 heeft een archeologisch booronderzoek² plaatsgevonden. De archeologische boringen leverden geen archeologische indicatoren op. Het ontbreken van archeologische indicatoren in de boringen in het onderzochte gebied staat niet noodzakelijk gelijk aan de gehele afwezigheid van vindplaatsen. Het aardewerkfragment dat uit een eerdere onderzoeksfase aan het licht kwam toont immers aan dat het dekzandniveau een prehistorische loopvlak herbergt. De aard van het uitgevoerde prospectieve onderzoek, namelijk het relatieve dichte grid in combinatie met het grote monstervolume, het zorgvuldig en fijnmazig nat zeven en het nauwgezet uitzoeken van het gedroogde residu, toont echter aan dat de kans op aanwezigheid ervan binnen het onderzoeksgebied laag tot zeer laag is. Derhalve wordt geadviseerd dat - gezien een behoud in situ op voorhand al is uitgesloten - behoud ex situ door middel van een definitief veldonderzoek, niet wenselijk is.

De toegepaste onderzoeksmethode heeft toegelaten een goed beeld te krijgen van het onderzoeksgebied en de conservering van het bodemarchief. De vondst van een aardewerkfragment tijdens de vorige fase van het archeologische onderzoek had menselijke aanwezigheid op het dekzandniveau aangetoond. Aan de hand van de resultaten uit deze fase kon echter geen prehistorische vindplaats aangetoond worden. Dit heeft mogelijk te maken met de aard van de vondstcategorie: strooiing van aardewerkfragmenten is niet gebonden aan bewerking, zoals lithisch vondstmateriaal (met name debitage materiaal dat op de plaats van bewerking achterblijft), en de kans dat het om een off site toevalstreffer gaat is daarom ook groter. Wellicht bevindt zich een vindplaats in de omgeving, maar buiten de onderzoekszone.

Dubbelbestemming

Op basis van de Erfgoedwet moeten gronden met een archeologische verwachtingswaarde een planologische bescherming hebben. Derhalve is een deel van de gronden in het voorliggende plangebied voorzien van de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 3'. Voor de gebieden met deze dubbelbestemming geldt een onderzoekspllicht bij een te verstoren oppervlak > 1.000 m², mits de bodemingrepen dieper reiken dan de vrijstellingsdiepte.

Middels de dubbelbestemming is het bouwen afhankelijk gesteld van een door burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning en het opnemen van een stelsel dat ziet op het

² Resultaten van het archeologisch booronderzoek Nieuwe Sluis Terneuzen, Deltares, rapportnr. 1220635-000-BGS-0015 d.d. 23 december 2016

verkrijgen van een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Voordat een omgevingsvergunning wordt verleend, zullen de consequenties voor de archeologische waarden in kaart moeten worden gebracht, onder meer middels archeologisch onderzoek. Indien uit nader onderzoek blijkt dat er sprake is van te beschermen archeologische waarden, kunnen voorwaarden worden gesteld aan de ontwikkelingen. Indien blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel deze waarden door middel van onderzoek (bijvoorbeeld een opgraving) veilig gesteld konden worden, kan de dubbelbestemming worden geschrapt na toepassing van een daartoe opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Uitgangspunt is dat de archeologische waarden bij voorkeur in de bodem bewaard blijven.

Cultuurhistorie

Voorgeschiedenis

Na de bevrijding van de Spanjaarden door de Staatse troepen in 1583 werden er rond Terneuzen vestingwerken aangelegd. Het kanaal Gent-Terneuzen werd tussen 1823 en 1825 aangelegd en eindigde in de Westerschelde. Twee schutsluizen werden bij Terneuzen binnen de vesting aangelegd, één van 8 meter breed en een tweede van 12 meter. Nadien zijn de sluizen verschillende malen verbeterd en vergroot. In 1910 is er een bypass van het kanaal gegraven ten westen van de vestingwerken samen met een nieuwe sluis -momenteel genaamd- de Middensluis.

Aan het einde van de jaren '60 van de 20^e eeuw vonden er omvangrijke werken plaats die in 1968 resulteerden in de opening van twee nieuwe sluizen, en wel: de Oostsluis en de Westsluis. In de huidige situatie is het Vestingwerk grotendeels verdwenen. Op een aantal punten is het nog wel herkenbaar, bijvoorbeeld de bocht in het kanaal bij de westkant die de lijn van het oude bastion volgt.

Na de Tweede Wereldoorlog begon de spanning tussen het kapitalistische Westen en het communistische Oosten op te lopen. De haven van Antwerpen is één van de weinige havens die de oorlog relatief ongeschonden door was gekomen. Daarmee was het een belangrijke haven in de verbinding tussen West-Europa en Amerika. Omdat deze haven van strategisch belang was, was men bang dat de Russen mijnen zouden afgooien in de Westerschelde. Daarom werd langs de Westerschelde een systeem opgesteld, waarmee kon worden waargenomen op welke locatie de mijnen van de Russen werden afgeworpen. Een van de onderdelen was een rij met palen, waarop een meetinstrument kon worden geplaatst. Van deze palen zijn nog maar enkele bewaard gebleven, waaronder drie bij Terneuzen.



Afbeelding 6.3: uitsnede Kaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zeeland

In het westelijke deel van het plangebied zijn langs de Willemskerkeweg een stoepaap en in het noordwestelijke deel langs de Westerschelde een dijkpaal aangeduid als cultuurhistorisch waardevol object. De provincie Zeeland heeft het Kanaal Gent-Terneuzen, de mijneutijkpost, de Westbuitenhaven, de Middensluis de Stoepaap Willemskerkeweg en de Dijkpaal als cultuurhistorisch waardevol aangemerkt.

Voor de aanleg van de Nieuwe Sluis wordt de Middensluis afgebroken. Het afbreken van de Middensluis is noodzakelijk om een nautische veilige invaart van de Nieuwe Sluis te garanderen. Handhaven van de Middensluis is gelet op doelbereik van het project niet mogelijk. De paal van de Mijneutijkdienst nabij de Nieuwe Neuzenweg wordt teruggeplaatst langs de Westerschelde, direct ten westen van de huidige locatie. Het oorlogsmonument bij de huidige Middensluis wordt verplaatst naar de westzijde van de Oostsluis.

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing wordt de nieuwe waterkering aan de oostzijde van de Westbuitenhaven ingepast in een groen afgewerkt grondplateau met een breedte van circa 40 meter.

4.4.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie leiden niet tot belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Beleidskader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of

water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor de beoogde bodemgebruiksfunctie. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Ww)

De inwerkingtreding van de Wabo (1 oktober 2010) heeft ook effect gehad op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

4.5.2 Onderzoek en conclusie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een verkennend bodem-, waterbodem- en asbestonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het zeeluizencomplex. Concreet gaat het om de volgende onderzoeken:

- Verkennend bodem-, waterbodem- en asbestonderzoek dossier C (fase 1), rapportnummer VNZT-R-74-2 van 11 februari 2015.
- Verkennend bodem- en asbestonderzoek dossier D (fase 2), rapportnummer VNZT-R-112-1 van 13 februari 2015.

De belangrijkste bevindingen uit de voorgenoemde onderzoeken zijn hieronder opgenomen, de volledige rapportages zijn opgenomen als bijlage bij de toelichting.

Verkennd bodem-, waterbodem- en asbestonderzoek dossier C (fase 1)

Deelgebied 1: Landtong Zeevaartweg

Ter plaatse van deelgebied 1 is zeer plaatselijk een sterk verhoogd PAK-gehalte in de bodem aangetroffen. Verder zijn plaatselijk licht tot matig verhoogde gehalten van diverse parameters aanwezig. In het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aangetroffen. Zeer plaatselijk is tevens asbest in de bodem aangetroffen; het gehalte bevindt zich echter beneden de interventiewaarde. Het indicatief asbestonderzoek bevestigt dat in deelgebied 1 asbestverdachte gebieden aanwezig zijn. Een nader onderzoek moet uitsluitsel geven over de omvang van de asbestverontreiniging. De indicatieve toetsing aan de toepassingsnormen uit de Regeling bodemkwaliteit laat zien dat het grootste deel van de vrijkomende grond vrij toepasbaar is. Plaatselijk is de grond geclassificeerd als Klasse Wonen, Industrie of Niet toepasbaar.

Deelgebied 2: Landtong Schependijk

De bodem ter plaatse van deelgebied 2 is diffuus verontreinigd met zware metalen PAK, PCB en minerale olie. De verontreiniging bevindt zich met name in de toplaag van 0,0-0,5 m-mv en incidenteel tot ca. 1,5 m-mv. Zeer plaatselijk is in de bodem een asbestconcentratie boven de interventiewaarde aanwezig. In het grondwater zijn maximaal licht tot matig verhoogde gehalten aangetroffen. Het indicatief asbestonderzoek bevestigt dat in deelgebied 2 asbestverdachte gebieden aanwezig zijn. Een nader onderzoek moet uitsluitsel geven over de omvang van de asbestverontreiniging.

Op de Schependijk is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging is ontstaan bij de ingebruikname van de Schependijk in het begin van de 20^e eeuw, waarbij het terrein deels is opgehoogd met puinhoudend materiaal. De verontreiniging is diffuus heterogeen en betreft voornamelijk zware metalen, PAK, PCB en minerale olie. Plaatselijk worden binnen het geval verontreinigingen aangetroffen die verband houden met bedrijfsactiviteiten (minerale olie) en verontreiniging met asbest. De toegangsweg betreft niet-teerhoudende asfaltverharding aanwezig met een dikte van circa 10 cm. De bodem onder de asfaltverharding is licht verontreinigd met kobalt.

De indicatieve toetsing aan de toepassingsnormen uit de Regeling bodemkwaliteit laat zien dat het grootste deel van de vrijkomende grond toepasbaar als Kwaliteitsklasse Industrie of niet toepasbaar is. Plaatselijk is de grond geclassificeerd als Vrij Toepasbaar of Klasse Wonen.

Deelgebied 3: Sluizencomplex

De grond ter plaatse van deelgebied 3 is plaatselijk licht verontreinigd met zware metalen, PAK, OCB, PCB en minerale olie. Ook in het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aangetroffen. Wel is zeer plaatselijk asbest boven de interventiewaarde gemeten. Ter plaatse van de openbare weg is een niet-teerhoudende asfaltverharding aanwezig met een dikte van circa 20 cm. De bodem onder de asfaltverharding is plaatselijk licht verontreinigd met kobalt en OCB.

Het indicatief asbestonderzoek bevestigt dat in deelgebied 3 asbestverdachte gebieden aanwezig zijn. Een nader onderzoek moet uitsluitsel geven over de omvang van de asbestverontreiniging. De indicatieve toetsing aan de toepassingsnormen uit de Regeling bodemkwaliteit laat zien dat het grootste deel van de vrijkomende bodem vrij toepasbaar is. Plaatselijk is de grond geclassificeerd als Klasse Wonen, Klasse Industrie of Niet Toepasbaar.

Deelgebied 4: Overig terrein

De bodem ter plaatse van deelgebied 4 is zeer plaatselijk licht verontreinigd met OCB en PAK. De indicatieve toetsing aan de toepassingsnormen uit de Regeling bodemkwaliteit laat zien dat het grootste deel van de vrijkomende bodem vrij toepasbaar is. Zeer plaatselijk is de grond geclassificeerd als Klasse Industrie (op het sluizencomplex).

Waterbodem

De waterbodem bestaat op de meeste plaatsen uit een sliblaag met daaronder zand-, klei- en veenlagen. Het slib is over het algemeen beperkt toepasbaar op land- en waterbodem. De onderliggende lagen zijn over het algemeen vrij toepasbaar op land- en waterbodem en verspreidbaar in oppervlaktewater en op aangrenzende percelen. De milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater is middels dit onderzoek in grote lijnen vastgesteld.

Verkennd bodem- en asbestonderzoek dossier D (fase 2)

Deelgebied 1: Landtong Schependijk

De bodem ter plaatse van deelgebied 1 is diffuus licht verontreinigd (>achtergrondwaarden) met zware metalen PAK, PCB, organochloor-bestrijdingsmiddelen en minerale olie. De verontreiniging wordt aangetroffen vanaf maaiveld tot minimaal 2 m-mv. Verhoogde gehalten aan minerale olie worden ook op grotere diepten aangetroffen. De gemeten verontreiniging maakt deel uit van de diffuus heterogeen verontreinigde ophooglaag die op de gehele landtong wordt aangetroffen.

In het grondwater zijn maximaal streefwaarde-overschrijdingen gemeten. De hypothese, dat de deellocatie verdacht is, wordt geaccepteerd. Het onderzoek naar asbest is indicatief. Op basis van een verkennend asbestonderzoek conform NEN 5707 / NEN 5897 dient vastgesteld te worden of een asbestverontreiniging op de deellocatie aanwezig is. De indicatieve toetsing aan de toepassingsnormen uit de Regeling bodemkwaliteit laat zien dat het grootste deel van de vrijkomende grond tot 2 m-mv toepasbaar is als Kwaliteitsklasse Industrie of niet toepasbaar is.

Deelgebied 2: Buitendijks, dijk en polder

In de bodem in het westelijk deel van het plangebied worden incidenteel de achtergrondwaarden overschreden voor zware metalen, PCB, organochloor-bestrijdingsmiddelen en minerale olie. Voor het overige zijn geen verhoogde gehalten gemeten. In het grondwater zijn maximaal streefwaarde-overschrijdingen gemeten. De hypothese, dat de deellocaties onverdacht zijn, wordt formeel verworpen. Het onderzoek naar asbest is indicatief. Op basis van een verkennend asbestonderzoek conform NEN 5707 / NEN 5897 dient vastgesteld te worden of een asbestverontreiniging in het deelgebied aanwezig is. De indicatieve toetsing aan de toepassingsnormen uit de Regeling bodemkwaliteit laat zien dat vrijwel alle grond van de polder, de dijk en de ten oosten van de dijk vrij toepasbaar is.

Raamsaneringsplan

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is een raamsaneringsplan³ opgesteld. De reden voor het opstellen van een raamsaneringsplan is de aangetroffen bodemverontreiniging op de Schependijk, het nog uit te voeren aanvullend bodemonderzoek na sloop gebouwen en verwijdering puinverharding en de mogelijk gefaseerde uitvoering van de werkzaamheden, waarbij grootschalig grondverzet wordt voorzien. Het raamsaneringsplan is gericht op de beschrijving van prestaties, doelstellingen en procedures in plaats van de beschrijving van middelen en methoden. Het raamsaneringsplan richt zich met name op het vastleggen van de uitgangspunten en randvoorwaarden waaronder de sanering zal worden uitgevoerd.

Na sloop van de gebouwen en objecten en verwijdering van (half)verhardingslagen wordt ter plaatse nog aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Voorafgaand aan de uitvoering van de sanering worden één of meerdere Plan(nen) van Aanpak opgesteld waarin de uit te voeren saneringswerkzaamheden nader worden uitgewerkt. Als tijdens het aanvullend bodemonderzoek een mobiele verontreiniging, een grondwaterverontreiniging en/of een asbestverontreiniging, wordt aangetroffen, wordt deze verontreiniging afgeperkt. In het Plan van Aanpak wordt aanvullend beschreven op welke wijze deze verontreiniging wordt gesaneerd en wat de saneringsdoelstelling is. Ook eventuele aanvullende veiligheidsmaatregelen worden beschreven.

³ Raamsaneringsplan Schependijk te Terneuzen, Vlaams Nederlandse Scheldec commissie/LievensCSO, rapportnr. VNZT-R-337-5, d.d. 3 maart 2016

Het raamsaneringsplan is procedureel van belang in het kader van de beschikking Wet bodembescherming. Het aspect bodem staat de haalbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Geluid

4.6.1 Beleidskader

In het kader van het Tracébesluit is getoetst of wordt voldaan aan het vigerende wettelijke kader. De geluidemissie vanwege het wegverkeer op de nieuwe en gewijzigde wegen binnen het sluizencomplex, is getoetst aan de kaders van de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai). Voor de industriële activiteiten binnen het plangebied is eveneens de Wet geluidhinder van toepassing (gezoneerde industrieterreinen).

Verder wordt ingegaan op de gehanteerde cumulatiemethode en de beoordeling van trillingen. In Nederland ontbreekt een wettelijk toetsingskader voor scheepvaartlawaai. Uit jurisprudentie blijkt dat het ontbreken van een wettelijk kader niet betekent dat er geen voorwaarden gesteld worden. Indien redelijkerwijs aannemelijk is dat het scheepvaartlawaai relevant is, moet de geluidbelasting van de scheepvaart ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen inzichtelijk worden gemaakt.

4.6.2 Onderzoek en conclusie

In het MER en deelrapport Geluid (VNZT-R-129-4 en VNZT-R-394-2) van het MER, is een gedetailleerde effectbeschrijving voor het voorliggende project opgenomen. De resultaten zijn hieronder beknopt overgenomen.

Scheepvaartverkeer

De geluidsbelasting als gevolg van scheepvaartverkeerslawaai, na planrealisatie, bij woningen is inzichtelijk gemaakt. Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat de maximale geluidsbelasting 65 dB(A) bedraagt. Uit onderzoek naar de geluidseffecten van scheepvaartlawaai is gebleken dat bij een dergelijke geluidbelasting maximaal 10% ernstig gehinderden aanwezig zijn. Ter vergelijking: bij een geluidbelasting van 65 dB(A) wegverkeer bedraagt het percentage ernstig gehinderden circa 15%. Aangezien een dergelijke geluidbelasting voor wegverkeer nog toelaatbaar wordt geacht in de Wet geluidhinder, wordt een vergelijkbare geluidbelasting als gevolg van scheepvaart eveneens toelaatbaar geacht.

Wegverkeer

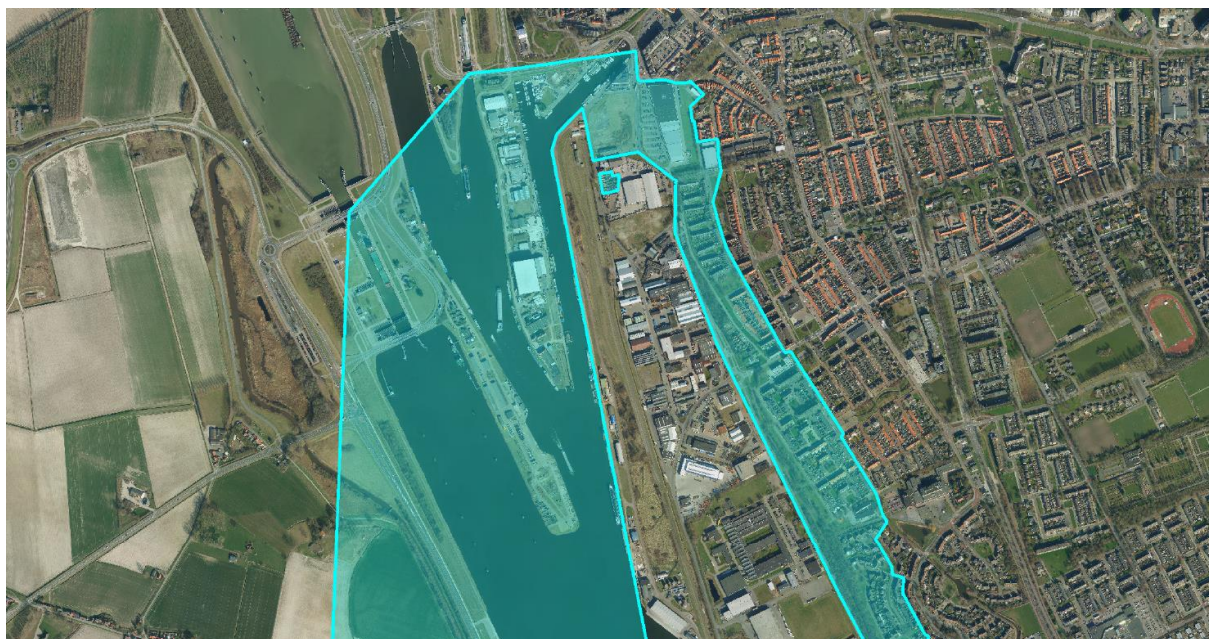
Woningen zijn gelegen binnen de zone, als bedoeld in de Wet geluidhinder, van de bestaande route Buitenhaven-Schependijk-Kennedylaan, alsmede de Binnenvaartweg en de toekomstige "Zuidelijke ontsluiting over de Nieuwe Sluis". Uit de berekeningsresultaten blijkt dat bij de route Buitenhaven-Schependijk-Kennedylaan sprake is van een afname van de geluidbelasting. De afname wordt veroorzaakt door een snelheidsverlaging van 70 km/uur naar 50 km/uur waardoor de aftrek conform art. 110g Wgh in onderhavige situatie wijzigt van 2 respectievelijk 4 dB naar 5 dB. Er is dan ook geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting als gevolg van de nieuwe wegen en de te wijzigen Binnenvaartweg is lager dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. De berekende geluidsbelastingen zijn terug te vinden in bijlage 3. Voor het aspect wegverkeer wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Industrielawaai

Door de ligging van de Nieuwe Sluis is het noodzakelijk dat een deel van de Schependijk, dat onderdeel is van het gezoneerde industrieterrein Oostelijke kanaaloevers, wordt geamoveerd. De binnengrens van de geluidszone wordt hierdoor aangepast. Het verwijderen van bedrijven resulteert in een lagere geluidbelasting op de omgeving. Een aanpassing van de (buiten)grens van de geluidszone is daarom niet noodzakelijk. De vastgestelde hoogst toelaatbare geluidbelastingen en hogere waarden worden door deze wijziging niet overschreden. Voor het aspect Industrielawaai wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder. In afbeelding 6.4 is de toekomstige geluidszone voor het gezoneerde industrieterrein 'Oostelijke Kanaaloever/Mr. F.J. Haarmanweg-Driewegen' weergegeven. De gronden die zijn gelegen binnen de geluidszone van het voorgenoemde industrieterrein zijn voorzien van de gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie 2'. Ter plaatse van deze aanduiding mogen geen nieuwe geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet geen nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone.

Naast de geluidszone van het industrieterrein 'Oostelijke Kanaaloever/Mr. F.J. Haarmanweg-Driewegen', is het noordwestelijke deel van het plangebied tevens gelegen binnen de geluidszone van het industrieterrein 'Terneuzen-West/Logistiek Park' (zie afbeelding 6.5). De gronden die zijn gelegen binnen de geluidszone van dit industrieterrein zijn voorzien van de gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie 1'. Ter plaatse van deze aanduiding mogen eveneens geen nieuwe geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet geen nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de geluidszone.



Afbeelding 6.4: toekomstige geluidszone industrieterrein 'Oostelijke Kanaaloever/Mr. F.J. Haarmanweg-Driewegen'



Afbeelding 6.5: geluidszone industrieterrein 'Terneuzen-West/Logistiek Park'

Overnachten binnenvaart

Overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart worden niet beschermd door de Wet geluidhinder. Wel is vanuit het oogpunt van hinder gekeken naar de geluidsbelasting ter plaatse van de overnachtingshavens. Uit onderzoek blijkt dat in de nachtperiode de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer geen probleem is. De geluidbelasting als gevolg van de aanwezige gezoneerde industrieterreinen wordt toelaatbaar geacht. Voor scheepvaart geldt dat de geluidbelasting in de nachtperiode zo hoog is, dat het heel aannemelijk is dat dit tot hinder zal leiden. De hoge geluidbelasting als gevolg van scheepvaart leidt tot een relatief hoge gecumuleerde geluidbelasting. Een andere locatie voor de overnachtingshavens in de omgeving van het sluizencomplex leidt naar verwachting niet tot een andere beoordeling van de geluidbelasting ter plaatse van de overnachtingsplaatsen.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Beleidskader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijnstof ($\text{PM}_{2,5}$) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Daarnaast mag de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof ($\text{PM}_{2,5}$) bedraagt $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling wordt aangemerkt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

4.7.2 Onderzoek

In het MER en deelrapport Luchtkwaliteit (VNZT-R-126-5 en VNZT-R-395-2) van het MER, is een gedetailleerde effectbeschrijving voor de voorliggende ontwikkeling opgenomen. In deze paragraaf worden de resultaten van het onderzoek samengevat beschreven.

In tabel 4.2 tot en met tabel 4.4 is een overzicht gegeven van de totale jaargemiddelde concentraties verontreinigende stoffen op de toetslocaties in de directe omgeving van het sluizencomplex en de verkeerswegen die worden gewijzigd.

Jaargemiddelde concentratie NO ₂	Aantal toetspunten 2022	Aantal toetspunten 2031
< = 30 µg/m ³	1169	1122
30 – 32 µg/m ³	1	48
32 – 34 µg/m ³	0	0
34 – 36 µg/m ³	0	0
36 – 38 µg/m ³	0	0
38 – 40 µg/m ³	0	0
> 40 µg/m ³	0	0

Tabel 4.2: Rekenresultaten NO₂

Jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	Aantal toetspunten 2022	Aantal toetspunten 2031
< = 17 µg/m ³	0	0
17 – 19 µg/m ³	0	0
19 – 21 µg/m ³	982	1170
21 – 23 µg/m ³	188	0
23 – 25 µg/m ³	0	0
25 – 27 µg/m ³	0	0
> 27 µg/m ³	0	0
Aantal overschrijdingsdagen	9	9

Tabel 4.3: Rekenresultaten PM₁₀

Jaargemiddelde concentratie PM _{2,5}	Aantal toetspunten 2022	Aantal toetspunten 2031
< = 8 µg/m ³	0	0
8 – 10 µg/m ³	0	0
10 – 12 µg/m ³	0	245
12 – 14 µg/m ³	1170	925
14 – 16 µg/m ³	0	0
16 – 18 µg/m ³	0	0
> 18 µg/m ³	0	0

Tabel 4.4: Rekenresultaten PM_{2,5}

4.7.3 Conclusie

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat voor alle beschouwde stoffen in zowel 2022 als 2031 ruim wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze van toepassing zijn. Daarnaast bedraagt het aantal overschrijdingsdagen met een overschrijding van de uurgemiddelde concentratie in zowel 2022 als 2031 9 dagen per jaar. Hiermee wordt ruim voldaan aan de wettelijke grens van 35 dagen per jaar.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

4.8.1 Beleidskader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

4.8.2 Onderzoek

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van het bestaande zeesluizencomplex. Een zeesluizencomplex betreft een dusdanig specifieke inrichting, dat deze niet is benoemd in de VNG-brochure. Bovendien laat het zeesluizencomplex zich naar aard en schaal moeilijk vergelijken met de inrichtingen zoals genoemd in de VNG-brochure. Niettemin is in het kader van het tracébesluit, de MER en het voorliggende bestemmingsplan in voldoende mate aangetoond dat de het woon- en leefklimaat van omliggende woningen niet zal verslechteren. Daarbij zijn diverse onderzoeksaspecten aan bod gekomen, waaronder ook de aspecten scheepvaartlawaaï en industriellawaai. Op basis van onderzoek is gebleken dat sprake is van een toelaatbare geluidsbelasting. Als gevolg van de voorliggende ontwikkeling zal bovendien een deel van de Schependijk - dat onderdeel is van het gezondeerde industrieterrein ‘Oostelijke kanaaloevers’ – worden geamoveerd. Het amoveren van deze bedrijven resulteert in een lagere geluidbelasting op de omgeving.

4.8.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering leidt niet tot belemmeringen.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Beleidskader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied

bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden. In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10⁻⁶ per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10⁻⁶ contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorweg-emplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;

- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

Basisnet

Het Basisnet is bedoeld om op lange termijn een evenwicht te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

4.9.2 Onderzoek en conclusie

In het MER en deelrapport Externe Veiligheid (VNZT-R-120-7) van het MER, is een gedetailleerde effectbeschrijving voor het voorliggende project opgenomen. In deze paragraaf worden de resultaten van de onderzoeken beknopt samengevat.

Om de plaatsgebonden risico's en groepsrisico's kwalitatief te beoordelen zijn analyses uitgevoerd op basis van de parameters die bepalend zijn voor het PR en GR. De kwalitatieve beoordeling is uitgevoerd aan de hand van een drietal hoofdparameters:

- de faalfrequentie (kans op een botsing van een schip met gevaarlijke stoffen per jaar * vervolgcans op het ontstaan van een scenario met externe effecten⁴);
- het aantal schepen met gevaarlijke stoffen en het type gevaarlijke stof c.q. de transportintensiteit;
- de mogelijke gevolgen van een incident (het aantal slachtoffers) c.q. de bevolkingsdichtheid.

Voor de autonome ontwikkeling en de plansituatie is de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kwalitatief afgeleid. Hieruit blijkt dat de externe veiligheidsrisico's in beperkte mate toenemen. Op basis van de conclusies van onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het Basisnet zijn geen knelpunten te verwachten voor het PR en het GR:

- de PR 10^{-6} contour ligt niet buiten de waterlijn;
- gelet op de lage bevolkingsdichtheden binnen het invloedsgebied van het sluizencomplex van Terneuzen, zelfs binnen de woonkern van Terneuzen, wordt ingeschat dat het GR ruim onder 10% van de oriëntatiewaarde voor het GR ligt.

4.9.3 Verantwoording groepsrisico

Overeenkomstig art. 38, eerste lid van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten moet het groepsrisico (GR) met toepassing van RBM-II berekend worden indien het GR gelegen is tussen 10% van de oriëntatiewaarde en (100% van) de oriëntatiewaarde. In art. 39 van deze beleidsregels is gesteld dat – indien artikel 38 van toepassing is - in het Tracébesluit moet gemotiveerd worden:

- welke maatregelen zijn overwogen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken;
- welke maatregelen worden getroffen om de toename van het groepsrisico als gevolg van het tracébesluit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken; en,
- welke toename van het groepsrisico na afweging van alle betrokken belangen wordt geaccepteerd.

en dat aandacht besteed wordt aan:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp; en,
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een zodanige ramp voordoet.

In diverse rapporten zijn veiligheidsrisico's behandeld, maatregelen ter beperking van de risico's beschreven en motieven gerapporteerd die tevens beschouwd kunnen worden als argumenten ter verantwoording van het groepsrisico:

- de maatregelen ter verbetering van de Nautische veiligheid (voorkomen beperken van aanvaringen) zijn beschreven in hoofdstuk 8 van het rapport "Real-time simulaties" – bijlage 3 bij het MER-deelrapport Verkeer en Vervoer;
- overige (directe en indirecte) maatregelen en (preventieve en repressieve) maatregelen ter voorkoming, beperking en bestrijding van de incidenten zijn beschreven in bijlage 4 van het rapport "Maatregelen en voorzieningen – Nieuwe Sluis Terneuzen, versie 1.2" d.d. 18-06-2015 van de Veiligheidsregio;
- ten behoeve van de voorbereiding van het contract met de opdrachtnemer (aannemer van de bouwwerkzaamheden) zijn de veiligheidsrisico's geïnterviewd en geëvalueerd (RI&E) zijn een integraal veiligheidsplan en een integraal veiligheidsdossier opgesteld. In deze plannen en dossiers is ook aandacht besteed aan risico's en veiligheidsaspecten tijdens de bouwfase. De

⁴ De vervolgcans op ontsteking heeft bij het transport van gevaarlijke stoffen over het water geen invloed op de faalfrequentie. In de rekenmethodiek bij transport worden hiervoor vaste waarden gebruikt. De vervolgcans is daarom niet verder in het onderzoek meegenomen

door de aannemer uitgewerkte beheersmaatregelen worden onderdeel van de V&G-plan. Op deze manier worden deze risico's beheerst.

Voor de Nieuwe Sluis Terneuzen zijn geen berekeningen uitgevoerd van het GR omdat de RBM-II rekenmethodiek niet geschikt is voor vaarwegen met meer dan 10% zeevaart. In het deelrapport Externe Veiligheid (dat is uitgevoerd in het kader van het MER) is op kwalitatieve gronden beschreven dat groepsrisico beperkt is: het GR is lager dan 10% van de oriëntatiewaarde. Op basis van informatie uit de verkenning is het GR zelfs lager dan 0,1% van de oriëntatiewaarde (zie rapport "Verkenning maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen – Leemtes Veiligheidsonderzoeken", rapport nr. 9V5506.A0. d.d. 19 juli 2010 van AVIV, Marin en Royal Haskoning). Tijdens de bouwfase en in de gebruiksfase neemt het GR weliswaar naar verwachting beperkt toe, doch blijft beperkt.

Uitgaande van de ondergrens (10% van het GR) ter verantwoording van het GR uit het meest recente beleid (i.c. Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten) heeft geen verdere verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden

4.10 Overige belemmeringen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van planologisch relevante kabels en leidingen. Onder planologisch relevante leidingen verstaat de gemeente Terneuzen alle buisleidingen waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is en alle hoogspanningslijnen/-verbindingen van 50 kV en hoger (Dit geldt voor zowel ondergrondse als bovengrondse buisleidingen en hoogspanningslijnen/-verbindingen).

In het plangebied of de directe omgeving komen geen planologisch relevante kabels en leidingen voor. Derhalve staan dergelijke belemmeringen de planvorming niet in de weg.

4.11 Mobiliteit

De voorliggende ontwikkeling voorziet in de herontwikkeling van het bestaande zeesluizencomplex, waarbij onder meer de bestaande wegenstructuur wordt gewijzigd. De gewijzigde verkeerssituatie na aanleg van de Nieuwe Sluis heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De lagere maximum snelheid van 50 km/u en de inrichting van het gebied draagt daaraan bij. De inrichting van de voorrangskruisingen zijn veilig. Voor fietsers en voetgangers worden er vrijliggende fietspaden en trottoirs gerealiseerd. Fietsers hebben geen voorrang op het wegverkeer met uitzondering van fietsverkeer op het fietspad parallel aan de hoofdroute en het fietspad (van west naar oost) parallel aan de weg over de zuidelijke kolkhoofden van de Westsluis en de Nieuwe Sluis.

Na planrealisatie neemt de reisafstand af ten opzichte van de huidige situatie doordat de routes van oost naar west bij realisatie van de Nieuwe Sluis zuidelijker komen te liggen. Hierdoor blijven de afstanden tenminste gelijk en worden in de meeste gevallen korter. Om de doorstroming op en direct buiten het zeesluizencomplex verder te verbeteren wordt gelijktijdig met de realisatie van de Nieuwe Sluis op de kruising Kennedylaan-Binnenvaartweg een rotonde gerealiseerd. Deze is voorzien binnen de bestemming 'Verkeer'.

4.11.2 Parkeergelegenheid

Om te waarborgen dat in de toekomstige situatie voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, is in de regels van het bestemmingsplan bepaald dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Het aanwezig zijn van voldoende parkeergelegenheid betekent dat voldaan moet worden aan de normen in de beleidsregels die zijn

neergelegd in de "Parkeernota 2015-2020" van de gemeente Terneuzen, en dat indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met deze wijziging. Conform de beleidsregels zal getoetst worden aan de CROW-normen.

Gelet op het voorgaande wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

4.11.3 Conclusie

Het aspect mobiliteit leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

In het kader voor de voorgenomen herontwikkeling van het sluizencomplex in Terneuzen is een Milieueffectrapportage opgesteld. De belangrijkste conclusies zijn hieronder beknopt overgenomen.

5.1 Doelstelling

Het project Nieuwe Sluis Terneuzen beoogt de toegankelijkheid van de Kanaalzone te verbeteren. De Kanaalzone is de zone die zich tussen Gent en Terneuzen uitstrekt langs het Kanaal Gent-Terneuzen waarin industriële activiteiten plaatsvinden. Deze doelstelling is geconcretiseerd in de volgende drie doelstellingen:

- de capaciteit van het sluizencomplex wordt vergroot, zodat het transport van de autonome goederengroei door het sluiscomplex vlot en veilig kan plaatsvinden en er geen verschuiving van goederenstromen naar andere havens of modaliteiten optreedt. Dit wordt gemeten doordat het vervoerde tonnage vrachtverkeer door het sluizencomplex vergroot en de wachttijden voor de binnenvaart verminderen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De wachttijden in de binnenvaart worden getoetst aan de streefwaarde van 30 minuten uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).
- de robuustheid van het sluizencomplex wordt verbeterd, zodat bij stremming van de Westsluis de zeevaart doorgang kan vinden. Dit wordt gemeten in het percentage beschikbaarheid van alle sluiskolken.
- De schaalvergroting in de zeevaart wordt gefaciliteerd. De nieuwe sluiskolk heeft afmetingen van 427 x 55 x 16 m (lxbxd).

5.2 Oplossingsrichtingen en alternatieven

In de onderzoeken die hebben geleid tot het voorkeursalternatief zijn drie oplossingsrichtingen onderzocht en uitgewerkt in meerdere alternatieven c.q. varianten. De oplossingsrichtingen zijn beoordeeld op doelbereik, milieueffecten en er is een maatschappelijke kosten baten analyse uitgevoerd.

In het MER zijn drie varianten onderzocht. Deze varianten bestaan uit verschillende bouwstenen die per variant anders zijn ingevuld. De m.e.r. is bedoeld om de verschillende varianten in beeld te brengen en de milieueffecten van deze varianten te onderzoeken. Hierbij zijn alleen reële varianten onderzocht. Het m.e.r.- onderzoek heeft bijgedragen aan de keuze van de verschillende bouwstenen tot een voorkeursvariant.

Het sluizencomplex heeft een veelheid aan functies, van het doorlaten van schepen tot het bieden van ruimte voor recreatie en ontspanning. De functies van het sluizencomplex worden verwerkt in de m.e.r.- varianten. Bij alle varianten is sprake van een aantal “bouwstenen”, waarmee de functies van het sluizencomplex bediend kunnen worden. Deze bouwstenen zijn:

- De ligging van de nieuwe sluiskolk
- De verkeersroute over het complex
- Het gebruik van de Middensluis
- De afmetingen van de buitenhaven aan de Westerschelde
- De wijze waarop de spuifunctie wordt uitgevoerd
- Het peilbeheer bij lage afvoeren op het kanaal
- De ligging van de waterkering
- De maatregelen met betrekking tot zoet-zout scheiding
- Voorzieningen op het complex (o.a. loodsen, marechaussee)
- De bouwmethode

5.3 Beschrijving van de varianten

Bij het opstellen van de varianten is vanuit verschillende invalshoeken naar de opgave van de sluis gekeken. Om te komen tot reële varianten met voldoende bandbreedte in milieueffecten, is gekozen de varianten vanuit de volgende invalshoeken in te vullen:

- Beperken ruimtebeslag, effecten op natuur minimaliseren
- Betrouwbaarheid en versterken landschappelijke kwaliteit
- Optimalisatie scheepvaart, verminderen beïnvloeding leefomgevingskwaliteit.

Leidend principe bij alle varianten is een sober en doelmatig ontwerp. Op basis van de uitkomsten uit de onderzoeken naar de drie varianten is een voorkeursvariant samengesteld. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de verschillende bouwstenen binnen de diverse varianten. Dit hieronder genoemde bouwstenen en varianten hebben als uitgangspunt voor het MER gediend.

Ontwerpkeuze	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Voorkeursvariant
Oriëntatie sluis	3 graden geroteerd	5 graden geroteerd	5 graden geroteerd	5 graden geroteerd
Breedte buitenhaven	Geen dijkverlegging	Geen dijkverlegging	Gedeeltelijke dijkverlegging 215 m	Geen dijkverlegging, wel functies op talud
Havenmond-verbreding	Verbreding west	Geen havenmond-verbreding	Verbreding oost en west	Verbreding west en oostelijk onder water
Diepte buitenhaven	12,5 m tij-onafhankelijk	Huidig +slibvang	12,5 m tij-onafhankelijk	12,5 m tij-onafhankelijk
Behoud Middensluis	Middensluis spuien	Middensluis slopen	Middensluis slopen	Middensluis slopen
Spuifunctie	Apart	Apart via nieuw spuimiddel	Via de schutsluizen	Via de schutsluizen
locatie spuimiddel	Via Middensluis	Tussen Oostsluis en Nieuwe Sluis	N.v.t.	N.v.t.
Type deuren	Gekromde roldeur	Rechte roldeur	Rechte roldeur	Rechte roldeur
Bouwmethode	Hoofden: bouwkuip droog	Hoofden: caissonmethode	Hoofden: bouwkuip droog	Hoofden: bouwkuip droog
	Kolk: bouwkuip nat	Kolk: bouwkuip nat	Kolk: bouwkuip droog	Kolk: bouwkuip nat
Bruggen	Basculebruggen net buiten deuren	Basculebruggen net buiten deuren	Bruggen over sluisdeuren	Basculebruggen net buiten deuren
Zoet-zout	Bellenschermen bij alle sluiskolken	Bellenscherm bij Nieuwe Sluis	Geen zoet-zoutscheiding	Inzet op mitigerende maatregelen
Locatie kruisingen	Voorrangsweg met T-kruisingen met voorrangregeling, zonder uitvoegstroken.	Voorrangsweg met T-kruisingen met linksafstrook	Rotonde	Voorrangsweg met T-kruisingen met voorrangregeling, zonder uitvoegstroken.
zwaai cirkel	Geen	Geen	550m	460 meter
Mate van verwijderen Schependijk	Behouden	Gedeeltelijk, ongeveer de helft	Grotendeels	Gedeeltelijk, ongeveer de helft
Locatie diensten nieuw	Verspreid	Schependijk	Westzijde buitenhaven	Schependijk, tussen Westsluis en Nieuwe Sluis en oostzijde van buitenhaven
Waterkering	Buiten en binnenhoofd	Buitenhoofd	Buitenhoofd	Buiten en binnenhoofd
Overnachtingsplaats en	Aan oostelijke kanaaloever	In verlengde van wacht- en opstelplaatsen aan Nieuwe Sluis	Op de locatie van verwijderde Schependijk en in buitenhaven.	Mede gebruik van wacht- en opstelplaatsen gedurende de nacht.
Sleepboothaven	Oostzijde	Westzijde, op talud	Bij dienstencomplex	Oostzijde

Tabel 5.1: Overzicht van de invulling van bouwstenen in de varianten

5.4 Effecten

In tabel 5.2 zijn de effecten op de verschillende varianten en bouwstenen weergegeven. De beoordelingen van de verschillende varianten en de voorkeursvariant zijn gemeten ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkeling).

Op basis van onderzoeksresultaten en financiële randvoorwaarden is besloten de voorkeursvariant op te bouwen uit verschillende elementen van de onderzochte varianten. Ruimtelijk gezien is variant 2 als

basis genomen. De voorkeursvariant heeft als basis gediend voor het tracébesluit en de verdere uitwerking.

			Variant 1	Variant 2	Variant 3	VKV
Verkeer en vervoer	Capaciteit sluizencomplex	Passeertijden zeeschepen en binnenvaartschepen	++	++	++	++
		Stremmingen door wateroverschot	++	++	--	0
		Stremmingen door watertekort	--	--	0	--
	Nautische veiligheid	Effecten van golven, wind en stromingen op de in- en uitvaart van de sluizen.	0	-	-	-
		Interactie maatgevend schip met omgeving en andere zeeschepen	-	0	+	+
	Wegverkeer	Reistijd op complex, gemiddelde reistijd in minuten	-	-	-	-
		Reisafstand over complex, gemiddelde reisafstand in meters	+	+	+	+
		Verkeersveiligheid van route over complex	+	+	+	+
Leefomgevingskwaliteit	Lucht (PM ₁₀ , PM _{2.5} en NO ₂)	Verandering concentraties ter plaatse van wettelijke toetspunten.	0	0	0	0
	Geluid en trillingen	Verandering geluidsbelasting ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen	++	++	++	++
		Verandering oppervlak van geluidscontouren boven woonkernen	++	++	++	++
		Trillingsniveaus (SBR-richtlijnen) in woningen	0	0	0	0
	Externe veiligheid	Toetsen van plaatsgebonden risico en groepsrisico conform Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen	-	-	-	-
Natuur	Beschermde flora en fauna	Bepalen effecten op beschermde dieren en plantensoorten	-	-	--	0
	Beschermde gebieden en soorten onder de Natuur beschermingswet	Effecten van geluid op vogels en zeehonden in Natura 2000-gebied Westerschelde	0	0	0	0
		Effecten door toename storten van onderhoudsbagger in de Westerschelde	-	-	-	0

		Ruimtebeslag waardoor broedplaatsen van kustvogels met instandhoudingsdoelen verloren gaan	0	0	--	0
		Effecten van toename stikstofdepositie op gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden rondom het sluiscomplex en het kanaal	0	0	0	0
		Effecten van verzilting op Natura 2000-gebied Canisvliet	0	-	-	0
	Ecologische Hoofdstructuur	Effecten op EHS-gebieden	0	0	0	0
	Rodelijstsoorten	Optreden van negatieve effecten op rodelijstsoorten	-	-	--	-
	Aquatische soortengroepen (KRW)	Ecologische effecten op aquatische soortengroepen (KRW)	0	0	0	0
Bodem en Water	Morfologie	Mate van erosie en sedimentatie buitenhaven	--	-	--	--
	Bodem	Kwaliteit en hoeveelheid af te voeren grond (kwaliteitsverandering)	+	+	++	++
	Oppervlakte water Kanaal Gent-Terneuzen	Verzilting, mate van verandering chloridegehalte, inclusief beïnvloeding industriewater en kanaalinfrastructuur	0	-	-	-
		Chlorideconcentratie kanaal (chemische KRW-toets)	0	-	-	0
	Grondwater en regionaal watersysteem	Verzilting, mate van verandering chloridegehalte, inclusief effecten op de landbouw	0	0	0	0
		Verandering stijghoogte grondwater en grondwaterstand (cm) en grondwaterstroming.	0	0	-	0
Inpassing in omgeving	Cultuurhistorie	Effecten op historische (steden)bouwkunde	0	-	--	-
	Archeologie	Effecten op archeologische waarden	--	--	--	--
	Ruimte voor ondersteuning	Verplaatsen sluisgebonden diensten	0	0	+	+
	Bedrijfslocaties	Verplaatsingen (ha)	0	-	-	-
	Ruimtelijke belevingswaarde	Invulling ontwerpcriteria uit inpassingsvisie	-	0	-	+
	Recreatie	Doorsnijding/aanvulling routes, verandering sportvisserij	0	0	0	+
Duurzaamheid en klimaat	Toekomstbestendigheid	Flexibiliteit in ontwerp voor klimaatverandering	+	+	+	+
	Energie	Energievraag	--	--	++	++
	Social return	Publieksbeleving	+	-	++	+
		Kansen voor lokale ondernemingen	+	-	++	+

Tabel 5.2: Overzicht van de permanente milieueffecten

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld dat tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Ten behoeve van het project Nieuwe Sluis Terneuzen zullen Vlaanderen en Nederland een planuitwerkingsfase doorlopen, die wordt uitgevoerd in opdracht van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie (VNSC). In een besluit van het Politiek College van de VNSC is vastgelegd dat Vlaanderen en Nederland elk 50% van de kosten van de planuitwerkingsfase dragen. Het voorliggende bestemmingsplan is onderdeel van deze planuitwerkingsfase. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden gedragen door de gemeente Terneuzen.

Met uitzondering van de kosten van de planuitwerkingsfase zullen de kosten van de voorbereiding, aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud van de zeesluis als volgt worden verdeeld:

- Nederland (het ministerie van Infrastructuur en Milieu) zal een bijdrage van 141,9 miljoen euro leveren, ongeacht de werkelijk projectkosten;
- Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten.

Het kostenverhaal is hiermee voldoende verzekerd waardoor het opstellen van een exploitatieplan niet nodig is.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van het zeesluizencomplex in Terneuzen en vormt een één-op-één vertaling van het tracébesluit, dat op 29 februari 2016 door de Minister van Infrastructuur en Milieu is ondertekend. Samen met de Nota van Antwoord op de ingediende zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit heeft het tracébesluit ter inzage gelegen. In totaal is door zeven partijen beroep aangetekend bij de Raad van State. In augustus 2016 heeft de Raad van State alle bezwaren tegen het Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen ongegrond verklaard.

Gelet op het feit dat eerdere bezwaren ongegrond zijn verklaard en het voorliggende bestemmingsplan uitsluitend ziet op de juridisch-planologische vertaling van het tracébesluit naar een bestemmingsplan, wordt aangenomen dat er geen verdere bezwaren bestaan tegen de herontwikkeling van het zeesluizencomplex. Niettemin wordt in het kader van de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen. Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegd.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt de voorgenomen ontwikkeling maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

6.2.1 Vooraankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden.

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het ontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan het Waterschap Scheldestromen, de Veiligheidsregio Zeeland en de Provincie Zeeland.

Provincie Zeeland

De Provincie Zeeland heeft in een reactie laten weten geen bezwaar te hebben tegen het bestemmingsplan.

Waterschap Scheldestromen

Het waterschap heeft in een reactie verzocht gedurende een langere periode het gebied binnendijs te monitoren en bij de opstelling van de Nieuwe Sluis én in de vervolgplannen op de Nieuwe Sluis maatregelen te nemen om verzilting van binnendijs gebied zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast merkt het waterschap op dat een deel van de waterkeringen bij het sluizencomplex in beheer is bij het waterschap. Voor werkzaamheden in de vooroever of aan de waterkering is een watervergunning nodig.

De gemaakte opmerkingen van het waterschap worden voor kennisgeving aangenomen en leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Veiligheidsregio Zeeland

De veiligheidsregio geeft aan dat de beschrijving van de risico's in het plangebied niet compleet is. Door nadere invulling aan het aspect externe veiligheid te geven, wordt een duidelijk toetsingskader voor alle partijen gecreëerd (wat gezien kan worden als een verantwoording van de risico's). De veiligheidsregio adviseert het volgende:

- Een kwantitatieve vaststelling van de hoogte en verandering van het groepsrisico.
- Een analyse van het PAG voor het gebied binnen de oeverlijnen uit te voeren.
- De aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening te beschrijven.

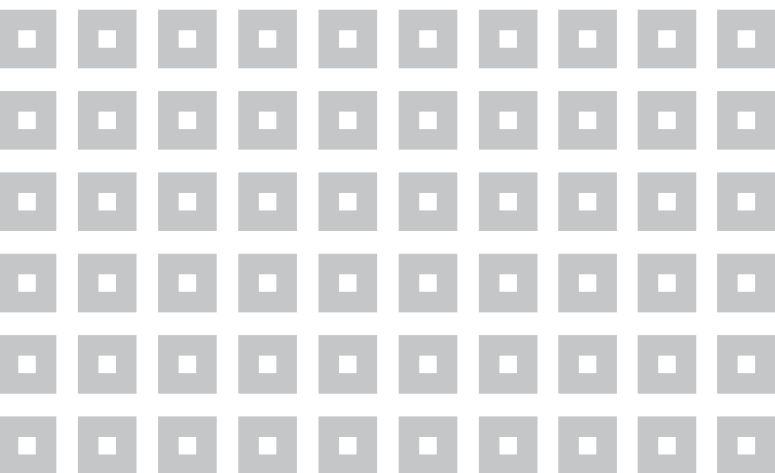
Het advies van de Veiligheidsregio wordt voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. De gemeente is van mening dat de risico's voldoende beschouwd zijn.

6.2.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De vooroverlegreacties hebben niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan geleid. Wel zijn er enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

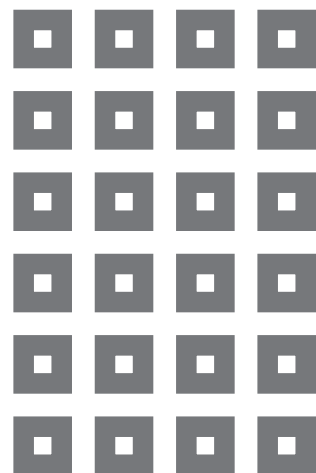
Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties toegezonden (artikel 3:13 Awb) en is aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving).

Gedurende de inzagetermijn is één zienswijze binnengekomen. Deze is samengevat en beantwoord in de 'Antwoordnota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen', die als bijlage 9 bij de toelichting is opgenomen. De ingekomen zienswijze heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid. Wel zijn er enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: kuiper@kuiper.nl

www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek

Gebouw Thee 0

Van Nelleweg 3042

3044 BC Rotterdam

T 010 433 00 99

F 010 404 56 69