

ROTHUIZEN

ARCHITECTEN STEDENBOUWKUNDIGEN

GEMEENTE TERNEUZEN

Bestemmingsplan

Verdubbeling Tractaatweg

Vastgesteld door de raad van de gemeente Terneuzen
bij besluit van 12 december 2013

, voorzitter

, griffier



Middelburg Kleverskerkseweg 49
Postbus 29 4330 AA
telefoon: +31 118 653737
fax: +31 118 615921

Breda Reduitlaan 31
Postbus 2128 4800 CC
telefoon: +31 76 5317444
fax: +31 76 5317455

email: rdh@rdh.nl
website: www.rothuizen.eu

gemeente
titel

Terneuzen
Bestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg'

projectnummer
IMRO-nummer
datum

TN2008
NL.IMRO.0715BPTTW01-VG99
6 juni 2013

Concept ontwerp
Ontwerp
Vastgesteld

9 april 2013
6 juni 2013
12 december 2013

TOELICHTING

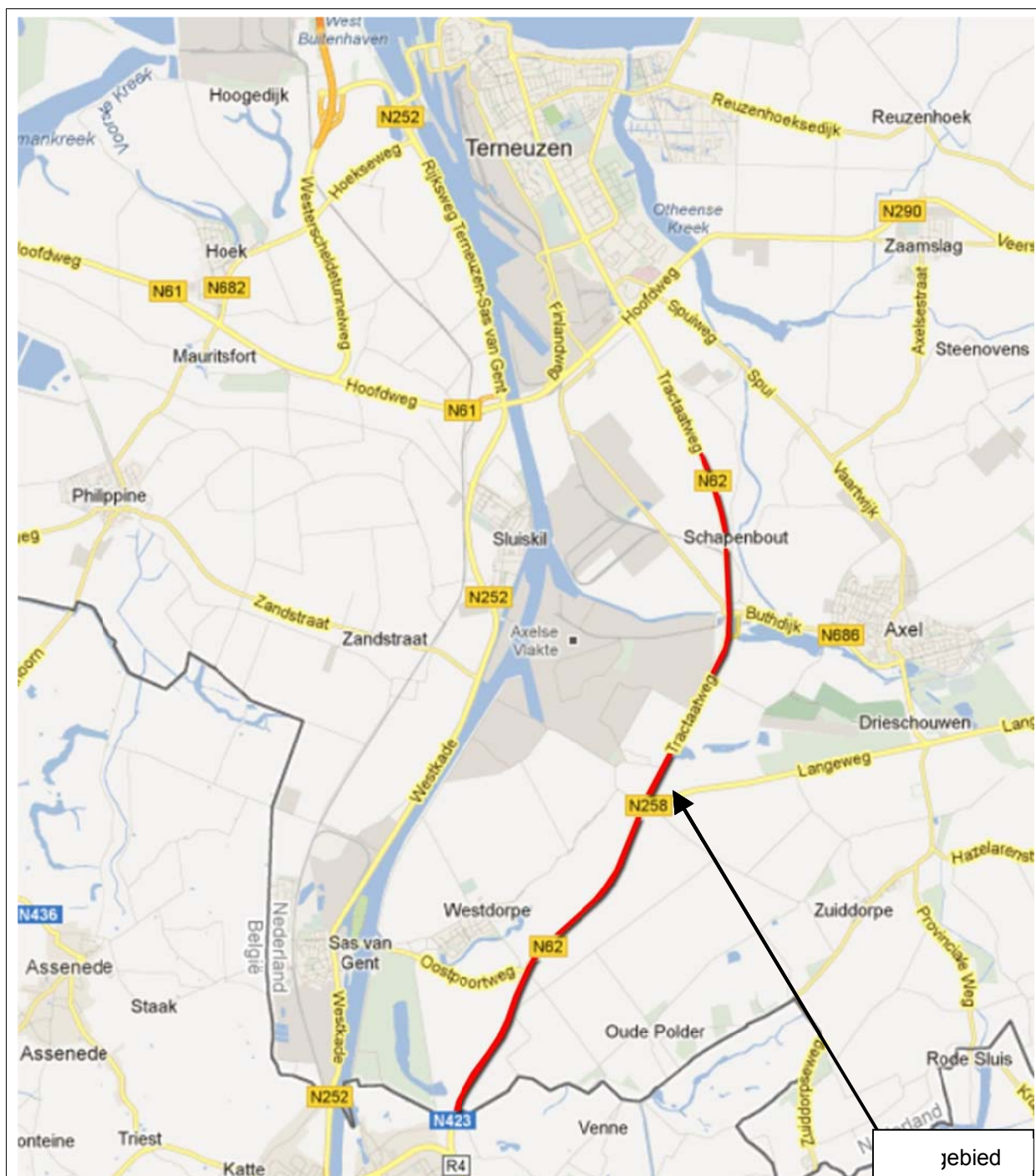
In het kader van de verdubbeling van de Tractaatweg te Terneuzen.

INHOUD

1	INLEIDING	5
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Vigerend bestemmingsplan	7
	1.3 Opzet van de toelichting	7
2	HUIDIGE SITUATIE	9
3	PLANBESCHRIJVING	13
4	BELEIDSKADERS	19
	4.1 Rijksbeleid	19
	4.2 Provinciaal beleid	23
	4.3 Gemeentelijk beleid	26
	4.4 Toetsing beleidskaders	29
5	KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	31
	5.1 Milieueffectrapport	31
	5.2 Cultuurhistorie	35
	5.3 Bodemverontreiniging	41
	5.4 Water	42
	5.5 Ecologie	45
	5.6 Geluidhinder	55
	5.7 Externe veiligheid	57
	5.8 Luchtkwaliteit	61
	5.9 Landschap	62
	5.10 Verkeer	64
	5.11 Trillingen	69
	5.12 Kabels en Leidingen	70
6	JURIDISCHE ASPECTEN	71
	6.1 Planvorm	71
	6.2 Toelichting op de bestemmingen	71
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	77
	7.1 Regelgeving grondexploitatie	77
	7.2 Economische uitvoerbaarheid	77
8	MAATSCHAPPELIJKE TOETSING EN OVERLEG	79
	8.1 Maatschappelijke toetsing	79
	8.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	79
9	GEWIJZIGDE VASTSTELLING	81

BIJLAGEN

1. Bureauonderzoek voor het plangebied Tractaatweg N62 in de gemeente Terneuzen, Oran-jewoud, 25 februari 2013;
2. (actualiserend) vooronderzoek bodemonderzoek, Tauw b.v. d.d. maart 2013;
3. Bodemonderzoek: Kaart met ligging verdachte locaties;
4. Kaarten waterparagraaf;
5. Natuurtoets, verdubbeling N62 Tractaatweg provincie Zeeland, d.d. 18 december 2012, Arcadis;
6. Aanvulling Natuurtoets, Tractaatweg tussenresultaten onderzoek en aanpassing ontwerp d.d. 13 mei 2013;
7. Mitigatieplan;
8. Notitie: Tractaatweg Terneuzen Stikstof en Natura 2000, 28 mei 2013;
9. Akoestisch onderzoek;
10. Reacties concept ontwerp bestemmingsplan Verdubbeling Tractaatweg.



Figuur 1: Ligging projectlocatie

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Algemeen traject N62

Zowel voor Nederland als voor België liggen er economische kansen in de Kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen. De N62 wordt gezien als belangrijke noord-zuid verbinding (en ontwikkelingsas) van dit gebied. (De N62 is de verbinding tussen de A58, het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de Belgische grens.) Mede door de aanleg van de Westerscheldetunnel zal de N62, nu en in de toekomst, een steeds belangrijkere rol krijgen als regionale verbinding tussen de zeehavens en industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Op groter schaalniveau ontstaat er ook een betere verbinding tussen de Zeeuwse havens en het achterland. Het opwaarderen van de N62 als belangrijke verbindingsas is voor deze ontwikkeling een belangrijke voorwaarde, zodat de doorstroming op de weg en de bereikbaarheid van de regio verbetert.

De plannen voor opwaardering van de N62 hebben al enige tijd geleden vorm gekregen. Een belangrijke eerste stap was het realiseren van de Westerscheldetunnel. Na opening van de Westerscheldetunnel blijkt al dat de verkeersintensiteiten op het noordelijke deel van de weg sterk zijn toegenomen. Zowel de Westerscheldetunnelweg als de Sloeweg zijn en worden, om de verkeersdruk op te vangen, verdubbeld. Ten zuiden van de Westerscheldetunnel is het project Kanaal Kruising Sluiskil (KKS) gestart, waarmee de doorstroming van het verkeer in noord-zuidrichting en oost-westrichting nog meer wordt verbeterd.

De opwaardering van de N62 leidt door de realisering van deze twee tunnels tot een toename van het verkeer op de N62 tussen de N61 en de grens met België. Dit deel van de N62 wordt de Tractaatweg genoemd. Deze toename van verkeer leidt tot de noodzaak om ook dit deel van de N62 te verbreden. Daarmee is de verbreding van de Tractaatweg één van de deelprojecten waarmee de N62 wordt aangepast.

Ten behoeve van de besluitvorming over dit nieuwe bestemmingsplan is de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. In een m.e.r. worden de milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten in beeld gebracht. Ook zijn verschillende alternatieven afgewogen om de plannen vanuit milieuoogpunt te optimaliseren en 'het milieubelang' een volwaardige rol in de besluitvorming te laten spelen. In dit bestemmingsplan is de voorkeursvariant uitgewerkt. Het MER Tractaatweg is medio november 2012 definitief geworden en door de gemeenteraad van Terneuzen medio januari 2013 aanvaard, waarna deze verder de procedure in gaat (inspraak en advies, besluit over het aan te leggen initiatief, evaluatie). Het MER Tractaatweg is onder meer te raadplegen op de website van de provincie Zeeland (www.zeeland.nl) en is als losse bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Tractaatweg

Op dit moment is de capaciteit van de Tractaatweg maximaal benut. Dat komt omdat het verkeer is toegenomen sinds de komst van de Westerscheldetunnel. In de toekomst



Figuur 2: Overzicht traject N62 (bron: provincie Zeeland)

neemt het verkeer nog meer toe door de economische ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in de Kanaalzone. Als de Sluiskiltunnel af is, komt er nog meer verkeer. Hierdoor komt de vlotte en veilige doorstroming op de weg in gevaar. Om een goede verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op dit traject ook in de toekomst te kunnen garanderen, heeft de Provincie Zeeland het initiatief genomen om de capaciteit van de Tractaatweg te verbeteren. Zo wordt middels de verdubbeling een goede bereikbaarheid van Terneuzen en omgeving gewaarborgd en wordt het traject zo aangelegd dat sluipverkeer (op onder andere de Spuikreekweg en Koegorsstraat) voorkomen zal worden. Verbreding van de Tractaatweg moet leiden tot een optimale bereikbaarheid van het industrie- en havengebied in de Kanaalzone

Kortom, om de bereikbaarheid te vergroten en ruimte te bieden aan de toenemende verkeersintensiteiten moet de N62 worden aangepast.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Het project Tractaatweg betreft het deel van de N62 tussen de aansluiting Kanaalkruising Sluiskil (KKS) en de Belgische grens. De Tractaatweg sluit in België aan op de R4-oost, de weg naar Gent, en verbindt de Tractaatweg indirect met de Expressweg (A11) richting Zeebrugge, Brugge en Antwerpen. De N62 sluit aan op de doorgaande route naar Gent en loopt verder via de Expressweg en de R4-west. De ligging van de projectlocatie is weergegeven in figuur 1. In figuur 2 is een overzicht van het traject N62 weergegeven en in figuur 3 wordt het plangebied middels een luchtfoto weergegeven.

Het plangebied van de Tractaatweg is gelegen in de volgende vigerende bestemmingsplannen en de bijbehorende herzieningen van deze bestemmingsplannen:

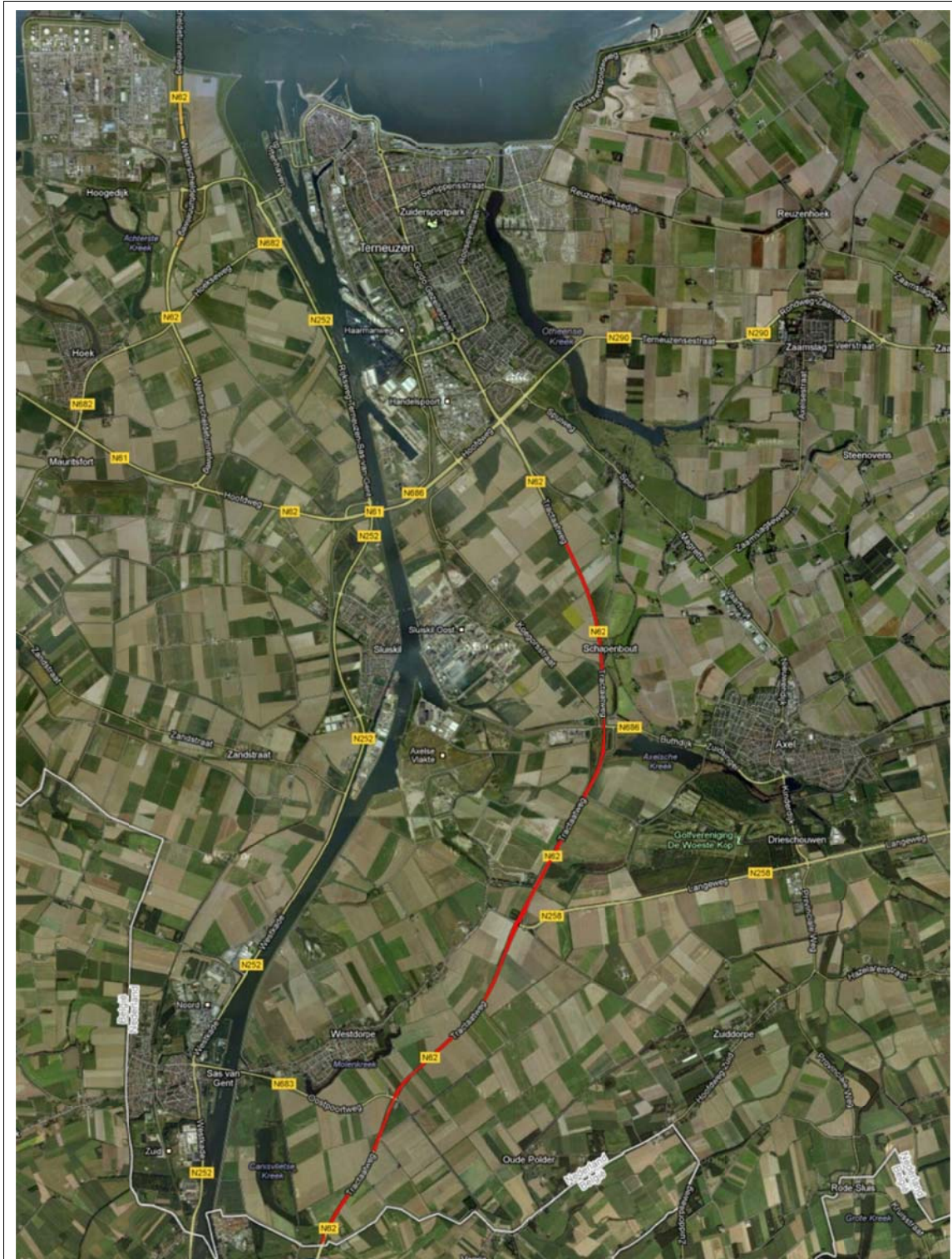
Titel	Vastgesteld	Goedgekeurd
Buitengebied (Terneuzen) uit 1976	25 november 1976	Ged. goedgekeurd 16 januari 1978
Landelijke bebouwingsconcentraties (Axel) uit 1989	25 november 1976	Ged. goedgekeurd 16 januari 1978.
Buitengebied (Axel) uit 2001	25 oktober 2001	5 september 2002
Buitengebied Terneuzen/Sas van Gent uit 2005	31 maart 2005	31 oktober 2005
Glastuinbouwgebied Kanaalzone uit 2008	26-06-2008	4-11-2008

Aangezien de beoogde ontwikkeling deels in strijd is met de vigerende bestemmingsplannen en een aantal plannen reeds meer dan 10 jaar oud is, zullen voor de verdubbeling van de weg deze bestemmingsplannen (gedeeltelijk) herzien en geactualiseerd moeten worden.

1.3 Opzet van de toelichting

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en verbeelding. De regels en verbeelding vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het plan. Daarop wordt een toelichting gegeven. In de onderhavige toelichting worden de uitgangspunten voor het nieuwe bestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg' weergegeven. De bestaande situatie wordt beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt de beoogde verdubbeling van de Tractaatweg toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de actuele en relevante beleidskaders, doelstellingen en wet- en regelgeving van het rijk, de provincie en de gemeente. Vervolgens komen mili-

eu- en duurzaamheidsaspecten, zoals onder andere geluidhinder, bodemverontreiniging en water, aan bod in hoofdstuk 5. Een toelichting op het juridische deel van het bestemmingsplan, de regels en verbeelding wordt gegeven in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 betreft de economische uitvoerbaarheid zoals bedoeld in artikel 3.1.6, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hoofdstuk 8 betreft de maatschappelijke toetsing en het overleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro.



Figuur 3: Luchtfoto ligging plangebied

2 HUIDIGE SITUATIE

Voor het formuleren van beleid en het opstellen van het bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangspunten en de huidige situatie van het plangebied goed in beeld worden gebracht. Met het oog hierop is het plangebied geïnventariseerd en geanalyseerd.

Omgeving van de Tractaatweg

Rond de Tractaatweg ligt een groot aantal agrarische percelen, zowel ten westen als ten oosten van de Tractaatweg. De kernen Axel, Spui, Magrette en Westdorpe liggen op een afstand van circa 500 meter van de Tractaatweg. Aan de Graaf Jansdijk is lintbebouwing op korte afstand, op sommige plaatsen minder dan 100 meter, van de Tractaatweg te vinden. Aan de noordwest-zijde van de Tractaatweg ligt de Koegorspolder met diverse (industriële) bedrijven.

Relevante natuurgebieden in de omgeving zijn de Axelse Kreek (ten zuiden van Axel, ten oosten van de Tractaatweg) en de Canisvlietsche Kreek (ten zuiden van Westdorpe, ten westen van de Tractaatweg), alsmede de EHS gebieden ten zuiden van de Axelse Kreek en de Groene Knoop.

Ontwikkelingen omgeving Tractaatweg

In de omgeving van de Tractaatweg zijn er diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland die van belang zijn voor het plangebied. De reconstructie van de Kanaalkruising bij Sluiskil, waarvan de aanleg inmiddels is gestart, is een belangrijke autonome infrastructurele ontwikkeling. Op dit punt komt de N61 in de vorm van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen te liggen. Door deze ontwikkeling wordt de verbinding tussen oost en west Zeeuws Vlaanderen, en tussen de Belgische en Zeeuwse havens (noord-zuid verbinding) versterkt. Zoals uit de verkeersmodellen blijkt (zie hoofdstuk 5 in deel B van de MER), zal er hierdoor naar verwachting in de toekomst fors (ca 30%) meer verkeer op de Tractaatweg komen te rijden. Dit is dan ook mede de aanleiding voor de voorgenomen verbreding van de Tractaatweg.

Aan de zuidzijde van het zijkanaal C, in de Smitsschorrepolder, wordt een deel van het Glas-tuinbouwgebied Kanaalzone gerealiseerd. De nieuwe glastuinbouwgebieden met de daarbij behorende tussengelegen natuurontwikkeling zijn de grootste geplande ontwikkelingen in dit gebied. Dit terrein is inmiddels bouwrijp opgeleverd en de eerste vier glastuinbouwbedrijven (circa 50% van de beschikbare oppervlakte van het terrein) hebben zich er inmiddels gevestigd. De komende jaren zal dit terrein zich verder 'vullen'.

Op de Axelse Vlake, grenzend aan het glastuinbouwgebied, wordt een nieuw industrie- en haverterrein ontwikkeld. De tweede fase van het terrein Axelse Vlake is inmiddels ontwikkeld en er hebben zich reeds twee bedrijven gevestigd. De rest van het terrein ligt momenteel nog braak, maar komende jaren zullen zich hier meer bedrijven vestigen.

Ten noorden van het zijkanaal C ligt de Koegorspolder. Naast de bestaande industriële activiteit, wordt in de toekomst een verdere ontwikkeling van dit gebied met industriële activiteiten voorzien. Na 2020 is ook nog een verdere ontwikkeling op de Westelijke Kanaaloever te verwachten.



Figuur 4: Foto's bestaande situatie

Tractaatweg

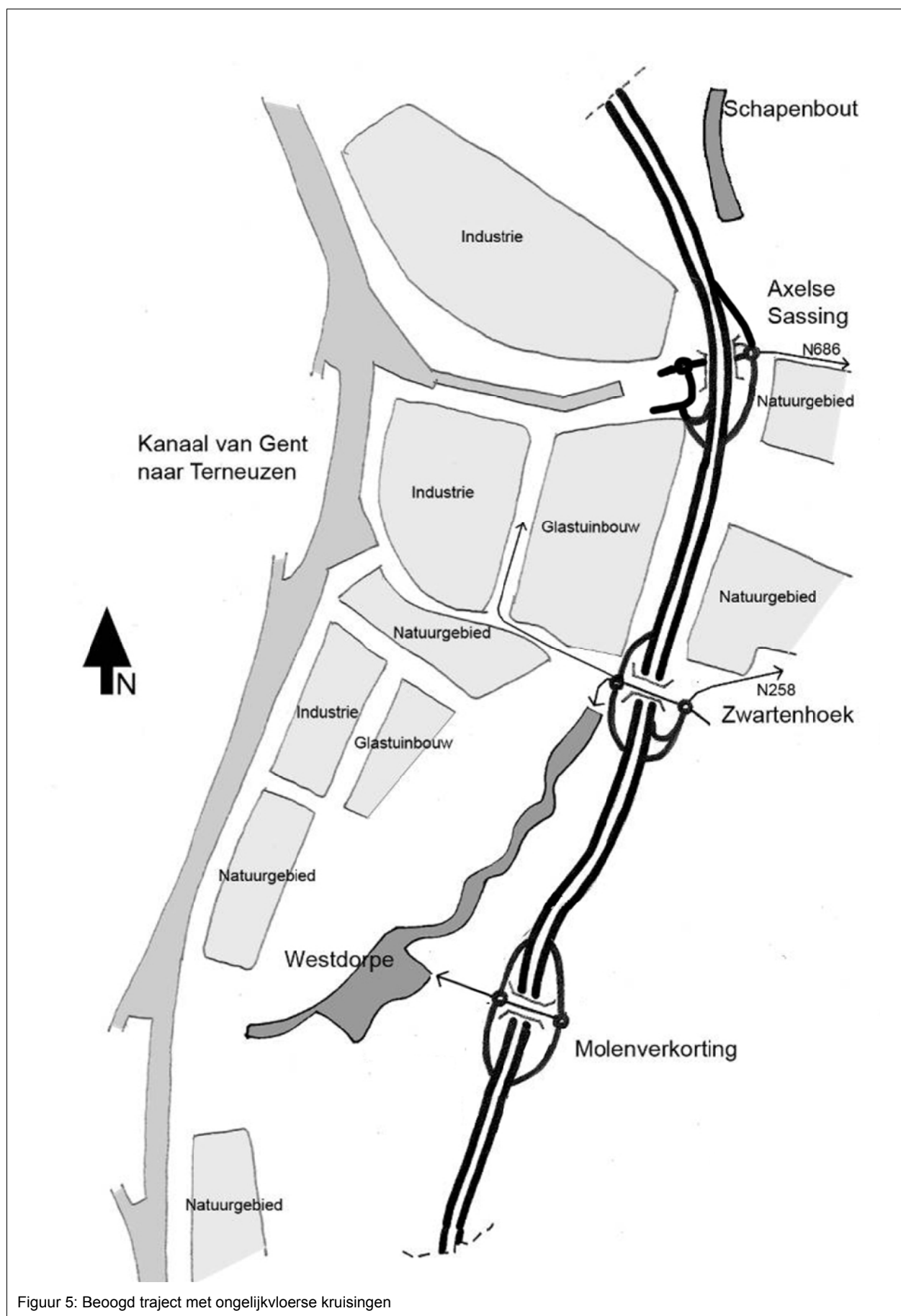
De Tractaatweg sluit aan de noordzijde aan op de N61 (Hoofdweg). Ten noorden van de N61 ligt de kern Terneuzen. Aan de zuidkant sluit de Tractaatweg aan op de R4 (President J.F. Kennedylaan). Dit punt vormt ook de grens met België.

De Tractaatweg is op dit moment een autoweg (één rijstrook per rijrichting) met een 100 km per uur regime. De rijstroken zijn momenteel niet fysiek van elkaar gescheiden. De Tractaatweg heeft in de huidige situatie, naast de twee genoemde, nog drie aansluitingen op het onderliggend wegennet, namelijk op de Sassing/Buthdijk (aansluiting Axelse Sassing), op de N258 (Langeweg, aansluiting Zwartenhoek) en op de N683 (Oostpoortweg, aansluiting Molenverkering). De weg kent nu een aantal gelijkvloerse kruisingen en één ongelijkvloerse kruising (Axelse Sassing). De weg heeft een stroomfunctie voor het regionale verkeer en waarborgt de bereikbaarheid van het havengebied vanuit omliggende regio's. De Tractaatweg is tussen 2002 - 2005 gereconstrueerd en voorzien van dubbele middenstreep, met groene binnenstreep (met uitzondering van het zuidelijkste deel). Met deze aanpassing is de huidige capaciteit en gebruik van de weg al geoptimaliseerd.

Sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel is het verkeer op de Tractaatweg duidelijk toegenomen en nadat ook de tunnel bij Sluiskil is gerealiseerd, wordt nog meer verkeer op de Tractaatweg verwacht. Nieuwe economische ontwikkelingen in de Kanaalzone (bedrijventerreinen en glastuinbouw) zullen nog meer verkeer genereren. De weg is een belangrijke noord-zuid-verbindingsas tussen de zeehavens en de industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Foto's van de bestaande situatie ter plaatse van de Tractaatweg zijn opgenomen in figuur 4.

De verdubbeling van de Tractaatweg werd opgezet met vijf concrete doelstellingen:

- vlotte verkeersafwikkeling, ook in de toekomst;
- optimale bereikbaarheid van het industrie- en havengebied in de Kanaalzone;
- goede bereikbaarheid van Terneuzen en omgeving;
- voorkomen van sluipverkeer (op onder andere de Spuiweg en Koegorsstraat);
- waarborgen van de verkeersveiligheid;
- maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur;
- behoud van natuurwaarden.



Figuur 5: Beoogd traject met ongelijkvloerse kruisingen

3 PLANBESCHRIJVING

Het plan omvat de verdubbeling van de Tractaatweg tot twee maal twee rijstroken over de gehele lengte van de Tractaatweg en het ongelijkvloers maken van de kruisingen. Vanaf de Belgische grens tot aan de aansluiting op de Sluiskiltunnel ter hoogte van de kern Spui.

Voor de manier waarop dit gebeurt, zijn in de MER vier alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Na een verkeerskundige analyse is als uitgangspunt voor alle alternatieven uitgegaan van drie aansluitpunten op het onderliggende wegennet. Mede op basis van de effectvergelijking van de vier alternatieven en het MMA is vervolgens een voorkeursalternatief bepaald. Bij de bepaling van het voorkeursalternatief spelen naast milieuoverwegingen ook andere aspecten een rol, zoals aanlegkosten, praktische uitvoerbaarheid (bijvoorbeeld grondeigendom, leidingtracés) en realisatiesnelheid. Uiteindelijk is gekozen voor een voorkeursalternatief, welke in de navolgende tekst wordt toegelicht en welke op twee punten afwijken van het voorkeursalternatief dat in het MER beschreven staat. Deze afwijkingen zien op het navolgende:

Het voorkeursalternatief wijkt op twee punten af van het voorkeursalternatief dat in het MER beschreven staat:

1. Bij de aansluiting Axelse Sassing is aan de oostzijde gekozen voor een halve Haarlemmermeeraansluiting in plaats van een half klaverblad. Reden is dat de bewoners in deze hoek het te verwachte woonklimaat bezwaarlijk vinden. Met hen is afgesproken dat deze woningen aangekocht zullen worden. Door deze aankoop ontstaat ruimte voor een (ook verkeerstechnisch) betere oplossing in de vorm van de halve Haarlemmermeer. Tegelijkertijd wordt hierdoor ook het EHS gebied aan deze zijde meer gespaard.
2. Bij de aansluiting Molenverkorting is de aansluiting wat opgeschoven in oostelijke richting. Ook hier speelde de wens van de hier gelegen boerderij om aangekocht te worden, waardoor deze verschuiving mogelijk wordt, er minder hinder ontstaat en er een betere verkeerstechnische oplossing mogelijk is.
Bijkomend voordeel is dat de weg nu wat verder van het woongebied Westdorpe af komt te liggen, hetgeen ook als wens door de bewoners hier werd aangegeven.

Uitgangspunt bij de verbreding van de Tractaatweg is dat de bestaande aansluitingen op de weg worden behouden. Voor het gehele traject betekent dit aanpassing van een drietal aansluitingen en aansluiting van de Tractaatweg op de Kanaalkruising. Alle bestaande aansluitingen op de Tractaatweg zoals de Axelse Sassing, Zwartenhoek en Molenverkorting, worden ongelijkvloers.



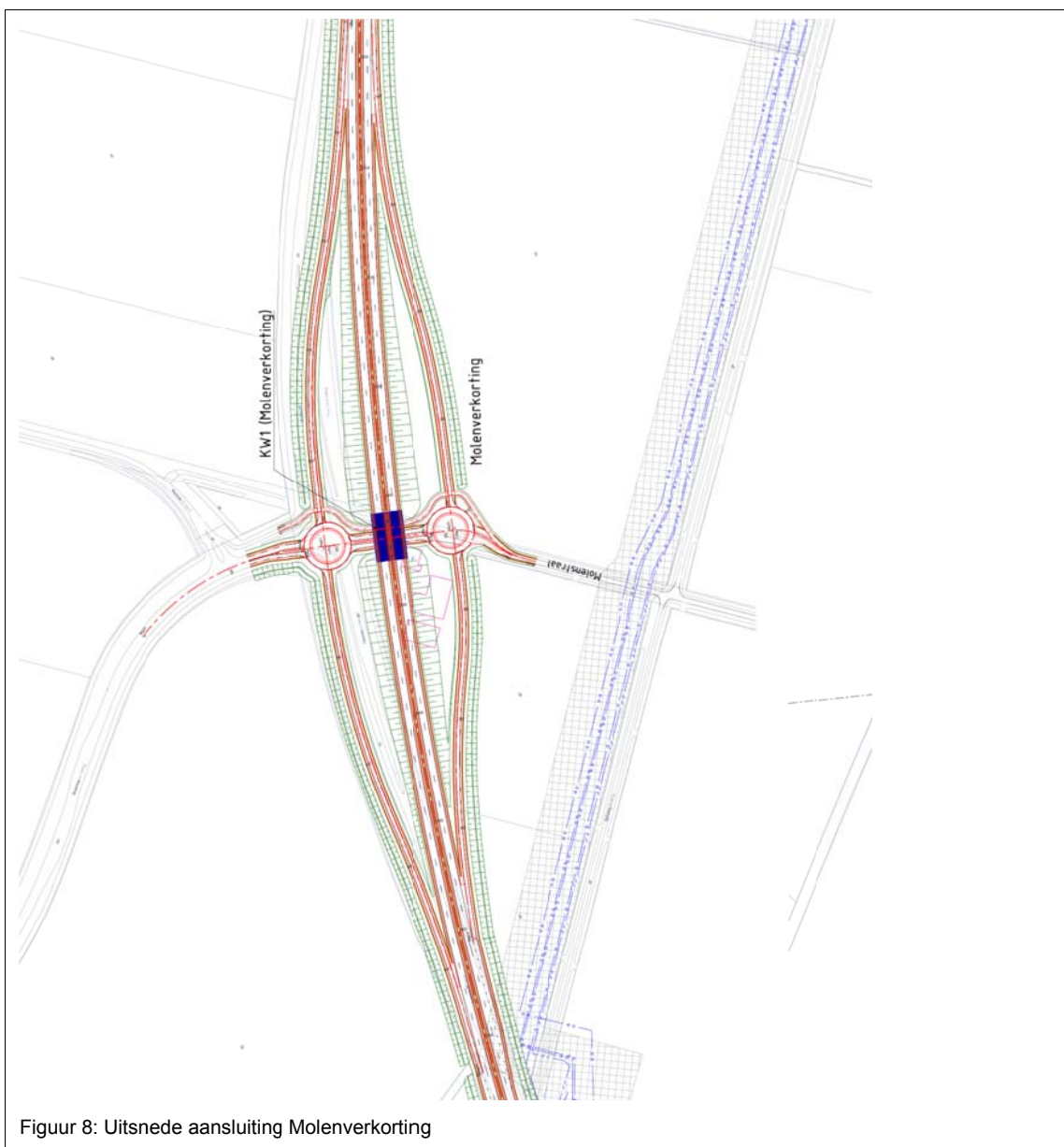
De aansluiting Axelse Sassing wordt aangepast in de vorm van een klaverbladaansluiting in combinatie met een Haarlemmermeeraansluiting. De beperkte ruimte op dit punt zorgt ook voor een compacte dimensionering van deze aansluiting. De aansluiting vanuit zuidelijke richting bevindt zich ten oosten van de Tractaatweg door middel van een rotonde op de Industrieweg. Van de tegenovergestelde richting bevindt de aansluiting zich ten westen van de Tractaatweg doormiddel van een T-splitsing en vervolgens op de Industrieweg middels een rotonde. Deze rotonde zal tevens aansluiten op de Koegorsstraat.

Voor de aansluiting Zwartenhoek wordt voor een vergelijkbare oplossing als de de Axelse Sassing gekozen (zie figuur 7).

Ten oosten van de Tractaatweg zal de aansluiting door middel van een rotonde op de Lange weg, en ten westen van de Tractaatweg door middel van een rotonde op de Eversdam de aansluiting op het onderliggende wegennet worden verzorgd.



Figuur 7: Uitsnede aansluiting Zwartenhoek



Figuur 8: Uitsnede aansluiting Molenverkorting

De aansluiting Molenverkorting (figuur 8) wordt uitgevoerd als een volledige Haarlemmermeer aansluiting. Ter plaatse van de aansluiting worden aan de oostzijde en de westzijde van de Tractaatweg, rotondes voorzien op de Molenstraat die de verbinding op het onderliggende wegennet verzorgen.

Vanaf de aansluiting op de Kanaalkruising Sluiskil loopt de uitbreiding van de weg deels over de buisleidingenstrook heen. Dit is het gevolg van het uitgangspunt dat de Tractaatweg aan de zijde van de Koegorspolder verbreedt in combinatie met de relatief brede middenberm.

Het totale dwarsprofiel van de nieuwe weg is ongeveer 60 meter breed met een middenberm van 7 meter. Bij een kleinere breedte dan 20 meter is een geleiderail nodig. In het noorden, waar de buisleidingenstrook dicht tegen de Tractaatweg aan ligt, is de wegverbreding tot aan Zwartenhoek aan de tegenover de buisleidingenstrook gelegen zijde (oostzijde) van de Tractaatweg geprojecteerd, met uitzondering van het deel ter hoogte van Schapenbout waar er geprobeerd is om zover mogelijk van de bebouwing af te blijven (meer naar westzijde geprojecteerd).

teerd wegontwerp). Vanaf Zwartenhoek tot aan de Belgische grens is wegverbreding meer ten westen van de huidige Tractaatweg geprojecteerd.

Voorts is ter hoogte van Schapenbout – tussen de Spuikreekweg en de Graaf Jansdijk nrs.6/8 – een grondwal van ca. 5 meter hoog voorzien grenzend aan de rijbaan ten behoeve het beperken van visuele hinder..

Om de verdubbeling van de Tractaatweg tot twee maal twee rijstroken over de gehele lengte van de Tractaatweg mogelijk te maken, zullen er gronden en bebouwing van derden dien te worden aangekocht. Deze aankoop zal via de minnelijk weg geschieden, waarbij het instrumentarium van de Onteigeningswet als vangnet zal dienen.

4 BELEIDSKADERS

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidsdoelstellingen van het rijk, de provincie en de gemeente die van invloed zijn op de beoogde ontwikkeling.

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Rijkstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Hiernaar wordt gestreefd middels een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Ingegaan wordt op punt 2 en 3, waarborgen bereikbaarheid en kwaliteit leefomgeving:

Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen. Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid zet het Rijk in op een beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. Instandhouden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

Een gezonde en veilige leefomgeving voor burgers en ondernemers, vraagt om een goede milieukwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, bescherming van cultureel erfgoed en unieke natuurlijke waarden en locaties voor landsverdediging.

Op het onderhavige project is met name het onderwerp, het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's, van toepassing.

Voor een goede milieukwaliteit moet de kwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoen aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet worden beschermd tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Het uitgangspunt is een gelijk beschermingsniveau voor het hele land. Afhankelijk van het onderwerp is en blijft in de toekomst maatwerk mogelijk. Het Rijk streeft er naar de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren door aanpak aan de bron.

Het Rijk en de waterschappen beschermen en verbeteren de waterkwaliteit door het treffen van fysieke maatregelen, het uitgeven van vergunningen en handhaving. Luchtkwaliteit, geluidsoverlast, wateroverlast, waterkwaliteit, bodemkwaliteit en het transport van gevaarlijke stoffen kennen een grote samenhang met de andere nationale belangen. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen.

Milieueffectrapportage

In hoofdstuk 7 van de wet Milieubeheer uit 1994 (gewijzigd in 1999, in 2006 en in 2012) is vastgelegd, dat voor projecten met een mogelijke nadelige invloed op het milieu of de leefomgeving een milieueffectrapportage verplicht is. In het Besluit milieueffectrapportage van 1994 (wijziging 7 mei 1999, Stb. 224, wijziging 16 augustus 2006, Stb. 388 en wijziging 11 augustus 2012, Stb. 2012, nr. 424) zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten aangewezen. Het belangrijkste doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu. Een MER maakt het mogelijk zowel negatieve als positieve gevolgen van een activiteit, en de alternatieven daarvoor, in kaart te brengen en is daarmee een hulpmiddel voor de besluitvorming. De m.e.r.-plicht voor het project Tractaatweg is gebaseerd op bijlage C, artikel 1.5 'De wijziging of uitbreiding van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg' uit het (oude) Besluit milieueffectrapportage. De Tractaatweg is momenteel een autoweg. Wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of een autoweg niet zijnde een hoofdweg, of een weg als bedoeld in categorie 1.3 (aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg). De m.e.r.-plicht geldt voor een weg met een tracélengte van 10 km of meer, de verbreding van een weg met één of meer rijstroken, waarbij het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt of de ombouw van een weg tot een autosnelweg of autoweg. De lengte van de Tractaatweg inclusief fysieke aansluiting bij de aansluiting kanaalkruising Sluiskil, bedraagt meer dan 10 km. Hierdoor valt het project onder de werking van de m.e.r.-plicht.

Het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening

Het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III) is aangekondigd in de Nota Ruimte. Het kabinet acht de elektriciteitsvoorziening van vitaal belang voor de Nederlandse samenleving en hecht er daarom aan dat voldoende ruimte beschikbaar is voor behoud en ontwikkeling van de elektriciteitsvoorziening. In het SEV III doet het kabinet globale ruimtereserveringen voor vestigingsplaatsen voor grootschalige elektriciteitsopwekking (vanaf 500 MW) en hoogspanningsverbindingen (vanaf 220 kV).

In tabel 1 van het SEV III staan de plaatsen waar elektriciteitsproductie-eenheden gevestigd zijn en kunnen worden en waar tenminste 500 MW elektriciteit kan worden opgewekt. Oprichting van een centrale en daarmee verbonden werken op een niet in tabel 1 van het SEV III opgenomen vestigingsplaats kan alleen aan de orde zijn in uitzonderlijke gevallen en met toepassing van de rijksprojectenprocedure. Terneuzen/Sas van Gent (haven- en industriegebied) is aangewezen als vestigingsplaats in tabel 1 van het SEV III.

Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035

Het doel de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 is om ruimte vrij te houden in Nederland voor de aanleg van toekomstige buisleidingen van nationaal en internationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen. De Structuurvisies Buisleidingen is een nadere uitwerking van het nationale belang zoals is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die de Rijksoverheid heeft uitgebracht in het kader van de actualisatie decentralisatie van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Daarin is bepaald dat het netwerk aan buisleidingen essentieel voor de energievoorziening en voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen is. Buisleidingtransport blijft de komende decennia een wezenlijke rol vervullen in de Europese gas- en grondstoffenmarkt.

De vraag naar buisleidingtransport en daarmee de vraag naar nieuwe leidingen en leidingverbindingen zal nog toenemen. Het Rijk kiest in verband met het vergroten van de concurrentiekracht voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur. Borgen van ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. De nationale belangen die het Rijk in die Structuurvisie vastlegt, worden gerealiseerd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hieraan zal te gelegener tijd een hoofdstuk voor het vrijwaren van de buisleidingenstroken worden toegevoegd.

Met de Structuurvisie Buisleidingen wil het Rijk verdere duidelijkheid verschaffen aan zowel het bedrijfsleven dat daarmee kan rekenen op goede verbindingen voor buisleidingtransport, als aan provincies en gemeenten die hierop hun ruimtelijke plannen kunnen afstemmen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen die in de laatste decennia hebben plaatsgevonden (grotere ruimtedruk) en die in de toekomst zullen voortgaan, zal in deze Structuurvisie met name de borging van het beleid in de plannen van andere overheden en in het leidingenbeheer bij leidingexploitanten een zwaarder accent hebben.

De buisleidingenverbinding Rijnmond – Zeeland/België

De hoofdverbinding Rijnmond-Zeeland/België verbindt het Noordwest-Europese haven- en industriecluster. Het tracé voor deze verbinding wordt gevormd door de Leidingenstraat Nederland die loopt van Rotterdam naar de Belgische grens bij Antwerpen. De Leidingenstraat Nederland is een strook van 100 meter breed die ook gebruikt wordt voor andere ondergrondse infrastructuur. Het Rijk werkt nog aan het verwerven van het nog ontbrekende deel van het tracé in de gemeente Reimerswaal.

De verbinding naar Zeeland en vervolgens naar België loopt door Zuid-Beveland naar het Sloegebied en via de Westerschelde naar het industriegebied bij Terneuzen en naar België. Hiermee worden de haven- en industriegebieden in Zeeland en België bereikt en onderling verbonden.

Het tracé door Zuid-Beveland heeft de voorkeur boven een verbinding door Zeeuws-Vlaanderen. Het tracé van deze verbinding loopt aan Zeeuws-Vlaamse kant van de Schelde langs het Verdrongen Land van Saeftinghe door een voor leidingen bestemde dam. In deze zogenoemde Gasdam ligt al een aantal leidingen en kabels; ruimte voor nieuwe leidingen is beperkt. Het Verdrongen Land van Saeftinghe is een kwetsbaar en waardevol natuurgebied.

Aan de andere kant van de Gasdam ligt een ander natuurgebied, het Sieperdaschor en daarnaast de Hertogin Hedwigepolder. Hier speelt de kwestie van ontpoldering. Ingeval van ontpoldering zal de Gasdam ter weerszijden in een uitgestrekt natuurgebied komen te liggen. Met het oog op een ongestoorde ontwikkeling van dit gebied ligt het verder belasten van dit gebied met nieuwe buisleidinginfrastructuur door dit deel van Zeeuws-Vlaanderen niet voor de hand.

De maatschappelijke en politieke discussie over het natuurherstel Westerschelde en in het bijzonder de ontpoldering van de Hedwigepolder heeft geleid tot het zoeken naar alternatieve oplossingen en discussie met de Europese Commissie en het Vlaams Gewest. Uitgaande van een keuze van een tracé dat loopt door Zuid-Beveland kunnen de uitkomsten in mindere of meerdere mate aanleiding zijn tot heroverweging van de leidingenstrook in de Structuurvisie.

Voor de kruising van de Westerschelde, een Natura2000-gebied, tussen het Sloegebied en Terneuzen zal een leidinglegger de nodige technische voorzieningen moeten treffen. Daarbij kan mogelijk samengewerkt worden tussen partijen voor het realiseren van een gezamenlijke infrastructurele voorziening.

Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen werken met enkele andere partijen aan een initiatief voor het uitwisselen van (rest)stoffen tussen bedrijven in de Kanaalzone van Terneuzen. Het betreft de ontwikkeling van een buisleidingenstrook met eventuele voorzieningen (o.m. kunstwerken; multicoreleidingen).

Het milieu-effectonderzoek naar deze Multi Utility Providing (MUP) betreft een drietal tracés in de gemeente Terneuzen waaronder het tracé dat in de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen is opgenomen. De gemeente Terneuzen bereidt een eigen, gemeentelijke Structuurvisie Buisleidingen voor en een wijziging van het Bestemmingsplan Buitengebied waarin een buisleidingenstrook zal worden opgenomen. Naar verwachting worden gemeentelijke structuurvisie en bestemmingsplan begin 2013 vastgesteld. Indien de gemeente Terneuzen kiest voor een tracé, anders dan het tracé dat in de Structuurvisie is opgenomen, zal overleg tussen Rijk en gemeente plaatsvinden om dit tracé en dat van de nationale buisleidingenstrook te bundelen.

Voorwaarde is dan wel dat de tracékeuze van Terneuzen voorziet in een doorgaande verbinding door Zeeland naar België voor leidingen van nationaal belang. Om die reden kan op de visiekaart bij deze Structuurvisie Buisleidingen nog geen definitief tracé voor de nationale buisleidingenstrook door Terneuzen worden aangegeven (indicatief tracé).

Europese richtlijn Omgevingslawaaai 2002/49/EC (Europees beleid)

De belangrijkste doelen van de Europese richtlijn Omgevingslawaaai zijn:

- de introductie van de Europese geharmoniseerde dosismaat Lden.
- het opstellen van geluidbelastingkaarten om de geluidssituatie te inventariseren.
- het op basis van de geluidbelastingkaarten opstellen van actieplannen, waarmee met name de belangrijkste problemen worden aangepakt.
- het bevorderen van de communicatie over het geluidsbeleid met de burgers.

De richtlijn richt zich op grote agglomeraties (>100.000 inwoners), bedrijven en (hoofd)wegen.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP-4) van het Ministerie van VROM uit 2001 formuleert voor geluid de doelstelling dat in 2030 in elk gebied van Nederland een goede akoestische kwaliteit heerst die past bij de functie van het gebied. Een goede akoestische kwaliteit betekent dat de gebiedseigen geluiden te horen zijn en niet overstemd worden door gebiedsvreemd geluid. Ook moet het geluidsniveau passen bij het gebied.

Om dit te bereiken formuleert VROM de volgende (tussen)doelstellingen:

1. In 2010 wordt de grenswaarde van 70 dB(A) equivalent geluid op de gevel van woningen niet meer overschreden;
2. De akoestische kwaliteit in het stedelijk en landelijk gebied is in 2030 gerealiseerd. In 2010 is een forse verbetering van de akoestische kwaliteit in het stedelijk gebied gerealiseerd, mede door aanpak van de rijksinfrastructuur;
3. De akoestische kwaliteit in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is in 2030 gerealiseerd. In 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie in de Ecologische Hoofdstructuur niet is verslechterd ten opzichte van 2000.

4.2 Provinciaal beleid

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 28 september 2012 hebben Provinciale Staten van Zeeland het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 vastgesteld. In dit plan staat het nieuwe omgevingsbeleid van eind 2012 tot en met eind 2018. Het Omgevingsplan geeft de provinciale visie op Zeeland en waar de komende jaren door de Provincie op wordt ingezet. Kort samengevat: veel ruimte voor economische ontwikkeling, een gezonde en veilige woonomgeving en goede kwaliteit van bodem, water, natuur en landschap.

Energie

De provincie wil kansen benutten voor een duurzame energieproductie en een betrouwbare energievoorziening met efficiënt gebruik en een toenemend aandeel van duurzame energie in de totale productie.

De provincie heeft locaties aangewezen voor windmolenparken bij onder andere de Kanaalzone. Het maatwerk bij windenergieprojecten wordt aan de gemeenten overgelaten. Het provinciaal beleid kent geen bepalingen ten aanzien van masthoogtes, rotordiameters of het aantal te plaatsen turbines. Wel stelt de Provincie eisen aan de plaatsing van windturbines uit een oogpunt van veiligheid.

Transportleidingen

De provinciale doelstelling is het bundelen van regionale- en nationale ondergrondse buisleidingen in een leidingenstraat of leidingenstrook voor een efficiënt transport en beperking van ruimtegebruik. Eventueel toekomstige hoogspanningslijnen in Zeeland zoveel mogelijk combineren met bestaande lijnen.

De provincie wil transport van stoffen door middel van (ondergrondse) buisleidingen bevorderen. Daarbij gaat het zowel om de regionale initiatieven voor uitwisseling van reststromen en het sluiten van kringlopen als om de aansluitingen en gebruik van het landelijke en transnationale netwerk van buisleidingen. Door borging van leidingstroken in het omgevingsbeleid kunnen nieuwe leidingen efficiënter worden aangelegd. Uitgegaan wordt van bundelen van (hoofdtransport)leidingen in een strook gebaseerd op het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen.

Geluid

De provincie Zeeland stelt zich als doel een goed leef- en vestigingsklimaat voor bedrijven, recreanten en inwoners te waarborgen door onder meer het naleven van de landelijke geluidsnormen. De provincie Zeeland wil op een doelmatige wijze geluidhinder, afkomstig van provinciale wegen en bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is op basis van de Wet milieubeheer, voorkomen.

In het Omgevingsplan 2012-2018 is het uitgangspunt van de Provincie Zeeland om geluidsstil asfalt toe te passen voor alle nieuw aan te leggen provinciale wegen en bij verbredingen van bestaande provinciale wegen, als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- Er moet sprake zijn van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde uit de Wet Geluidshinder voor wegverkeerslawaaï en er moet dus een wettelijke plicht zijn tot het treffen van maatregelen;
- De toepassing van geluidsstil asfalt moet technisch mogelijk zijn en kan dus op dit moment nog niet worden toegepast op kruispunten en rotondes;
- Stil asfalt wordt alleen toegepast op provinciale wegen met meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar;
- Er moet sprake zijn van een cluster van woningen.

De verdubbeling van de N62 Tractaatweg voldoet aan deze voorwaarden. Bij de aanpassing van de weg wordt geluidsstil asfalt toegepast. Na het opstellen van het MER is al besloten om geluidsstil asfalt toe te passen. Het geluidsreducerend asfalt maakt integraal onderdeel uit van het civieltechnisch ontwerp van de verdubbeling van de N62 Tractaatweg.

Indien een nieuwe provinciale of rijksweg wordt aangelegd of fysiek wordt gewijzigd en de geluidbelasting op de nabij gelegen woningen boven de wettelijke voorkeurgrenswaarde ligt, dan is de Provincie bevoegd tot het afgeven van een hogere waarde op basis van de Wet Geluidshinder voor wegverkeerslawaaï.

De provincie Zeeland zal het doelmatigheidscriterium dat door de gezamenlijke provincies in IPO-verband ontwikkeld wordt, in de toekomst gaan gebruiken bij het beoordelen van doelmatigheid van geluidsreducerende maatregelen op het moment dat er een hogere waarde moet worden afgegeven indien geluidsstil asfalt onvoldoende geluidsreductie geeft.

Het IPO-doelmatigheidscriterium moet per provincie nog een individuele "vertaling" krijgen om het tot op heden gevoerde provinciale beleid in dit criterium vorm te geven. Op deze wijze wordt een continuering van het provinciale beleid bereikt. Deze "vertaling" van het doelmatigheidscriterium heeft nog niet plaatsgevonden voor de provincie Zeeland. Daarom is het landelijke ontwikkelde doelmatigheidscriterium op dit moment nog niet bruikbaar en toepasbaar voor de provincie Zeeland. In het Omgevingsplan 2012-2018 geeft de provincie Zeeland aan dit doelmatigheidscriterium na de individuele "vertaling" voor Zeeland voor alle provinciale en rijkswegen op haar grondgebied als toetsingskader te zullen gaan hanteren.

Luchtkwaliteit

In overeenstemming met de regelgeving voor luchtkwaliteit wil de provincie voldoen aan de wettelijk vastgelegde grenswaarden. Op langere termijn is de lucht zo gezond dat mensen hoogstens een verwaarloosbaar gezondheidsrisico lopen en is de luchtkwaliteit geen belemmering voor natuurdoelen in de EHS. Er is dan sprake van een duurzaam beschermingsniveau.

Door zorgvuldig ruimtegebruik kunnen de blootstelling en de uitstoot door verkeer gunstig worden beïnvloed. Ook duurzame mobiliteit is een aangrijpingspunt voor beperking van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Gedragbeïnvloedende projecten in het verkeers- en vervoersplan dragen ook bij aan een betere luchtkwaliteit. Vanuit het provinciale goedrenvervoerplan worden acties ondernomen die bijdragen aan efficiënt goederenvervoer en vermindering van de uitstoot.

Licht en duisternis

Verlichting provinciale wegen. Ten aanzien van de toepassing van de verlichting van de provinciale wegen voert de provincie een terughoudend beleid. Met verlichting van wegen die door grootschalige natuurgebieden heen lopen wordt zeer terughoudend omgegaan. Wel worden de landelijke richtlijnen ten aanzien van verlichting gevolgd. Bij de renovatie van bestaande verlichting zal gebruik gemaakt worden van de nieuwste verlichtingstechnieken waarbij de verlichtingssterkte in de nachtperiode met 50% wordt gedimd, wat ook positief is voor het energieverbruik.

Landschap en erfgoed

De doelstelling van de provincie Zeeland met betrekking tot het landschap en het cultuurhistorische erfgoed in Zeeland is het te beschermen en te ontwikkelen, alsmede het vergroten van (in)directe economische baten die voortvloeien uit dit landschap en het erfgoed. De provincie Zeeland beoogt de identiteit, diversiteit en de belevingswaarde van het Zeeuwse landschap en de aanwezige cultuurhistorische waarden te behouden en te versterken. Herkenbaarheid, identiteit en regionale diversiteit zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. In overleg met gemeenten, Stichting Landschapsbeheer Zeeland en Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland zijn de kernkwaliteiten van het Zeeuwse landschap per regio geïnterpreteerd. Deze inventarisatie is opgenomen in de 'Handreiking Landschap' d.d. april 2012.

Verordening ruimte provincie Zeeland 28 september 2012

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. Provinciale Staten hebben daarom ook een Verordening ruimte provincie Zeeland vastgesteld. Hierin zijn onder andere regels voor uitbreiding van bedrijventerreinen en woonwijken, bescherming van natuurgebieden en regionale waterkeringen opgenomen.

In de Verordening ruimte provincie Zeeland zijn in artikel 2.11, 2.12 en 2.17 regels opgenomen ten aanzien van regionale waterkeringen, natuurgebieden en landschap en erfgoed. Het plangebied raakt deze gebieden. In de desbetreffende paragrafen worden deze artikelen behandeld. De overige aspecten zoals benoemd in de verordening (waaronder woningbouw, recreatie, glastuinbouw en intensieve veehouderij) zijn op het onderhavige plan niet van toepassing.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Zeeland (PVVP)

De actualisatie van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 24 oktober 2008 vastgesteld. Dit Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is een koepelplan. Het geeft de integrale visie op verkeer en vervoer. De uitwerking daarvan is in de meeste gevallen neergelegd in deelplannen voor verkeer en vervoer, waar vervolgens weer uitvoeringsprogramma's aan zijn gekoppeld. Dit PVVP beschrijft het provinciaal mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. De visie bestrijkt een periode van circa 12 jaar tot 2020. De uitwerking is geldig tot 2015, waarbij de mogelijkheid bestaat om deze te zijner tijd te verlengen.

Zeeland streeft naar een duurzame ontwikkeling, geënt op de Zeeuwse schaal. Er wordt geïnvesteerd in duurzame, sterke sociale netwerken voor alle Zeeuwen, opgebouwd uit kwalitatief goede en bereikbare voorzieningen. Dit PVVP draagt bij aan het streven naar duurzaamheid, herkenbaarheid en diversiteit. De hoofddoelstelling van dit plan is als volgt:

- Zeeland biedt een optimaal verkeer- en vervoersysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan het evenwicht tussen sociale, economische en ecologische waarden.

Zoals in de doelstelling wordt omschreven, beoogt het provinciale verkeer- en vervoersbeleid een optimaal verkeer- en vervoerssysteem aan te bieden, dat recht doet aan de verschillende functies in verschillende gebieden. Hiervoor is een zevental gebiedstypen geformuleerd. De volgende gebiedstypen worden voor Zeeland onderscheiden als basis voor een eigen gebiedsprofiel van het verkeer- en vervoersbeleid: zeehavens/industrie, stedelijk netwerk, dagrecreatie, verblijfsrecreatie, landelijk gebied, cultuurlandschap en natuurgebied. Zeeland kent twee gebieden waar de industrie, gekoppeld aan havens, leidend is in de ruimtelijke structuur. Het accent ligt in deze gebieden op bereikbaarheid. Het plangebied van de Tractaatweg is gelegen in het gebiedsprofiel van zeehavens / industrie. Het kenmerk van dit gebiedsprofiel is dat de (inter)nationale bereikbaarheid van deze gebieden leidend is. De nadruk ligt daarbij op vervoer over water, spoor en buis, en vraagvolgend vervoer over de weg. Het aanpakken van de Tractaatweg is in het kader van het verbeteren van de externe bereikbaarheid over de weg essentieel.

In het 'Actieprogramma PVVP 2009' is het project verbreding Tractaatweg opgenomen en verankerd.

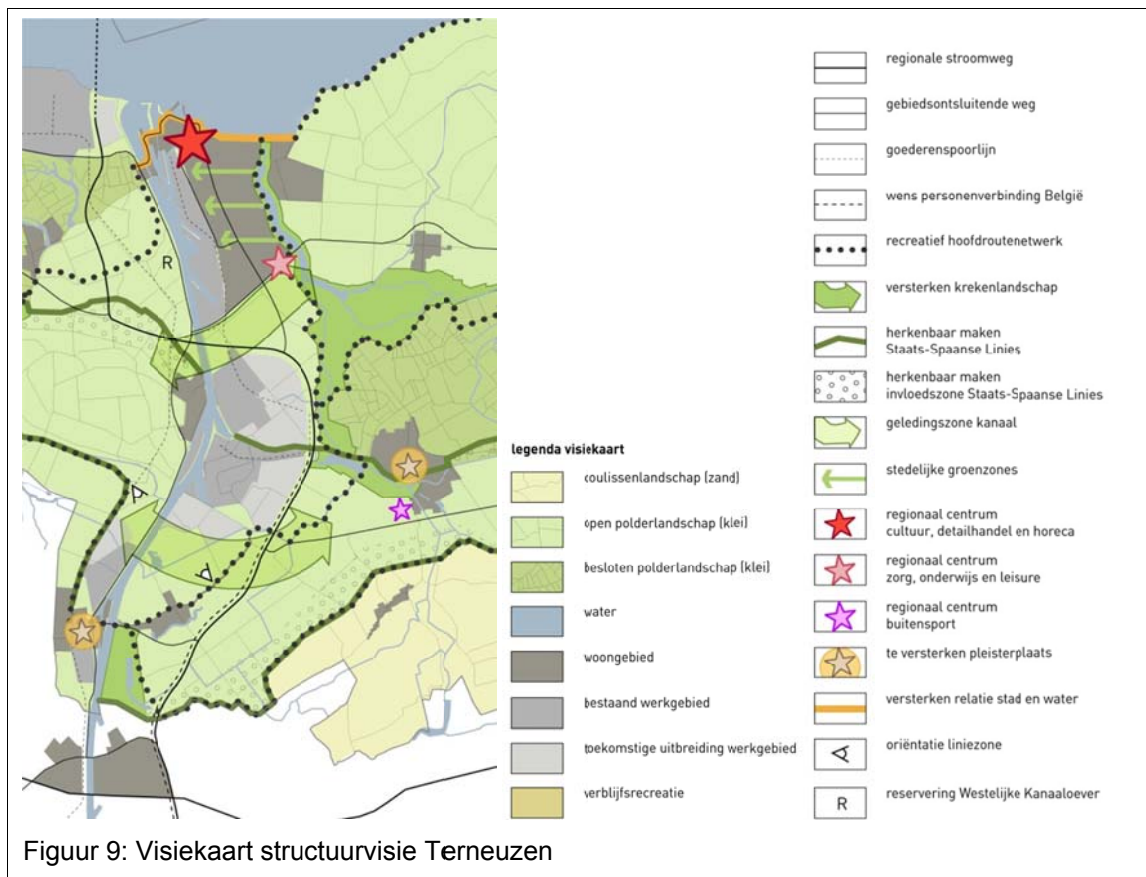
4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Terneuzen 2025

De Wro verplicht een gemeenteraad een structuurvisie vast te stellen voor het gehele grondgebied. Hierin dienen de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van de gemeente te worden vastgelegd. Enerzijds worden in de structuurvisie toekomstige plannen met een ruimtelijke component en de samenhang daartussen inzichtelijk gemaakt. Anderzijds wordt in de structuurvisie de mogelijkheid van het kostenverhaal gecreëerd.

De structuurvisie fungeert voor het gemeentebestuur als (ruimtelijk) afwegingskader bij de beoordeling van nieuwe initiatieven. De structuurvisie is daarmee te beschouwen als een kader voor de bestemmingsplannen die in de komende periode nog voor een belangrijk deel moeten worden geactualiseerd.

In de structuurvisie Terneuzen 2025 van 16 december 2010, met visiekaart (figuur 9) 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.



Verkeer en vervoer

De wegenstructuur van de gemeente kan worden gekenschetst als een rasterstructuur. In de noordzuidrichting loopt de belangrijke N62 die gekenmerkt is als een weg met een regionale stroomfunctie. De N252 (Terneuzen-Sas van Gent) op de westelijke kanaalsoever die is gekenmerkt als gebiedsontsluitende functie en de N682 (Hoek-Philippine) en de N685 (Terneuzen-Axel), beide met een doorgaande plattelandsfunctie completeren de routes in de noordzuidrichting.

In oostwest richting van het raster worden de belangrijkste wegen gevormd door de N61 (Schoondijke-Terneuzen) en de N258 (Westdorpe-Hulst), beide met een gebiedsverbindende functie. De N290 (Terneuzen-Hulst) heeft een gebiedsontsluitende functie. Naast deze wegen maken de N680 (Philippine-Sluiskil), de N683 (Sas van Gent-Westdorpe), en de N687 (Axel-Koewacht) het raster compleet met een doorgaande plattelandsfunctie.

Het Kanaal van Gent naar Terneuzen met de bruggen ter hoogte van het sluisencomplex, de brug van Sluiskil, het pontje van Sluiskil en de brug van Sas van Gent vormt een grote barrière voor het verkeerssysteem van Terneuzen. Om de barrièrewerking van het kanaal te verminderen is begonnen met de aanleg van de Sluiskiltunnel. Deze tunnel maakt onderdeel uit van de noordzuidverbinding van de N62 (Westerscheldetunnel-Zelzate) en maakt eveneens onderdeel uit van de belangrijke oostwestverbinding van Zeeuws-Vlaanderen, de N61 in combinatie met de N258 (Schoondijke-Terneuzen-Hulst).

De wegenstructuur in de gemeente zal door de toevoeging van de Sluiskiltunnel en de verdubbeling van de Tractaatweg en de Westerscheldetunnelweg een belangrijke robuuste verbetering

ondergaan, die gelet op de te verwachten verkeersintensiteiten tot op langere termijn kan voldoen. Daarin past ook de aanleg van een verzorgingsplaats voor vrachtwagens.

Het deelproject vormt een randvoorwaarde voor de versteviging van het industrieel-logistieke complex en voor de versterking van de recreatieve positie van Terneuzen.

GVVP – categoriseringsplan

Gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid wordt vastgelegd in een GVVP, oftewel Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan. De gemeente Terneuzen heeft in een kadernota vastgesteld op welke wijze dit beleid moet worden vormgegeven.

Een verdere uitwerking heeft tot op heden niet plaatsgevonden. Het opstellen van een dergelijk plan kost veel tijd, tijd die gelet op de snelheid van diverse projecten niet beschikbaar is. Om die reden is besloten, vooruitlopend op een eventueel GVVP of Mobiliteitsplan, een nota op te stellen over de huidige en toekomstige verkeersstructuur. Gekozen is voor het vormgeven van een wegencategoriseringsplan, zowel voor de situatie anno 2008 alsmede de planhorizon van de kadernota Mobiliteitsplan, 2020.

De term Wegencategorisering is afkomstig uit het Duurzaam Veilig principe. Het doel van een Duurzaam Veilig ingericht wegennet is het netwerk af te stemmen en in te richten op het gewenste gebruik. De basis van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem vormt het categoriseringsplan. Hierin worden de verschillende wegen in een (plan)gebied ingedeeld in categorieën. De categorie is o.a. afhankelijk van de functie van de weg. Voor iedere categorie wordt een dwarsprofiel, wensbeeld, opgesteld. Met het opstellen van een wegencategoriseringsplan wordt dus feitelijk de (auto)verkeersstructuur voor een bepaald gebied vastgelegd.

Milieubeleidsplan, Visiedocument geluid (6 september 2007)

In de raadsvergadering van 7 juli 2005 heeft de gemeente Terneuzen haar algemene milieumissie vastgesteld. De milieumissie bevat de algemene principes voor het gemeentelijke milieubeleid, die per thema concreet uitgewerkt worden in milieudeelplannen (zoals bijvoorbeeld het bodembeleidsplan, het klimaatbeleidsplan of het geluidbeleidsplan).

De algemene milieumissie van de gemeente Terneuzen is als volgt geformuleerd:

1. Het voorkomen van nieuwe milieuhindersituaties;
2. Het beheersen van bestaande en geaccepteerde milieuhindersituaties;
3. Het opheffen van niet-acceptabele milieuhindersituaties;
4. Het ontwikkelen van beleid en activiteiten ter beperking van milieubelasting op langere termijn.

Voorafgaand aan een milieudeelplan stelt de gemeenteraad het bijbehorende visiedocument vast. In het visiedocument wordt de gewenste eindsituatie voor het milieuthema (in dit geval geluid) beschreven.

De omgevingskwaliteit van een gebied wordt bepaald door de overall waardering van de milieufactoren luchtkwaliteit, geur, geluid, duisternis, bodem, water en veiligheid. Wanneer de milieufactor geluid in een gebied te hoog is, en/of wanneer het geluid gebiedsvreemd is, kan geluid als een verstoring van het gebied ervaren worden, die de omgevingskwaliteit vermindert.

Beleving van geluid en van geluidhinder uit zich onder meer in het aantal milieuklachten. Teveel geluid wordt snel als hinderlijk ervaren. In 2006 waren 90 van de in totaal 194 milieuklachten (46,4%) in de gemeente Terneuzen geluid gerelateerd.

Gezien het bovenstaande en gezien de uitgangspunten van het Europese, landelijke en provinciale geluidbeleid, wordt de visie van de gemeente Terneuzen op geluid als volgt geformuleerd:

- In 2010 is de geluidssituatie in de gemeente Terneuzen zodanig dat er geen geluidnormen meer worden overschreden.
- In 2015 zijn de mogelijkheden in de gemeente Terneuzen voor economische, maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen gemaximaliseerd.
- In 2030 heeft elk gebied binnen de gemeente Terneuzen een goede akoestische kwaliteit.

Geluidbeleidsplan 2010-2015

Het voormelde Visiedocument geluid d.d. 2007, geeft de algemene doelstellingen en uitgangspunten aan voor het te voeren geluidbeleid in de komende jaren. Het Geluidbeleidsplan 2010-2015 is een nadere uitwerking van het Visiedocument geluid 2007 op het gebied van techniek, organisatie, administratie en communicatie. Het Geluidbeleidsplan 2010-2015 behelst concrete acties op onder meer het gebied van verkeerslawaaai, industrielawaaai, Horeca, Evenementen en railverkeerlawaaai.

4.4 Toetsing beleidskaders

Eén van de doelstellingen van het rijk is verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid. De verdubbeling van de Tractaatweg is noodzakelijk in verband met het waarborgen van een goede doorstroming van het verkeer. Voor regionale verkeersverbindingen zijn, volgens het rijk, de provincie en gemeenten verantwoordelijk. Inmiddels is er voor de ontwikkeling een MER opgesteld. In het provinciale beleid staat de verbetering, alsmede de verbreding van de Tractaatweg als belangrijk punt aangegeven. Het beleid van de gemeente Terneuzen sluit aan bij de uitgangspunten van het provinciale beleid.

5 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Voor de verbreding van de Tractaatweg N62 is een MER opgesteld. In het kader van dit MER zijn diverse onderzoeken uitgevoerd en zijn de milieueffecten van de verbreding inzichtelijk gemaakt. Dit hoofdstuk is voor een deel een samenvatting van het MER en de uitgevoerde onderzoeken. Allereerst wordt in dit hoofdstuk uitgelegd hoe het MER is opgebouwd en welke keuzes zijn gemaakt. Vervolgens is per milieuthema beschreven welke milieueffecten te verwachten zijn van het voorkeursalternatief (het alternatief dat in dit bestemmingsplan wordt vastgelegd). Voor meer inhoudelijke informatie wordt verwezen naar het MER en de uitgevoerde onderzoeken.

5.1 Milieueffectrapport

Alternatieven MER

Volgens de doelstelling van dit project wordt de Tractaatweg in de toekomst omgebouwd tot een volwaardige 2x2 stroomweg (twee rijstroken per rijrichting). In het milieueffectrapport (MER) zijn vier alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Na een verkeerskundige analyse is voor alle alternatieven uitgegaan van drie aansluitpunten op het onderliggende wegennet. De alternatieven laten zich als volgt karakteriseren:

- Alternatief 1: een extra brede middenberm waarbij de leidingenstrook voor een deel van het tracé in de middenberm ligt. Het totale dwarsprofiel bedraagt hier minimaal 77 tot 107 meter. Bijzonder aan dit alternatief is dat de aansluitingen op het onderliggend wegennet zijn voorzien via één centrale rotonde in de middenberm.
- Alternatief 2: een brede middenberm van 20 meter met een totaal dwarsprofiel van circa 63 meter. De aansluiting Axelse Sassing wordt aangepast in de vorm van een half klaverblad-aansluiting. De aansluitingen Zwartenhoek en Molenverkorting worden als combinatie van een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting¹ (westzijde) en een half klaverbladaansluiting (oostzijde) uitgevoerd.
- Alternatief 3: een smalle middenberm (circa 7 meter) met een geleiderail met een totaal dwarsprofiel van 50 meter. De aansluiting Axelse Sassing wordt aangepast in de combinatie van een Haarlemmermeeraansluiting (westzijde) en half klaverbladaansluiting (oostzijde). De aansluiting Zwartenhoek wordt als een Haarlemmermeer uitgevoerd. De aansluiting Molenverkorting wordt als combinatie van een Haarlemmermeeraansluiting (westzijde) en half klaverbladaansluiting (oostzijde) uitgevoerd.
- Alternatief 4: een zeer smalle middenberm, met alleen een verkeersbarriere. De weg komt zoveel mogelijk binnen de verkeersbestemming van de huidige Tractaatweg te liggen en het totale dwarsprofiel is ongeveer 45 meter breed. De aansluiting Axelse Sassing wordt uitgevoerd als half klaverbladaansluiting ten zuiden van de Industrieweg. De aansluitingen Zwartenhoek de Molenverkorting worden als Haarlemmermeeraansluiting uitgevoerd.

Meest milieu vriendelijke alternatief (MMA)

De vier beschreven alternatieven zijn met elkaar vergeleken. Vervolgens is van elk van de onderzochte milieuthema's aangegeven welk alternatief vanuit milieuoogpunt het beste scoort en welke als 'second best' kan worden aangemerkt. Alle thema's hebben daarbij hetzelfde gewicht gekregen. Het blijkt dat alternatief 2 de minste negatieve effecten oplevert. Daarbij is rekening gehouden met plaatselijke optimalisering uit suggesties voor effectvermindering of compensatie.

Door verlegging van de buisleidingstrook en het in noordelijke richting verschuiven van de aansluiting Axelse Sassing wordt het zogenaamde MMA (zie onderstaand kader) vormgegeven (alternatief 2+). Noordelijk van de huidige aansluiting Zwartenhoek ligt een (robuuste) Natte Ecologische Verbindingszone. De Tractaatweg vormt een barrière voor de ontwikkeling van deze zone. Dit kan worden opgeheven door de aanleg van een ecoduiker.

De m.e.r.-procedure voor de verbreding van de Tractaatweg is in 2008 gestart. Conform de toenmalige geldende Wet milieubeheer is een beschrijving van het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) verplicht. Het doel van het beschrijven van het MMA is tweeledig. Allereerst zet het MMA de initiatiefnemer aan tot denken in meer milieuvriendelijke oplossingen. Daarnaast draagt het MMA oplossing(en) aan die met de te verwachten effecten voor de verschillende alternatieven voor de voorgenomen activiteiten wordt vergeleken. Daarmee krijgt de initiatiefnemer een beeld van het effect van de mogelijke maatregelen.

Voorkeursalternatief (VKA)

Mede op basis van de vergelijking van de te verwachten effecten van de vier alternatieven en het MMA kan een voorkeursalternatief (VKA) worden uitgewerkt. Het voorkeursalternatief is het alternatief dat uiteindelijk planologisch wordt vastgelegd in dit bestemmingsplan, en vervolgens technisch wordt uitgewerkt en daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Bij het bepalen van het voorkeursalternatief hebben niet alleen milieueffecten een rol gespeeld. Ook zaken zoals aanlegkosten en praktische uitvoering (bv grondeigendom en leidingtracés) zijn daarbij van belang. In het voorgaande is aangegeven dat alternatief 2, waarbij wordt uitgegaan van verbreding van de huidige Tractaatweg met een middenberm van circa 20m, overall de minst negatieve effecten heeft en dus vanuit milieu optiek bekeken de voorkeur heeft in de onderlinge vergelijking van alternatieven. Hierbij is aan alle onderzochte aspecten evenveel gewicht toegekend. Dit alternatief vormde het uitgangspunt voor het bepalen van het voorkeursalternatief. Het alternatief is daarbij op een aantal punten geoptimaliseerd. Onderstaand wordt hier nader op ingegaan:

A) Natuur, landschap, archeologie en leefomgeving:

▪ Ontzien Ecologische Hoofdstructuur(EHS):

De effecten op de EHS kunnen worden verminderd door ter plaatse van de Axelse Sassing en Zwartenhoek de aansluitingen te verschuiven. Bij Axelse Sassing zou dit een verschuiving van de aansluiting in noordelijke richting betekenen. Bij nadere beschouwing stuit dit echter op bezwaren in verband met de ligging van een (gas)leidingtracé, en de bestaande goederenspoorlijn hier. Ook voor de woningen aan de oostzijde is dit nadelig. Een verschuiving is daardoor niet haalbaar. Overigens is de EHS ter plaatse doodlopend, waarmee deze als minder waardevol kan worden bestempeld dan wanneer de EHS onderdeel uitmaakt van een groter geheel zoals bij Zwartenhoek. Ter plaatse van Zwartenhoek vormt de Tractaatweg een barrière voor de ontwikkeling van de aanwezige (robuuste) Natte Verbindingszone. Dit kan worden opgeheven door de aanleg van een ecopassage. Door verschuiving van de aansluiting in zuidelijke richting wordt de negatieve invloed op de aanwezige ecologische zone verminderd. Door de geplande parallelweg aan de oostzijde niet te realiseren worden de effecten op de EHS nog verder verminderd.

▪ Geluidbelasting woningen:

Bij Axelse Sassing is in het voorkeursalternatief evenals in alternatief 2 zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Er is dan in het voorkeursalternatief ook

geen bijzonder verschil te verwachten ten aanzien van de geluidbelasting van woningen ter plaatste in vergelijking tot alternatief 2, buiten het feit dat de woningen aan de Sasweg worden verwijderd.

Bij Zwartenhoek is er voor gekozen om woningen aan de westzijde zoveel mogelijk te ontzien van verkeer door aanleg van een nieuwe weg van/naar Zwartenhoek.

Bij Molenverkorting is de aansluiting iets verschoven ten opzichte van alternatief 2. Dit heeft niet of nauwelijks invloed op het geluidniveau bij de dichtstbijzijnde woningen. Boerderij de Platte Kil wordt geheel verwijderd.

- **Landschap:**

Vanuit landschappelijk oogpunt is in het MER aanbevolen om bij op- en afritten zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur en extra doorsnijdingen van het landschap te voorkomen. Daarnaast is voorgesteld om aansluitingen niet op hoogte aan te leggen maar op maaiveldniveau en de weg zelf te verhogen ter plaatse van de aansluitingen.

Bij alle aansluitingen wordt deze verhoogde wegligging gerealiseerd.

Daarnaast wordt bij de Axelse Sassing ook de bestaande infrastructuur meer dan in alternatief 2 benut. Bij de aansluiting Zwartenhoek is dit niet het geval, bij de aansluiting Molenverkorting is de infrastructurele ingreep kleiner dan in alternatief 2.

- **Archeologie:**

Doordat de aansluiting Zwartenhoek iets zuidelijker komt te liggen ten opzichte van alternatief 2, met een ontsluiting vanaf de Eversdam naar de Sasdijk, bestaat de kans op effecten op het voormalige Fort Eversdam en een afvalkuil die mogelijk een verdrinken nederzetting betreft. Nader archeologisch (boor)onderzoek moet dit definitief uitwijzen.

B) Uniform wegbeeld:

- **Aansluitingen:**

Vanuit verkeerskundig oogpunt en in verband met overzichtelijkheid voor de weggebruiker is het wenselijk om zoveel mogelijk uniformiteit te verkrijgen in vormgeving van weg en de aansluitpunten met het onderliggende wegennet en hierbij aan te sluiten bij het ontwerp van de aansluitende wegverbinding van de tunnel Sluiskil. In dit ontwerp wordt het verkeersknooppunt Terneuzen vormgegeven door een Haarlemmermeeraansluiting (3/4 deel). Deze aansluitingsvorm met twee rotonden is ook vergelijkbaar toegepast bij de aansluitpunten in de Tractaatweg ter plaatse van Axelse Sassing en Zwartenhoek. Vanwege de aanwezigheid van ondergrondse infra en bebouwing in de omgeving is een volledige Haarlemmermeeraansluiting bij Molenverkorting toepasbaar.

- **Wegtraject :**

Terneuzen-Aansluiting Axelse Sassing: In het project KKS wordt de Tractaatweg momenteel aangelegd met een smal wegprofiel, passend bij de verstedelijkte omgeving. Bij de Axelse Sassing is een smal profiel noodzakelijk vanwege aanwezige gasleiding, de geplande leidingstrook en gevestigde bedrijven. Het ligt dan voor de hand om het traject vanaf Terneuzen tot en met de aansluiting Axelse Sassing met eenzelfde smal profiel vorm te geven. Dit betekent een berm van ca. 7 m.

Tussen het Axelse Sassing en het knooppunt Zwartenhoek kan door een smallere middenberm van ca. 7 m. de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden geminimaliseerd.

Bij het Knooppunt Zwartenhoek dient de ondergrondse gasleiding te worden vermeden en zal ook hier een smal wegprofiel noodzakelijk zijn.

Vanaf het knooppunt Zwartenhoek tot aan de Belgische grens zou de Tractaatweg over een lengte van ruim 3 km in een breder wegprofiel kunnen worden uitgevoerd (middenberm 20 meter). Dit past ook goed bij de landelijke omgeving. Deze lengte is echter zo beperkt dat dan niet meer kan worden gesproken van een uniform wegbeeld. Vlak voor de grens moet het profiel namelijk al weer worden versmald om aan te sluiten op het (smalle) Belgische deel van de weg.

C) Kosten:

- De Haarlemmermeeroplossing is goedkoper dan 'klaverbladachtige' oplossingen.
- De weg kruist op enkele plaatsen de bestaande ondergrondse gasleiding van Gasunie. Het verleggen van deze leidingen is een zeer kostbare aangelegenheid (loopt in de miljoenen). Hiermee is bij alle aansluitingen rekening gehouden en worden de leidingen zo min mogelijk gekruist. Er zijn geen andere leidingen die een dergelijke sterk beperkende factor vormen.
- In verband met het beperken van investeringskosten is het een optie om de middenberm niet alleen in het noordelijke deel te versmallen tot de Axelse Sassing maar tevens in het vervolg naar de Belgische grens, zoals ook al hiervoor (onder wegtraject) is aangegeven. Alternatief 2 heeft een middenberm van ca 20 meter en het totale profiel ca. 63 meter. Alternatief 3 heeft een middenberm van ca 7m en is een geleiderail voorzien, het totale profiel is ca 50m breed. Versmalling van de berm betekent een besparing van de investering (minder aanpassingen kabels en leidingen en minder grondkosten).
- Berekeningen laten zien dat de hiervoor omschreven (voorkeurs)variant globaal genomen een investering vergt van circa 60 miljoen euro.

Door deze aanpassingen komt het VKA feitelijk in de richting van alternatief 3 in plaats van alternatief 2 (MMA). Bijkomend voordeel van deze versmalling is dat naar verwachting een laat middeleeuwse vindplaats wordt ontzien. Voor het smallere alternatief is in het MER beschreven dat de beleving van het landschap vanaf de weg en de grondwateraanvulling iets minder gunstig is beoordeeld in vergelijking tot het bredere alternatief.

Conclusie

Uitgangspunt voor de bepaling van het voorkeursalternatief is het wegprofiel van alternatief 2 geweest. Om redenen die hiervoor zijn aangegeven (landschap, uniform wegbeeld en kosten) is het wegprofiel versmald, de wegligging bij de aansluitpunten verhoogd in plaats van de aansluitingen zelf en is de aansluiting bij Zwartenhoek in zuidelijke richting verplaatst. Bij Molenverkering ligt de aansluiting iets noordelijker om de ruimtelijke ingreep te minimaliseren en gasleidingen te ontzien.

Voor de aansluiting met het onderliggende wegennet is zoveel mogelijk gekozen voor een Haarlemmermeeraansluiting ten behoeve van een uniform wegbeeld, een goede (veilige) verkeersafwikkeling en de aanlegkosten.

5.2 Cultuurhistorie

Cultuurhistorie staat voor archeologie en historische bouwkunde en -geografie, aspecten die nauw aan elkaar verwant zijn. Archeologie doet onderzoek naar materiële overblijfselen uit het verleden en hun context. Historische geografie is het beschrijven, verklaren en dateren van oude elementen en structuren in het landschap die door mensenhanden zijn gemaakt. Van belang is daarbij de relatie tussen deze elementen en structuren en de vroegere natuurlijke gesteldheid van een gebied. Historische (steden)bouwkunde richt zich vooral op de verschillende aspecten van de bebouwde omgeving. Enerzijds richt het zich op stedenbouwkundige structuren en de ontwikkelingen die zich daarin hebben voorgedaan, anderzijds op de geschiedenis van de gebouwen zelf.

5.2.1 CULTUURHISTORISCH BELEID

Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz)

Op 1 september 2007 is de Wamz in werking getreden. Deze wet omvat de implementatie van het Verdrag van Valletta in de Nederlandse wetgeving. De Wamz wijzigt de Monumentenwet 1988 en verplicht gemeenten om in het kader van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.

Monumentenwet 1988

De Monumentenwet 1988 regelt de wettelijke bescherming van onroerende (rijks)monumenten, door het Rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten en archeologische monumenten. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe gebouwde of archeologische monumenten aangewezen kunnen worden als wettelijk beschermd monument. Ook geeft de Monumentenwet voorschriften voor het wijzigen, verstoren, afbreken of verplaatsen van een beschermd monument.

Omgevingsplan Zeeland (provincie Zeeland)

Eén van de hoofddoelstellingen in het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is het versterken van de bijzondere Zeeuwse omgevingskwaliteiten. Cultuurhistorie is één van deze omgevingskwaliteiten. In het Omgevingsplan Zeeland 2012 is een kwaliteitskaart opgenomen met de gebieden met bijzondere cultuurhistorische waarden. Deze kaart heeft een beleidsmatige status en wordt betrokken bij het beleidsmatige afwegingsproces. Naast de Belvédèregebieden wordt een aantal waardevolle elementen benoemd waaronder de Staats-Spaanse Linies.

Provinciale Cultuurnota 2013-2015 (provincie Zeeland)

In vervolg op de Kadernotitie provinciaal cultuurbeleid 2013-2016, hebben provinciale staten op 21 december 2012 de nota Provinciaal Cultuurbeleid 2013-2015 vastgesteld.

In het collegeprogramma 'Stuwende krachten' is aangegeven dat cultuur een kerntaak is van de Provincie. Als middel schept cultuur economisch gezien werkgelegenheid, levert cultuur een belangrijke bijdrage aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en versterkt cultuur het toeristisch aanbod en de promotie van Zeeland. Verder levert cultuur een belangrijke bijdrage aan leefbaarheid doordat zij samenhang binnen en deelname aan de samenleving stimuleert. De intrinsieke waarde van cultuur is bovendien van belang voor de persoonlijke ontwikkeling van mensen en hun - Zeeuwse - identiteit en daarmee voor de Zeeuwse samenleving als geheel.

In de nieuwe provinciale cultuurnota 2013-2015 is voorgaande verder uitgewerkt. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan het cultureel erfgoed, de grote festivals en cultuureducatie. Deze prioriteiten worden gekoppeld aan de samenwerking met gemeenten en met sectoren zoals toerisme,

onderwijs, en gebiedsontwikkeling om gezamenlijk te werken aan een solide Zeeuwse culturele basisinfrastructuur.

Cultuurhistorische waardenkaart 2013 (gemeente Terneuzen)

In februari 2013 heeft de gemeente Terneuzen een cultuurhistorische waardenkaart opgesteld. De gemeente Terneuzen kiest hierbij voor een praktische werkwijze bij het opnemen van cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen, waarbij de uiteindelijke besluitvorming over de regulering pas in het proces van het opstellen van een bestemmingsplan plaatsvindt. De gemeenteraad kan daarmee inspelen op actuele omstandigheden die strengere of minder strenge regulering voor een bepaald gebied vragen. Er komt daarmee geen overkoepelende structuurvisie voor cultuurhistorie. Wel is bij de waardering van cultuurhistorische waarden rekening gehouden met de strategieën zoals benoemd in de Handreiking Landschap van de Provincie Zeeland en de Structuurvisie 2025 van de gemeente. Daarbij zijn de 8 strategieën uit de Structuurvisie 2025 gebundeld conform de strategieën van de Handreiking Landschap. Dit levert de volgende drie hoofdstrategieën op:

- Behoud (B): behouden, beschermen;
- Behoud door ontwikkeling (BO): versterken, verbreden, verbinden;
- Vernieuwing mogelijk (V): transformeren, ontwikkelen, herstructureren.

Voor de Tractaatweg is op het kaartblad 'Vernieuwing' van de Cultuurhistorische waardenkaart aangegeven dat herstructurering van de weg mogelijk is.

Erfgoedverordening Terneuzen 2011 (Gemeente Terneuzen)

In oktober 2008 is de Erfgoedverordening Terneuzen vastgesteld en in januari 2011 is deze herzien. Deze verordening gaat over:

- het opnemen van een object op de gemeentelijke monumentenlijst;
- de instandhouding van gemeentelijke monumenten;
- rijksmonumenten;
- de instandhouding van archeologische terreinen.

Voor aanpassingen aan een gemeentelijk, rijks- of archeologisch monument geldt een vergunningplicht. Bovendien is het verboden om zonder een vergunning in een archeologisch monument of een archeologisch verwachtingsgebied, de bodem dieper dan 50 centimeter onder de oppervlakte te verstoren.

De aanvraag om een omgevings- c.q. monumentenvergunning op grond van de Erfgoedverordening wordt getoetst aan de 'monumentale criteria'. Dit zijn de criteria die de eigenheid en beeldbepalende kenmerken en authentieke elementen en dergelijke benadrukken en die ten grondslag hebben gelegen aan de aanwijzing van het pand tot monument.

Beleid archeologie 'De onderste steen boven' (gemeente Terneuzen)

Op 27 januari 2011 heeft de gemeente Terneuzen het beleid voor archeologie vastgesteld en de gemeentelijke erfgoedverordening herzien. Met het gemeentelijk beleid wordt het archeologische besluitvormingsproces verduidelijkt en vereenvoudigd, waarbij onnodige kosten of procedures zoveel mogelijk worden voorkomen. Een en ander is uitgewerkt in het stroomschema onderzoeksplicht archeologie. Bij het opstellen van ruimtelijke plannen en vergunningverlening in het kader van de Erfgoedverordening 2011 zal deze toets het uitgangspunt zijn voor de beoordeling.

5.2.2 EFFECT ARCHEOLOGIE

In 2008 is door ADC een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Door Grontmij is in november 2012 het bureauonderzoek uit 2008 aangevuld. Het onderzoek van Grontmij is in februari 2013 door Oranjewoud geactualiseerd.

De dekzandlaag in het plangebied is op verschillende plekken nog redelijk intact, zo blijkt uit de inventariserende boringen uit 2008. In de top van het dekzand geldt een middelhoge kans op resten uit het Mesolithicum en Paleolithicum. De resten uit het Mesolithicum en het Paleolithicum die nog aanwezig kunnen zijn, liggen op de diepte van ca. 80 cm –mv. Aangezien de bodem tot 150 cm –mv vergraven gaat worden, zullen deze resten mogelijk worden verstoord.

In de top van het veen kunnen mogelijk nog resten uit de Romeinse tijd voorkomen. De top hiervan is echter grotendeels verstoord (op 1 boorpunt na). De resten uit de Romeinse tijd die in de omgeving van deze boring kunnen voorkomen, liggen op een diepte van ca. 245 cm –mv. Er bestaat echter een grote kans dat deze waarden door bodemverdrinking verstoord zullen worden.

In de top van het afdekkende kleipakket kunnen resten voorkomen uit de periode vanaf de 10e eeuw. Eventueel aanwezige resten uit die periode zullen in het hele plangebied verstoord worden door de geplande bodemingrepen ten behoeve van de verbreding van de Tractaatweg.

Uit het geactualiseerde onderzoek van Oranjewoud volgt conform het archeologiebeleid van de gemeente Terneuzen een onderzoeksplicht voor een groot deel van het plangebied (zie figuur 10). De locaties waar tijdens het booronderzoek kreekafzettingen zijn aangetroffen, zijn uitgesloten van vervolgonderzoek. Ook zijn de locaties uitgesloten, waarvan op basis van het bureauonderzoek is vastgesteld dat er geen archeologie verwacht hoeft te worden. Het benodigde inventariserende veldonderzoek middels verkennende boringen zal ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning worden uitgevoerd.

Gegevens uit ARCHIS: archeologische waarnemingen

Archis is het geautomatiseerde archeologisch informatiesysteem voor Nederland. Het bestaat uit een databank waarin allerlei gegevens over archeologische vindplaatsen en terreinen in Nederland zijn opgeslagen, daterend van de Prehistorie tot en met de Nieuwe Tijd. Uit de directe nabijheid van het onderzoeksgebied zijn veel waarnemingen en vondstmeldingen bekend. In de hierna volgende tabel wordt een overzicht geboden van de waarnemingen en vondstmeldingen die binnen of in de directe nabijheid (binnen 200 m) van het onderzoeksgebied zijn gedaan.

Archis nr.	datering	aard van de melding
37780	NTA-NTB	Schans-redoute Schapenbout
45095	LMEB	laat 14e-eeuwse afvalkuil
36840	NTA-NTB (1745)	Fort Eversdam
37790	NTA-NTB (1790)	Batterij Zwartenhoek
37782	NTA-NTB (1589)	Redoute Sint Steven
21142	PALEO-NTC	mogelijke sporen a.d.h.v. luchtfotografische opnames

Ook voor vrijgegeven (delen van) plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Het betreft dan vaak

kleine sporen of resten die niet door middel van een booronderzoek kunnen worden opgespoord. Op grond van artikel 53 van de Monumentenwet 1988 dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: ARCHISmeldpunt),

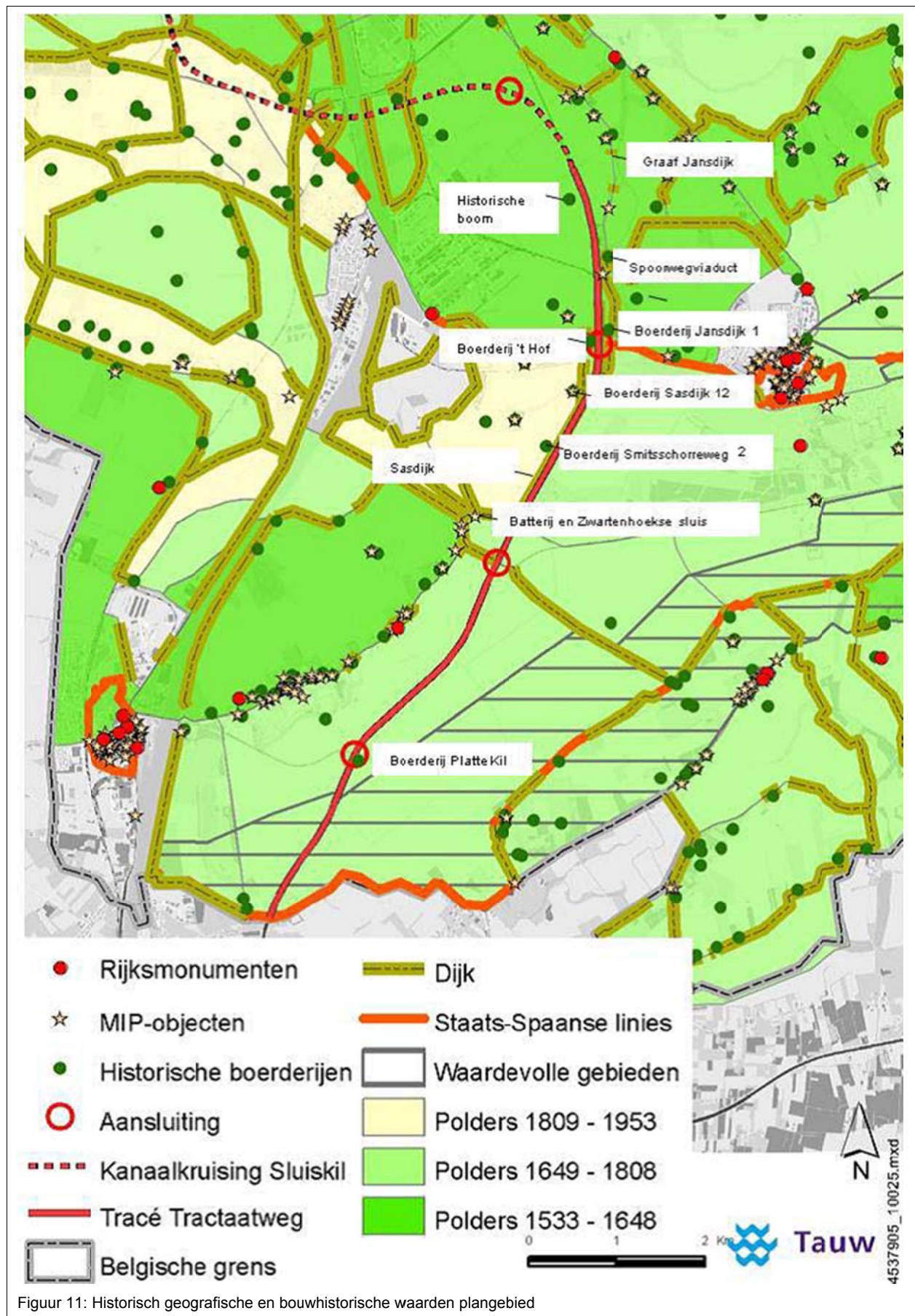
5.2.3 EFFECT HISTORISCHE GEOGRAFIE

Per 1 januari 2012 dient in het bestemmingsplan het aspect cultuurhistorie (niet zijnde archeologie) verplicht meegenomen te worden in de ruimtelijke afweging. De cultuurhistorische waarden zijn weergegeven op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie en de Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Terneuzen.

Het plangebied kent een geschiedenis van landwinst en landverlies. In het huidige landschap is dit te herleiden aan de verschillende krekten/kreekrestanten en dijken. Van bijzondere waarde is de Graaf Jansdijk die in de 14/15e eeuw als landdijk werd aangelegd om de Braakmaninbraken te keren. Deze dijk loopt vanaf de Noordstraat in Terneuzen via Sas van Gent door tot aan Brugge. Voor een zeer groot deel is het verloop van de dijk nog aanwezig. De Sasdijk vormt aan de westzijde van de Tractaatweg een belangrijke historisch geografische lijnstructuur in het gebied. Ook de liniedijken die onderdeel uitmaken van de Staats-Spaanse Linies zijn historisch geografisch van waarde evenals de verdedigingswerken (forten, schansen, redoutes) die onderdeel uitmaken van deze militaire linie uit de Tachtigjarige oorlog en de Spaanse Successieoorlog. De Graaf Jansdijk en Staats-Spaanse Linies zijn opgenomen in de Verordening Ruimte van de Provincie Zeeland. De beleidsstrategie van de gemeente Terneuzen richt zich voor deze structuren op behoud door ontwikkeling.

De verbreding van de Tractaatweg lijdt niet tot aantasting van de historisch geografisch waardevolle Graaf-Jansdijk. De historisch geografische waarde van de Sasdijk wordt ten gevolge van de verbreding wel aangetast. Het dijktracé ten westen van de weg wordt in het ontwerp gerespecteerd, maar ten gevolge van de aangepaste aansluitingen wordt de dijk op twee plaatsen op kruinhoogte gekruist.

De verbreding van de Tractaatweg leidt tot een bredere en zichtbare doorsnijding van de door provincie als cultuurhistorisch waardevol bestempelde Staats-Spaanse Linies, maar leidt niet tot directe versterking van de aanwezige verdedigingswerken. De overige elementen en patronen, zoals de waardevolle spoorlijn uit 1871 (Terneuzen - Mechelen), de afwateringskanalen en historische laanstructuren worden niet aangetast. Voor een beschrijving van de mitigerende en inpassingsmaatregelen om de effecten op de historisch geografische waarden te beperken



Figuur 11: Historisch geografische en bouwhistorische waarden plangebied

wordt verwezen naar het Routeontwerp voor de N62 'Vensters op Zeeland' (Veenenbos en Bosch, 2007) en het MER Tractaatweg N62 (Tauw en Grontmij, 2012).

5.2.4 EFFECT BOUWHISTORIE

Figuur 11 geeft een uitsnede van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zeeland weer met daarin de waardevolle historische bebouwing. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich naast een waardevolle spoorwegviaduct en de verdedigingswerken van de Staats-Spaanse Linies, verschillende historische boerderijen van voor 1960. Van noord naar zuid gaat het om de boerderij Graaf Jansdijk 1, de boerderij Op 't Hof (Sasweg 20), de boerderij Sasdijk 12 (met zadeldak), de boerderij Smidschorreweg 2 en de boerderij de Platte Kil. Boerderij Op 't Hof en de boerderij aan de Graaf Jansdijk 1 zijn met bijbehorend erf op de Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente aangemerkt als 'SHBO class. B'.

Aantasting van het spoorviaduct uit 1912 bij Graaf Jansdijk en de verdedigingswerken van de Staats-Spaanse Linies wordt bij de verbreding van de Tractaatweg voorkomen. Dit geldt niet voor de historische boerderijen Graaf Jansdijk 1, 't Hof en Platte Kil die ten gevolge van de verbreding en de aangepaste kruising bij Axelse Sassing verdwijnen.

5.2.5 CONCLUSIE CULTUURHISTORIE

De voorgenomen werkzaamheden leiden mogelijk tot aantasting van archeologische waarden. Conform de conclusies van het archeologisch bureauonderzoek dient ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. De voorgenomen verbreding en aanpassing van de N62 leidt niet tot aantasting van beschermde historisch geografische dan wel beschermde bouwhistorische waarden, zoals deze ook zijn opgenomen in het kaartblad 'Behoud' van de Cultuurhistorische waardenkaart. Uitvoering van het plan leidt vanuit dit aspect niet tot belemmeringen.

De niet beschermde historische geografische waarden, zoals weergegeven op het kaartblad 'Behoud door ontwikkeling' van de Cultuurhistorische waardenkaart, die worden aangetast ten gevolge van de aanleg van de verbreding worden, in lijn met het provinciale en gemeentelijk cultuurhistoriebeleid en op basis van het routeontwerp 'Vensters op Zeeland', waar mogelijk gemitigeerd. Hierbij gaat het met name om de kruising met de Sasdijk, waarbij, ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag, de mogelijkheden voor landschappelijke inpassing dan wel mitigerende maatregelen (bijv. bij mitigatie wordt een gelijk beplantingstype gebruikt) worden bepaald. Hierbij zal aandacht worden besteedt aan de strategie 'Versterken', zoals deze in de Structuurvisie 2025 voor de Sasdijk is vastgesteld en zoals die is overgenomen in de Cultuurhistorische waardenkaart, 'kaartblad Behoud door ontwikkeling'.

Voor de sloop van de niet beschermde bouwhistorisch waardevolle boerderijen, zoals aangegeven op het kaartblad 'Behoud door ontwikkeling' van de Cultuurhistorische waardenkaart en de Provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur, worden ten behoeve van het verkrijgen van de omgevingsvergunning de daartoe geëigende procedures doorlopen.

Opgemerkt wordt dat de historisch geografische waarden niet zijn beschermd in de regels van dit bestemmingsplan omdat deze waarden geen beschermde waarden zijn.

5.3 Bodemverontreiniging

5.3.1 WET- EN REGELGEVING

De Wet bodembescherming (Wbb) regelt het beschermen en saneren van bodems. Daarnaast beschrijft de wet de aanpak van bodemverontreiniging op land. Het deel over verontreinigingen van waterbodems is verhuisd naar de nieuwe Waterwet.

Op grond van het saneringscriterium uit de Wet bodembescherming wordt bepaald of er bij een geval van ernstige verontreiniging aanleiding is voor een vorm van saneren of beheren. Het is aan het bevoegd gezag (de provincie of de gemeente) om aanwijzingen te geven over hoe de verontreiniging dient te worden gesaneerd. Dit zal per geval moeten worden onderzocht.

Daarbij vormt het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) sinds 2008 het beleidskader voor (her)gebruik van grond (en bouwstoffen) en baggerspecie. In het Besluit bodemkwaliteit zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot het toepassen van grond (en bouwstoffen) en de kwaliteit van toe te passen grond (en bouwstoffen).

5.3.2 EFFECTEN

Om de effecten van de reconstructiewerkzaamheden voor de bodem in het plangebied te kunnen bepalen is een (actualiserend) vooronderzoek uitgevoerd. In 2009 is door Tauw een vooronderzoek uitgevoerd in het kader van de MER-procedure. Voor onderliggend bestemmingsplan is een actualisatie van het in 2009 uitgevoerde vooronderzoek uitgevoerd. Hierbij is inzicht verkregen in de verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit in het plangebied. De resultaten van het (actualiserend) vooronderzoek zijn opgenomen in bijlage 2. Een samenvatting van het vooronderzoek en de effecten van de reconstructiewerkzaamheden op de bodem is in deze paragraaf opgenomen.

Uit het actualiserend vooronderzoek blijkt dat binnen het plangebied meerdere locaties aanwezig zijn die verdacht zijn op bodemverontreiniging. Verspreid in het plangebied komen dempingen van krekten voor en mogelijk ophogingen van schorren. Deze locaties zijn verdacht op het voorkomen van verontreinigd demping/ophoogmateriaal. Daarnaast zijn in het gebied voormalige boomgaarden aanwezig. Met name de bovengrond (tot circa 0,30 m-mv) op deze locaties is verdacht op het voorkomen van (sterk) verhoogde gehalten aan bestrijdingsmiddelen. Tussen Sluiskil en Axel heeft in het verleden een spoorweg gelopen. Het plangebied is hier verdacht op bodemverontreiniging met zware metalen.

Vanwege de agrarische functie van het gebied kunnen binnen het plangebied puindammen en puinwegen voorkomen. Deze locaties zijn verdacht op bodemverontreiniging (o.a. asbest) als gevolg van het toepassen van verontreinigd demping/verhardingsmateriaal in combinatie met bodemvreemd materiaal. Onderhavig vooronderzoek geeft geen inzicht in de aanwezigheid en ligging van puindammen. Verwacht wordt dat deze door middel van een veldinspectie in combinatie met interviews met terreineigenaren in beeld kunnen worden gebracht.

De ligging van de in het vooronderzoek geïdentificeerde verdachte locaties in het plangebied zijn weergegeven op kaart (zie bijlage 3).

Buiten deze verdachte locaties is het plangebied onverdacht op het voorkomen van sterke bodemverontreiniging (>I-waarde). Op basis van de bodemkwaliteitskaart 'Wegbermen in de pro-

vincie Zeeland' van de provincie Zeeland voldoet de bovengrond (0-0,5 m-mv) ter plaatse van de wegbermen aan klasse industrie (verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en minerale olie). Deze grond is geschikt voor hergebruik op locaties met als toepassingseis industrie (bijvoorbeeld in wegbermen en op bedrijfsterreinen). De bovengrond mag enkel in wegbermen worden hergebruikt. Met partijkeuring kan de grond ook elders worden toegepast mits dit volgens de BKK Zeeuwsch-Vlaanderen is toegestaan. De gronden die niet onder de BKK wegbermen vallen, vallen onder de BKK Zeeuws-Vlaanderen.

De bovengrond en ondergrond op het overige deel van het plangebied (met uitzondering van de verdachte locaties) voldoet naar verwachting aan de achtergrondwaarde en is daarmee geschikt voor hergebruik (altijd toepasbaar).

De mogelijk aanwezige bodemverontreiniging in het plangebied is naar verwachting voor het merendeel immobiel van aard. Verwacht wordt dan ook dat het grondwater niet sterk verontreinigd zal zijn. De voorgenomen ingrepen in de bodem als gevolg van de reconstructiewerkzaamheden zullen daarom niet leiden tot een verspreiding van (mogelijk) aanwezige verontreiniging in de bodem. Daarnaast zal naar verwachting ook geen verslechtering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit plaatsvinden als gevolg van de ingrepen.

5.3.3 CONCLUSIE

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is de verwachte bodemkwaliteit voldoende in beeld gebracht. De effecten van de voorgenomen ingrepen in de bodem tijdens de reconstructiewerkzaamheden zullen naar verwachting niet leiden tot een verslechtering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit in het plangebied.

Voor de reconstructiewerkzaamheden zal grondverzet gaan plaatsvinden, waarbij grond (en mogelijk ook asfalt en onderliggend funderingsmateriaal) wordt ontgraven, indien mogelijk wordt hergebruikt, toegepast en/of afgevoerd. Bij dergelijke werkzaamheden is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Voor de ontgraven en toe te passen grond kan voor een groot deel van het plangebied gebruik worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart 'Wegbermen in de provincie Zeeland' en de bodemkwaliteitskaart 'Zeeuwsch-Vlaanderen'.

De bodemkwaliteitskaarten kunnen niet zondermeer worden gebruikt voor die locaties die verdacht zijn op bodemverontreiniging. Aanbevolen wordt voorafgaand aan de uitvoering van de reconstructiewerkzaamheden ter plaatse van deze verdachte locaties aanvullend bodemonderzoek (veldonderzoek) uit te voeren om vast te stellen of de bodem hier sterk verontreinigd is (en onderdeel uitmaakt van een geval van ernstige bodemverontreiniging) en/of vast te stellen of eventueel sanerende werkzaamheden noodzakelijk zijn.

5.4 Water

Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste wateraspecten ten behoeve van het bestemmingsplan. De informatie is afkomstig uit de Keur van het Waterschap Scheldestromen, het MER Tractaatweg N62 en de ontwerptekening van de voorkeursvariant. De inrichting van het gebied bestaat voornamelijk uit weilanden, bouwlanden, (voormalige) boomgaarden, dijken, watergangen en wegen en erven. Het westelijk deel van het plangebied ter hoogte van Axel is gelegen langs een industrieterrein.

5.4.1 WET- EN REGELGEVING

Besluit op de ruimtelijke ordening en watertoets

Op basis van het Bro '85 (Besluit op de ruimtelijke ordening) is het doorlopen van een watertoetsprocedure verplicht. Het doel van de watertoets is om de waterhuishoudkundige belangen een goede plek te geven in het ruimtelijk plan. De initiatiefnemer van een plan en de waterbeheerder voeren daarom vroegtijdig overleg over de wijze waarop het plan omgaat met de effecten op het watersysteem. De uitgangspunten voor de waterhuishoudkundige aspecten in het ruimtelijk plan worden vastgelegd in een waterparagraaf, als sluitstuk van de watertoetsprocedure, die onderdeel uitmaakt van (in dit geval) het bestemmingsplan.

Waterwet

De Waterwet is per 22 december 2009 in werking getreden. In deze nieuwe wet staat integraal waterbeheer centraal: de Waterwet vervangt acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland⁶ en regelt het voorkómen van zowel wateroverlast, waterschaarste, als waterverontreiniging. Daarnaast voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water, zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Met de invoering van de Waterwet zijn de bestaande vergunningstelsels, op basis van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet verontreiniging zeewater, Wet op de waterhuishouding, Grondwaterwet, Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de keuren van de waterschappen, geïntegreerd tot één watervergunning.

De Waterwet en het waterbeleid zijn te vertalen naar twee tritsen, namelijk 'vasthouden - bergen - afvoeren' en 'schoon houden - scheiden - schoon maken'. Dit is eerder vastgelegd in de Vierde nota waterhuishouding en de nota Waterbeheer 21ste eeuw. Voor de aanpassingen van de Tractaatweg betekent dit dat graaf- en aanlegwerkzaamheden niet ten koste mogen gaan van het waterbergend vermogen van het gebied en dat verontreiniging van de (water)bodem moet worden voorkomen. Tot slot mag ook het veiligheidsniveau van waterkeringen niet afnemen als gevolg van de werkzaamheden.

Waterbeheerplan Waterschap Scheldestromen

De Tractaatweg bevindt zich in het beheergebied van Waterschap Scheldestromen. Per 1 januari 2011 is dit waterschap ontstaan door een fusie van Waterschap Zeeuws Vlaanderen met Waterschap Zeeuwse Eilanden. Deze fusie heeft geen invloed op het nu vigerende beleid.

Waterschap Zeeuws-Vlaanderen heeft destijds een waterplan ontwikkeld voor de periode 2010 tot en met 2015. In dit plan staan de kaders beschreven voor de manier waarop het waterschap zorgt voor veiligheid, droge voeten en schoon water in het beheergebied. Het beheerplan volgt het nationale beleid 'vasthouden - bergen - afvoeren' en 'schoon houden - scheiden - schoon maken'. Dit brengt regels met zich mee, die zijn vastgelegd in de Keur van het waterschap.

5.4.2 EFFECTEN

Grondwater

Volgens de Bodemkaart van Nederland ligt de grondwaterspiegel in het plangebied op meer dan 40 cm-mv. Voor het grootste deel van het tracé geldt een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van 40 tot 80 cm-mv. De gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) ligt dieper dan 120 cm-mv. Lokaal wijkt dit af, bijvoorbeeld waar de ondergrond uit meer zandig materiaal bestaat. In zandige gebieden ligt de GHG dieper onder het maaiveld dan in kleiige gebieden. Dit

is een gunstige ontwateringsdiepte voor wegen en infrastructurele werken. In de referentiesituatie zijn er geen relevante wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie.

De aanleg van extra asfalt betekent een toename van het verhard oppervlak. Regenwater dat valt op de verhardingen kan niet in de bodem infiltreren en zal versneld worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Dit leidt tot een afname van de grondwateraanvulling. Voor de toename van de verharding dient extra waterberging gecreëerd te worden. Het effect is minder groot indien er naast de wegverharding bermen of greppels aanwezig zijn waar het regenwater kan infiltreren.

Toename van het afstromend hemelwater als gevolg van de extra verharding is aangemerkt als een negatief milieueffect en moet daarom worden gecompenseerd volgens de Keur van het Waterschap Scheldestromen.

Oppervlaktewater

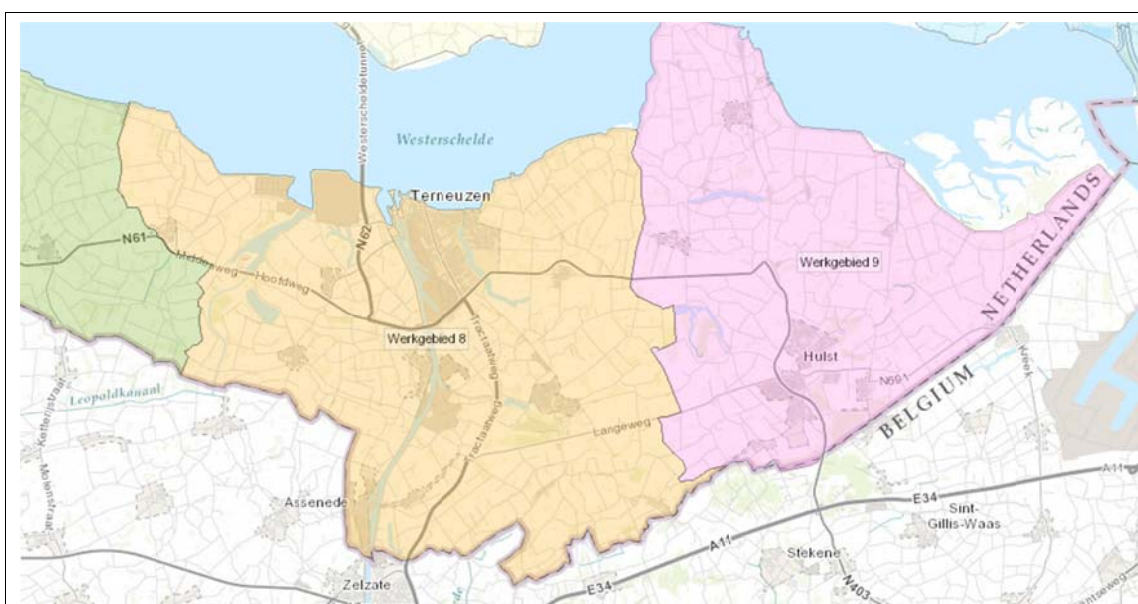
De oppervlaktewaterbeheerder in het studiegebied is Waterschap Scheldestromen (werkgebied Oost). De N62 doorsnijdt een aantal peilgebieden en kruist de Axelse Kreek (tussen Sluiskil en Axel). In de referentiesituatie zijn er geen relevante wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg van een toename aan verhard oppervlak (door de aanleg van extra asfalt) wordt een significante hoeveelheid extra water gegraven per peilgebied.

Doorsnijding bestaande waterlopen

Waterlopen hebben vaak een functie in het hydrologische of ecologische systeem. Het doorsnijden van waterlopen belemmert de doorstroming van water en onderbreekt de (ecologische) verbinding. Het doorsnijden van waterlopen vormt een negatief milieueffect.

Kwaliteit

Autoverkeer produceert milieubelastende stoffen (bijvoorbeeld benzine- of olieresten), die terecht kunnen komen op het wegdek. Door het afspoelen van regenwater (ook wel run-off genoemd) kunnen verontreinigingen van bijvoorbeeld wegen, viaducten etc in de berm en het grond- en oppervlaktewater terechtkomen.



Figuur 12: De Tractaatweg (N62) valt binnen werkgebied 8 van het waterschap Scheldestromen.

5.4.3 COMPENSATIE VERHARD OPPERVLAK

Als gevolg van de realisatie van het nieuwe tracé van de N62 wordt er extra verhard oppervlak gerealiseerd. De weg doorkruist richting de Belgische grens diverse peilgebieden, die in de onderstaande tabel en op de kaarten in bijlage 4 staan aangegeven. Conform het beleid van het waterschap Scheldestromen zal de toename aan verhard oppervlak bij voorkeur worden gecompenseerd binnen hetzelfde peilgebied. De informatie uit de onderstaande tabel is berekend door Grontmij (2013), het geeft inzicht in hoeveel verhard oppervlak er per peilgebied wordt gerealiseerd. De kaarten uit bijlage 4 geven dit visueel weer.

	BESTAAND	NIEUW	TOENAME/AFNAME
Kenmerk peilgebied (GPGIDENT)	Oppervlakte (m2)	Oppervlakte (m2)	Oppervlakte (m2)
GPG752	33783	47820	14037
GPG758	7087	20378	13291
GPG767	2119	3568	1449
GPG769	8651	9911	1259
GPG773	5649	11200	5551
GPG777	3526	3823	298
GPG799	5125	5319	195
GPG821	49195	97774	48579
GPG834	5361	9052	3692
GPG868	2244	3036	793
GPG885	10449	13862	3412
Onbekend kenmerk	3660	2213	-1447
Totaal	136848	227957	91109

Tabel 1: Overzicht toename verhard oppervlak per peilgebied

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de realisatie van de nieuwe Tractaatweg (N62) het verhard oppervlak over bijna alle peilgebieden toeneemt. De totale verhardingstoename als gevolg van de realisatie van dit project bedraagt circa $91.109 \text{ m}^2 \times 75 \text{ mm}$ (bui T= 100) = 6.833 m^3 .

Het waterschap hanteert een compensatieregeling voor extra verhard oppervlak, hierdoor moet er ook extra oppervlaktewater worden gegraven binnen de betreffende peilgebieden. In overleg met het waterschap Scheldestromen worden er watergangen gegraven langs het tracé van de N62. De ontwikkelaar voldoet hiermee in ruime mate aan de compensatie eisen van het waterschap.

5.4.4 CONCLUSIE

Indien wordt voldaan aan de compensatie eisen en het extra oppervlaktewater wordt gegraven conform De Keur van het waterschap Scheldestromen, dan zijn er vanuit het aspect water geen belemmeringen voor het onderhavig bestemmingsplan.

5.5 Ecologie

5.5.1 WET- EN REGELGEVING

De huidige nationale natuurbeschermingswetgeving is onderverdeeld in soortbescherming en gebiedsbescherming. Soortbescherming wordt gewaarborgd door de Flora- en faunawet. Deze wet beschermt inheemse dier- en plantensoorten waarbij onderscheid wordt gemaakt in ver-

schillende beschermingscategorieën. Voor alle activiteiten met een mogelijk effect op beschermde dier- en plantensoorten is toetsing aan de Flora- en faunawet noodzakelijk. De wet maakt onderscheid in drie categorieën beschermde soorten namelijk:

- Tabel 1-soorten: De meest algemene, niet bedreigde soorten. Voor deze soorten geldt een vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, bestendig gebruik of beheer en onderhoud;
- Tabel 2-soorten: Beschermde soorten. Hiervoor geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen, bestendig gebruik of beheer en onderhoud mits wordt gehandeld volgens een geaccordeerde en door de initiatiefnemer onderschreven gedragscode;
- Tabel 3-soorten: Strikt beschermde soorten waaronder de Habitatrichtlijnsoorten en een selectie van bedreigde soorten.

In de Flora- en faunawet is tevens een zorgplicht opgenomen. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

Het aanvragen van een Flora- en faunawet ontheffing in de klassieke zin is niet altijd nodig. Op dit moment betreft de werkwijze het aan het bevoegd gezag 'ter goedkeuring voorleggen van een mitigatieplan', waarna een zogenaamde 'positieve afwijzing' van de ontheffingsaanvraag verleend wordt. Uitgangspunt hierbij is dat de maatregelen in het mitigatieplan negatieve effecten voorkomen (en daarmee tevens een overtreding van een wettelijke verbodsbepaling) zodat de noodzaak tot een ontheffing vervalst. Vanwege het voorkomen van effecten is contact met bevoegd gezag (Ministerie van EZ) niet verplicht, maar het verdient de aanbeveling om een mitigatieplan aan het bevoegd gezag voor te leggen voor het verkrijgen van ecologische maar vooral ook juridische zekerheid.

De jurisprudentie ten aanzien van te treffen maatregelen in het kader van de Flora- en faunawet is voortdurend aan veranderingen onderhevig. Recente uitspraken van de Raad van State geven aan alleen wanneer maatregelen gericht zijn op het geheel en vooraf voorkomen van effecten (en overtreding verbodsbepalingen) de term 'mitigatie' gebruikt mag worden. Wanneer maatregelen gericht zijn op het wegnemen van (aanvankelijk) optredende effecten, dienen deze als 'compensatie' aangemerkt te worden. In dat geval is dus ook sprake van een overtreding van verbodsbepalingen en is een ontheffingsaanvraag noodzakelijk.

Gebiedsbescherming wordt gewaarborgd door de EHS en Natuurbeschermingswet 1998. De Natuurbeschermingswet 1998 wet beschermt Natura2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten. Voor activiteiten met een mogelijk effect op deze gebieden is toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk. Ingegaan wordt op de vraag of het optreden van negatieve effecten al dan niet met zekerheid kan worden uitgesloten (een zogenaamde Voor-toets).

De planologische bescherming van gebieden aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur vindt plaats bij ruimtelijke procedures en andere vergunningsaanvragen. De toetsing aan de EHS omvat het bepalen van mogelijke aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS en/of areaalverlies. Als wezenlijke kenmerken en waarden definieert een provinciale Verordening Ruimte de actuele en potentiële waarden, gebaseerd op de natuurdoelen voor het gebied. Het gaat daarbij om het areaal van een gebied en de bij het gebied behorende natuurdoelen en –kwaliteit, geomorfologische en aardkundige waarden en processen, de waterhuis-

houding, de kwaliteit van bodem, water en lucht, rust, stilte, duisternis en openheid, de landschapsstructuur en belevingswaarde.

Provinciaal beleid en visie, doelstellingen en uitgangspunten met betrekking tot ecologie en natuur zijn terug te vinden in de volgende documenten:

- Natuurbeheerplan Zeeland 2009, gewijzigd in mei 2012 en vastgesteld op 25 september 2012;
- Omgevingsplan Zeeland 2012-2018;
- Natte ecologische verbindingzones Zeeland 2010.

5.5.2 EFFECTEN

In 2009 is een quickscan uitgevoerd welke de basis vormde voor het MER. In 2012 heeft een aanvullend veldonderzoek en toetsing aan natuurwetgeving plaatsgevonden. In het onderzoek uit 2012 is echter niet het VKA-ontwerp gehanteerd, zodat de het ruimtebeslag voor de EHS niet geheel correct is. De conclusies uit de natuurtoets van 2012 zijn overgenomen voor zover van toepassing en het gehele rapport is als bijlage opgenomen (bijlage 5).

Flora- en faunawet

In de directe omgeving van de weg zijn verschillende beschermde soorten aangetroffen of worden zij verwacht. Tabel 2 geeft een overzicht.

Soortgroep	Soort	Beschermingsregime
Vaatplanten	Hondskruid	Tabel 2
	Moeraswespenorchis	Tabel 2
	Bijenorchis	Tabel 2
	Rietorchis	Tabel 2
	Aardakker	Tabel 1
Vogels	Boerenzwaluw	Categorie 5
	Boomkruiper	Categorie 5
	Boomvalk	Categorie 5
	Buizerd	Categorie 5
	Ekster	Categorie 5
	Groene specht	Categorie 5
	Grote bonte specht	Categorie 5
	Huismus	Categorie 2
	Huiszwaluw	Categorie 5
	Kerkuil	Categorie 3
	Koolmees	Categorie 5
	Pimpelmees	Categorie 5
	Ransuil	Categorie 4
	Sperwer	Categorie 4
	Spreeuw	Categorie 5
	Steenuil	Categorie 1
	Torenvalk	Categorie 4
	Zwarte kraai	Categorie 5
	Zwarte roodstraat	Categorie 5

	Algemene broedvogels	
Grondgebonden zoogdieren	Bosmuis	Tabel 1
	Rosse woelmuis	Tabel 1
	Veldmuis	Tabel 1
	Dwergmuis	Tabel 1
	Huisspitsmuis	Tabel 1
	Egel	Tabel 1
	Mol	Tabel 1
	Haas	Tabel 1
	Konijn	Tabel 1
	Woelrat	Tabel 1
	Vos	Tabel 1
	Hermelijn	Tabel 1
	Wezel	Tabel 1
	Bunzing	Tabel 1
	Ree	Tabel 1
Vleermuizen	Gewone dwergvleermuis	Tabel 3
	Meervleermuis	Tabel 3
	Laatvlieger	Tabel 3
	Watervleermuis	Tabel 3
Amfibieën	Bruine kikker	Tabel 1
	Gewone pad	Tabel 1
	Rugstreeppad (wijdere omgeving)	Tabel 3
Reptielen	Geen	
Beschermde vissen, vlinders en libellen die moge-	Geen	
lijk een effect ondervinden		

Tabel 2: Aangetroffen dan wel met zekerheid verwachte beschermde soorten in de directe nabijheid van het tracé voor details van de vindplaatsen wordt verwezen naar de natuurtoets, bijlage 5).

Door de aanleg (en gebruik) van de verbrede weg zullen sommige beschermde soorten negatieve effecten ondervinden. Voor tabel 1-soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen, deze worden dan ook niet verder behandeld.

Voor een aantal tabel 2- en 3-soorten alsmede vogels zijn effecten en overtredingen van de Flora- en faunawet niet uitgesloten, zo blijkt uit de natuurtoets. Tabel 3 geeft een overzicht van de soorten waarop effecten niet worden uitgesloten, met daarachter de artikelen uit de flora- en faunawet die –mogelijk- worden overtreden indien geen maatregelen worden getroffen.

Soortgroep	Soortsnaam	Beschermingsregime
Vaatplanten	Hondskruid	Tabel 2
	Moeraswespenorchis	Tabel 2
	Bijenorchis	Tabel 2
	Rietorchis	Tabel 2
Vogels	Huismus	Categorie 2
	Ransuil	Categorie 4
Vleermuizen	Gewone dwergvleermuis	Tabel 3
	Meervleermuis	Tabel 3

	Laatvlieger	Tabel 3
	Watervleermuis	Tabel 3
Amfibieën	Rugstreeppad	Tabel 3

Tabel 3: Beschermde soorten waarop effecten worden verwacht en waarvoor maatregelen dienen te worden getroffen (nader uit te werken in een mitigatieplan)

Voor de tabel 2-soorten kan door middel van het werken conform een goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet een vrijstelling verkregen worden voor de ontheffingsplicht. Een gedragscode beschrijft maatregelen welke getroffen dienen te worden om effecten te minimaliseren en/of te voorkomen. Ook kan gekozen worden om ontheffing aan te vragen; dan zullen maatregelen ook noodzakelijk zijn. Voor de overige soorten dienen ook maatregelen te worden getroffen en een ontheffing te worden aangevraagd.

De mogelijke maatregelen zijn in grote lijnen beschreven in de natuurtoets. De te treffen maatregelen zijn nader in een mitigatieplan uitgewerkt. Dit mitigatieplan is opgenomen in bijlage 7. Op basis van dit mitigatieplan kan een ontheffing worden aangevraagd.

Voor tabel 3-soorten uit de bijlage IV van de Habitatrichtlijn zoals de vleermuizen geldt dat voor ruimtelijke ingrepen alleen ontheffing verleend wordt indien er geen alternatief beschikbaar is en op grond van een wettelijk belang uit de Habitatrichtlijn. Dit zijn:

1. Bescherming van wilde flora en fauna en instandhouding van de natuurlijke habitats;
2. Ter voorkoming van ernstige schade aan onder andere gewassen, veehouderijen, bossen en wateren;
3. In het belang van de volksgezondheid of openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
4. Ten behoeve van onderzoek en onderwijs, repopulatie en herintroductie van soorten;
5. Onder strikt gecontroleerde omstandigheden vangen, plukken of in bezit hebben van soorten.

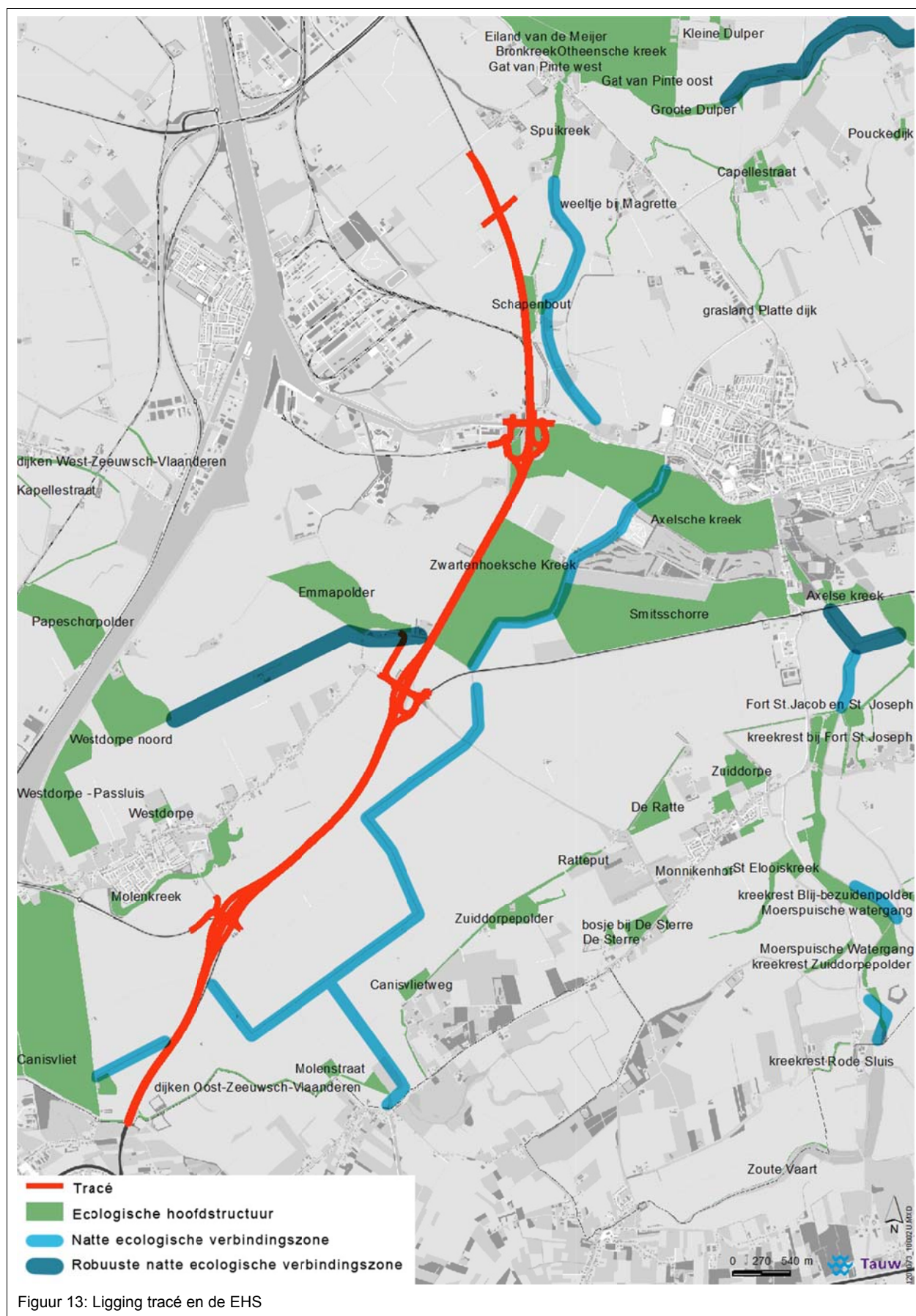
Voor het verstoren van broedende vogels tijdens de broedperiode wordt geen ontheffing verleend. Voor het aantasten van vogels en/of de jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen geldt een zware toets, vergelijkbaar met die van tabel 3-soorten. Een ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief beschikbaar is en aan specifieke wettelijke criteria wordt voldaan, voortkomend uit de Europese Vogelrichtlijn. Deze criteria zijn:

1. Volksgezondheid of openbare veiligheid;
2. Veiligheid van het luchtverkeer;
3. Ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij en wateren;
4. Bescherming van flora en fauna;
5. In verband met onderzoek en onderwijs, repopulatie en herintroductie van soorten;
6. Onder strikt gecontroleerde omstandigheden vangen, plukken of in bezit hebben van soorten.

Memo vervolgonderzoek en onderzoek naar aanleiding van aanpassing ontwerp wegtracé d.d. 13 mei 2013

Door Arcadis is een memo opgesteld van:

1. De eerste resultaten van het vervolg onderzoek;
2. Aanpassingen n.a.v. het gewijzigde ontwerp van het tracé.



Ad 1.

Het vervolg onderzoek bevat de eerste resultaten van het vervolgonderzoek naar broedvogels en vleermuizen in en nabij de te slopen gebouwen. Dit zijn resultaten van de eerste inventarisatierondes in april-mei 2013. Het onderzoek naar het effect van te slopen gebouwen en het mitigatieplan kan pas in december 2013/ januari 2014 worden afgerond. Dit komt doordat het belang van de gebouwen (functies) ook in de herfst- en winterperiode moet worden vastgesteld. Uit tussentijdse informatie mag verwacht worden dat, mits er voldoende mitigatie en compensatie plaatsvindt, een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet verleend kan worden.

Conclusie: op meerdere locaties zijn gewone dwergvleermuizen waargenomen met indicatie voor verblijfplaatsen. Tevens op meerdere plekken broedende eksters. Effecten op deze beschermde soorten kunnen gemitigeerd en gecompenseerd worden. Vooralsnog mag worden verondersteld dat ontheffing Flora- en faunawet verleend wordt bij voldoende mitigatie en compensatie.

Ad 2.

Ten opzichte van het ontwerp dat is getoetst in 2012 (Natuurtoets ARCADIS, 2012) is het ontwerp op vier locaties aangepast. In de volgende tabellen zijn per verandering de wijziging en de consequentie per wettelijk kader weergegeven. Centraal staat de vraag of de conclusies van de laatste toetsing aanpassing behoeven.

Conclusie: De aanpassingen aan het ontwerp hebben een beperkt effect op natuurwaarden op de vier locaties. Alleen voor de locatie Axelse Sassing wordt het ruimtebeslag op EHS kleiner, waardoor ook de totale compensatietaakstelling voor het traject verandert. Nieuwe berekening van het ruimtebeslag zijn nodig om de definitieve compensatietaakstelling te bepalen.

Een tweetal aantastingen worden in de natuurtoets genoemd:

1. de oppervlakte van de EHS neemt af door ruimtebeslag
2. de toename van openheid wanneer grote delen van aanwezige bomenrijen gekapt worden, leidt tot een aanzienlijke aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken.

Het is noodzakelijk om te compenseren voor het verlies. In de tabel 4 is dit opgenomen.

In tegenstelling tot het MER wordt een effect op de natte ecologische verbingszone (EVZ) 'Axelse Kreek <-> Canisvliet' niet genoemd in de natuurtoets. Het tracé kruist de EVZ ter hoogte van de Sasdijk. De EVZ staat niet vermeld op de provinciale kaarten van de EHS of het natuurbeheerplan.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is het noodzakelijk dat inzichtelijk is waar compensatie wordt uitgevoerd en dat dit financieel en wettelijk haalbaar is. Voor ingrepen met een effect op de EHS dient aangetoond te worden dat er een groot maatschappelijk belang is geen reële alternatieven zijn. Indien aan beide voorwaarden wordt voldaan dient de aantasting te worden gecompenseerd.

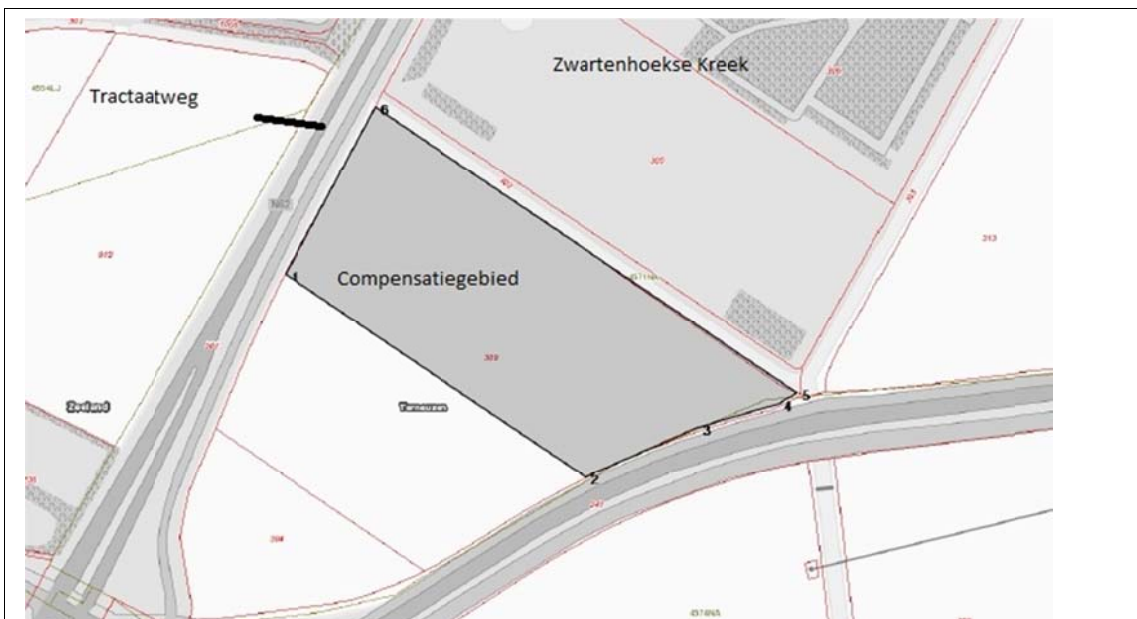
De onderbouwing waarom er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van een groot maatschappelijk belang wordt gegeven in de MER. Hieruit blijkt dat er geen reëel alternatief is waarbij de aantasting van de EHS kleiner is en er sprake is van een groot maatschappelijk belang.

In overleg met het Bevoegd Gezag (Provincie Zeeland) is vervolgens bepaald dat op een deel van een perceel grenzend aan de Zwartenhokse Kreek compensatie zal plaats vinden (figuur 14). Het betreft 5,8 hectare, die als moeras en kruiden- en faunarijk grasland natuurtype wordt vormgegeven.

Op van basis van alternatievenafweging, belangbepaling en de bepaling van het compensatiegebied kan in redelijkheid worden gesteld dat een ontheffing voor wat betreft de EHS aantasting zal worden verkregen. Er vindt per saldo geen oppervlakteverlies van de EHS plaats.

deel	nr	natuurbeheertypen	code	oppervlak	
				m2	
Ruimtebeslag weg *					
Noord (Schapenbout)	1	haagbeuken- en essenbos	N14.03	109	
	2			2426	
Midden	1	moeras	N05.01	20806	
(Axelsche sassing en	2	zoete plas	N04.02	5	
	2	kruiden- en faunarijk grasland	N12.02	2213	
	2	moeras	N05.01	10752	
Zwartenhoekse kreek)	3	moeras	N05.01	1425	
	4	moeras	N05.01	6606	
	5	kruiden- en faunarijk grasland	N12.02	310	
	6	moeras	N12.01	1089	
	7	basisgrasland	A02.01	0	
	8	kruiden- en faunarijk grasland	N12.02	440	
	9	kruiden- en faunarijk grasland	N12.02	848	
	10	zoete plas	N04.02	0	
	10	moeras	N05.01	0	
	11	moeras	N05.01	0	
Zuid	1	vochtig hooiland	N10.02	201	
(Dijken Oost Zeeuws Vlaanderen)					
			subtotaal		47230
Versnippering EHS *	a	moeras	N05.01	0	
Axelse sassing	b	moeras	N05.01	13304	
	c	moeras	N05.01	11802	
	d	moeras	N05.01	10352	
			subtotaal		35458
Correctie **		moeras	N05.01	-25000	
VKA t.ov. Natuurtoets					
Axelse sassing					
			totaal	57688	
* op basis Natuurtoets Arcadis 2012					
** op basis berekening provincie Zeeland					

Tabel 4: EHS compensatieopgave Tractaatweg



Figuur 14: Locatie compensatie EHS

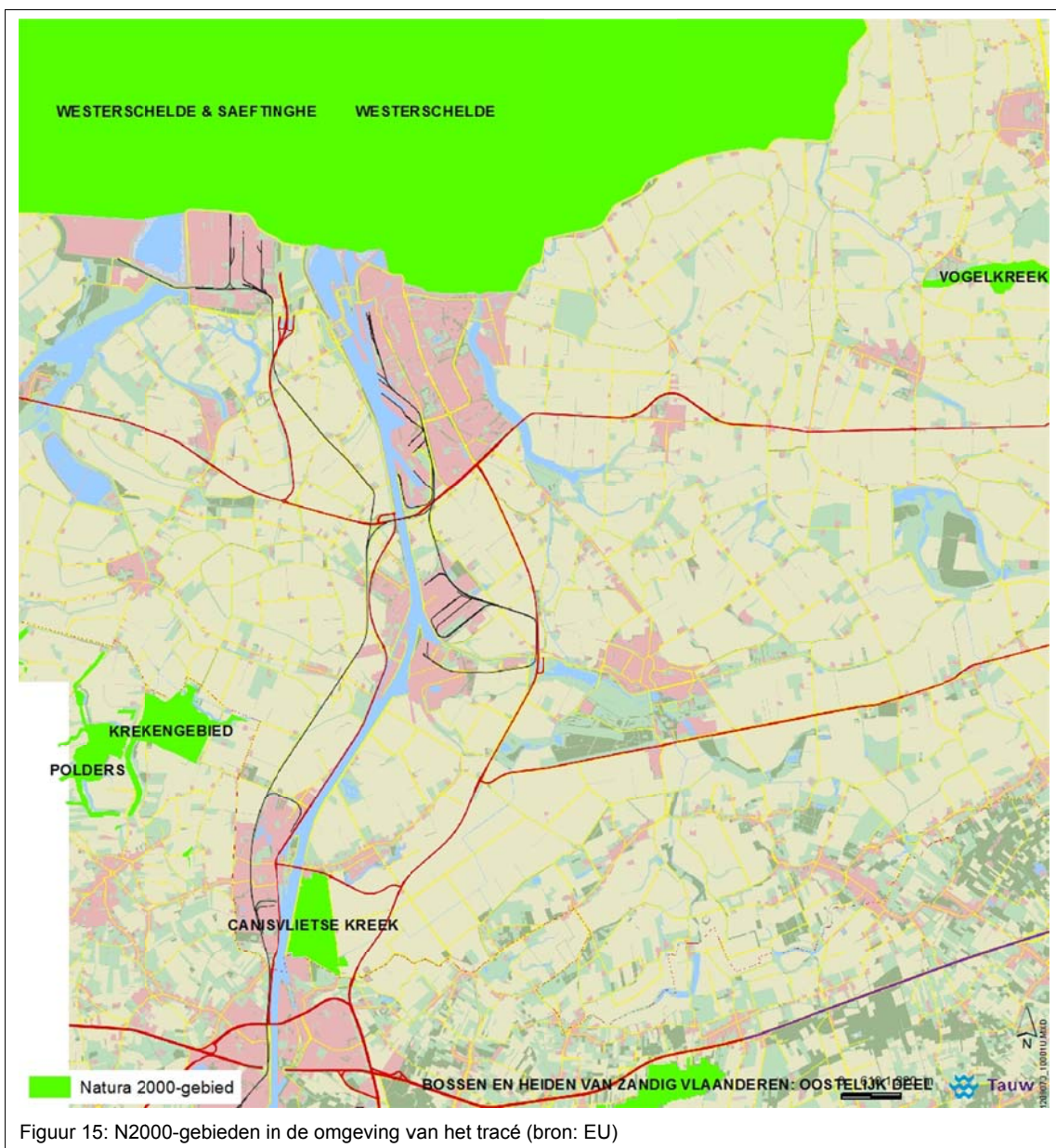
Natuurbeschermingswet 1998

In de omgeving van het plangebied liggen verschillende Natura 2000-gebieden, zie figuur 15. Het gebied 'Canisvliet' ten zuidwesten van het plangebied is aangewezen als Natura 2000-gebied. De kortste afstand tussen het tracé en 'Canisvliet' is ongeveer 170 meter. Andere Natura 2000 gebieden in de omgeving zijn 'Westerschelde & Saeftinghe' (ongeveer 5 km) en 'Vogelkreek' (ongeveer 10 km). Naast de Nederlandse Natura 2000-gebieden ligt op een afstand van ongeveer 4,5 km het Vlaamse Natura 2000-gebied Kreeken van Assenede en op ongeveer 6 kilometer 'Bossen en heiden van Vlaanderen: oostelijk deel'.

De aanpassingen aan de weg leiden niet tot verzilting, verdroging, oppervlakteverlies binnen Natura 2000-gebieden, verontreiniging, verandering van overstromingsfrequentie of het bewust veranderen van de soortensamenstelling.

Als gevolg van de aanpassingen van de weg, neemt wel de stikstofdepositie op sommige omliggende Natura 2000-gebieden toe. Op de Natura 2000-gebieden 'Westerschelde & Saeftinghe', 'Kreeken van Assenede' en 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel' is de toename zeer klein. Omdat de toename zeer klein is en/of vanwege de aanwezigheid van ongevoelige habitattypen worden effecten uitgesloten. Vergelijk in dezen is het uitgevoerde onderzoek 'Tractaatweg Terneuzen: stikstof en Natura 2000 d.d. 28 mei 2013 (bijlage 8).

De stikstofdepositie op 'Canisvliet' is groter. In de natuurtoets is daarom in meer detail beoordeeld of de geringe toename tot effecten kan leiden. Geconcludeerd wordt dat 'gezien de geringe toename en het beperkte belang van de factor vermisting en verzuring, een negatief effect zeer beperkt is en daarmee een significant effect uitgesloten'. In de natuurtoets wordt gesteld dat een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 hiervoor kan worden verleend.



Figuur 15: N2000-gebieden in de omgeving van het tracé (bron: EU)

5.5.3 CONCLUSIE

Flora- en faunawet

Op basis van het mitigatieplan kan in redelijkheid gesteld worden dat negatieve effecten op beschermde soorten grotendeels te niet kunnen worden gedaan. Een effect op de staat van in standhouding van de soorten wordt daarom niet verwacht.

In de natuurtoets wordt gesteld dat als wettelijke belangen dwingende redenen van groot openbaar belang kunnen dienen en dat er geen alternatieven zijn met minder negatieve effecten.

Daarom is het in redelijkheid te verwachten dat een ontheffing verleend zal worden. De Flora- en faunawet is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid het bestemmingsplan.

EHS

Op basis van alternatievenafweging, belangbepaling en de bepaling van het compensatiegebied kan in redelijkheid worden gesteld dat een ontheffing voor wat betreft de EHS aantasting

zal worden verkregen. De EHS is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Natuurbeschermingswet 1998

Op basis van de natuurtoets zijn significante effecten zijn uitgesloten. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee aangetoond.

5.6 Geluidhinder

Voor de variantenafweging van de aanpassing van de Tractaatweg heeft de Provincie een MER uitgevoerd naar de geluideffecten van de verschillende varianten.

In het kader van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de wijzigingen aan de Tractaatweg en het onderliggende wegennet. Bij een fysieke wijziging van een weg wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluideffecten in de omgeving.

5.6.1 WET- EN REGELGEVING

Alle wegen zijn in principe gezoneerd, uitgezonderd woonerven en 30 km/uur wegen. Voor gezonde wegen geldt een voorkeursgrenswaarde (L_{den}) van 48 dB. Daarnaast geldt een maximale ontheffingswaarde van 58 dB en indien de geluidbelasting in de huidige situatie hoger is dan 53 dB, 68 dB voor buitenstedelijke wegen. Bij het wijzigen van een weg is er een relevante toename bij een toename van 1,5 dB of meer op geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving. Als er sprake is van een toename van 1,5 dB is er sprake van reconstructie. Voor reconstructie gelden andere grenswaarden. De wegaanlegger is dan verplicht om maatregelen te treffen om de verhoging van de geluidbelasting teniet te doen.

In de navolgende tabel zijn de grenswaarden die gelden voor nieuwe wegen opgenomen, waarna een tabel met de grenswaarde voor reconstructie is opgenomen.

Geluidgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitenstedelijke weg	Stedelijke weg
Woningen, bestaand	48	58	63
Woningen, geprojecteerd (geplande nieuwbouw)	48	53	58
Onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen	48	58	63
Andere gezondheidszorggebouwen ¹⁾	48	53	53
Woonwagendplaatsen	48	53	53

¹⁾Verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medisch centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven

Tabel 5 Geluidhindernormen nieuwe weg, bestaande geluidgevoelige bestemmingen en geluidgevoelige gebouwen L_{den}

Situatie	Hoogst toelaatbare waarde	Maximale grenswaarde
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting $\leq$ 53 dB	Heersende geluidbelasting met on-dergrens van 48 dB	63 dB stedelijk gebied 58 dB buitenstedelijk gebied
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting $>$ 53 dB	Heersende geluidbelasting	68 dB
Eerder vastgestelde hogere waarde	Laagste van: Heersende waarde (ondergrens 48 dB) Eerder vastgestelde hogere waarde	63 dB stedelijk gebied 58 dB buitenstedelijk gebied 68 dB saneringswoningen*

*Hoger dan 68 dB is mogelijk, maar dan is bij reconstructie geen toename meer mogelijk

Tabel 6 Grenswaarden bij reconstructie, bestaande weg en bestaande of geprojecteerde woningen

Omgevingsplan 2012-2018

In het Omgevingsplan 2012-2018 is het uitgangspunt van de Provincie Zeeland om geluidsstil asfalt toe te passen voor alle nieuw aan te leggen provinciale wegen en bij verbredingen van bestaande provinciale wegen, als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Er moet sprake zijn van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde uit de Wet Geluidhinder voor wegverkeerslawaaï en er moet dus een wettelijke plicht zijn tot het treffen van maatregelen;
2. De toepassing van geluidsstil asfalt moet technisch mogelijk zijn en kan dus op dit moment nog niet worden toegepast op kruispunten en rotondes;
3. Stil asfalt wordt alleen toegepast op provinciale wegen met meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar;
4. Er moet sprake zijn van een cluster van woningen.

De verdubbeling van de N62 Tractaatweg voldoet aan deze voorwaarden. Bij de aanpassing van de weg wordt geluidsstil asfalt toegepast. Na het opstellen van het MER is al besloten om geluidsstil asfalt toe te passen. Het geluidsreducerend asfalt DDA (dunne deklagen type A) of gelijkwaardig maakt integraal onderdeel uit van het civieltechnisch ontwerp van de verdubbeling van de N62 Tractaatweg.

5.6.2 EFFECTEN EN CONCLUSIE

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er voor de Tractaatweg geen sprake is van een toename van 2 dB of meer tussen de heersende en de toekomstige plansituatie. Hierdoor is er geen sprake van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden afgewogen en er hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd voor woningen.

In het akoestisch onderzoek heeft tevens onderzoek naar het onderliggend wegennet plaatsgevonden. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Finlandweg, de Koegorsstraat en de nieuwe verbindingsweg tussen de Eversdam en de Sasdijk binnen het plan is maximaal 48 dB. Langs de Eversdam is de geluidbelasting in de huidige en toekomstige situatie boven de voorkeurgrenswaarde (48 dB). De geluidbelasting neemt door de wijziging minder dan 2 dB toe, waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In het onderzoeksgebied van de overige wegen van het onderliggende wegennet zijn geen geluidgevoe-

lige bestemmingen aanwezig, waardoor de wijzigingen mogelijk zijn. Aangezien er voor het onderliggend wegennet geen sprake is van reconstructie of overschrijding van de maximale ontheffingswaarde hoeven geen maatregelen te worden onderzocht en geen aanvullende hogere waarden te worden aangevraagd.

Voorts zij nog opgemerkt dat ter hoogte van Schapenbout geen geluidwal nodig is. De nu geprojecteerde aarden wal is om visuele hinder te voorkomen.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 WET- EN REGELGEVING

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als benzine, LPG en ammoniak over weg, water, spoor en door buisleidingen. Voor de toetsing geldt dat een weg op zich zelf geen beschermd object is, wat inhoudt dat een weg niet beschermd hoeft te worden voor mogelijke risico's vanuit de omgeving. Een weg kan wel een risicobron zijn door vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg.

Toetsingskader transport over de weg

In deze paragraaf wordt het huidige (circulaire Rnvgs) en nieuwe beleid (Besluit Transportroutes Externe Veiligheid) toegelicht ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (circulaire Rnvgs)

Voor het vervoer gelden op dit moment de normen uit de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In de circulaire wordt de risicobenadering uitgewerkt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat beleid wordt in de Circulaire geoperationaliseerd door de introductie van de risicobenadering. De risicobenadering bestaat uit een viertal stappen:

1. Identificatie van risico's;
2. Risicoanalyse;
3. Toetsing van de risico's aan normen;
4. Risicoreductie en aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu op een bepaalde locatie naar aanleiding van een incident met gevaarlijke stoffen. Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 1×10^{-6} /jaar (1 op een miljoen) (verder: 10^{-6}). Dit betekent dat bij nieuwe situaties de grenswaarde wordt overschreden als zich woningen of andere kwetsbare objecten tussen de 10^{-6} risicocontour en de inrichting of transportroute bevinden.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar per kilometer transportroute, dat tenminste tien mensen het slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR is niet ruimtelijk weer te geven met contouren maar wordt doorgaans uitgedrukt in een grafiek waarin het aantal slachtoffers wordt uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen: de f/N- curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het GR dient bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of bij een toename van het GR ten opzichte van de huidige situatie, verantwoord te worden door het bevoegd gezag.

Toekomstig beleid: Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev)

Met het doel een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid is het Basisnet ontstaan. Het basisnet wordt aangestuurd door het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev) dat naar verwachting in 2013 in werking zal treden. Met het Btev komt de circulaire Rnvgs te vervallen.

In het Basisnet wordt rijksinfrastructuur (weg, water en spoor) ingedeeld in drie categorieën. Aan iedere categorie is een gebruikruimte en een zone met ruimtelijke beperkingen gekoppeld. De gebruikruimte geeft de begrenzing van het risico van het transport aan, wat onder andere neer komt op een plafond voor het aantal transportroutes met gevaarlijke stoffen over die weg. In een zone aan weerszijden van de weg, waterweg of spoor gelden beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De Tractaatweg is ingedeeld in categorie 1. Routes waar het vervoer van gevaarlijke stoffen geen beperkingen krijgt opgelegd, maar waar wel ruimtelijke beperkingen gelden. De beperking is op 0 meter vastgelegd (er is geen zone dus). Het risicoplafond is echter wel van toepassing op Rijkswegen. Het risicoplafond op Rijkswegen heeft een doorwerking naar de overige wegen zoals ook de Tractaatweg. ER kan dus niet ongelimiteerd vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Provinciale beleidsvisie externe veiligheid, Verantwoorde risico's (2012)

De provincie beschrijft in deze visie de ambitie om de Zeeuwse burgers, bezoekers en bedrijven een hoog beschermingsniveau te bieden tegen de risico's van de omgang met gevaarlijke stoffen. Daarnaast wil de provincie ook de economische vitaliteit versterken. Daarom is regelmatig een afweging nodig welk risiconiveau acceptabel is om een veilige omgeving te realiseren.

Het doel van het externe veiligheidsbeleid is het voorkomen van ongevallen door het zoveel mogelijk beperken van de risico's waaraan burgers worden blootgesteld die verbonden zijn aan de productie, de verwerking en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het provinciaal externe veiligheidsbeleid rust op twee pijlers:

1. De effectieve en efficiënte uitvoering van wet- en regelgeving.
2. Invulling van de eigen beleidsvrijheid met locatiebeleid als belangrijkste instrument.

De volgende drie sporen worden gevolgd:

- Brongericht beleid. Via vergunningverlening en handhaving worden de oorzaken van risico's aangepakt. Bron gericht beleid heeft de voorkeur.
- Omgevingsgericht beleid. Door ruimtelijke inrichtingsmaatregelen wordt gezorgd voor een zo veilig mogelijke leefsituatie. In dit beleid staat een gebiedsgerichte benadering centraal.
- Rampenbestrijding. Hierbij gaat het om de voorbereiding op (de bestrijding van) calamiteiten.

Om de risico's in kaart te brengen worden de veiligheidscriteria plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) gehanteerd.

Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Terneuzen

Het doel van deze beleidsvisie is het beperken van de risico's voor burgers tot een aanvaardbaar minimum. Het aanvaardbare risiconiveau verschilt per situatie en de beleidsvisie biedt handvatten voor de afwegingen in dit kader.

In de visie wordt voor wat betreft het PR genoemd dat de grens- en streefwaarden uit het BEVI en de Circulaire Rnvgs en de bijbehorende definities voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gehanteerd worden. Voor het GR is aangegeven wanneer een berekening hiervan noodzakelijk wordt geacht en dat verder de criteria uit de Handreiking Verantwoordingsplicht gevolgd worden.

Voor PR en GR geldt dat in principe de huidige situatie in het landelijk gebied, waarin de Tractaatweg is gelegen, enkel bij zeer zwaarwegende motieven mag verslechteren.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb)

Het Besluit houdende milieukwaliteitseisen externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten.

De exploitant heeft een zorgplicht voor een goed beheer en onderhoud van de buisleidingen, een saneringsplicht om bestaande knelpunten waar er een overschrijding van het PR is binnen 3 jaar aan te pakken en een plicht tot het opstellen van een veiligheidsmanagementsysteem. De normstelling uit het Bevb is in lijn met het besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het PR en het GR zoals berekend voor de leidingen is leidend.

Daarnaast stelt het Bevb verplicht om een belemmeringenstrook aan weerszijden van de leiding vrij te houden (met daaraan gekoppeld een vergunningstelsel voor uitzonderingen). Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van de leiding en van de bijbehorende belemmeringenstrook. Alvorens de omgevingsvergunning te verlenen wint het bevoegd gezag indien verplicht gesteld advies in bij de leidingbeheerder en/of bij het ministerie I&M omtrent de vraag of door de voorgenoemde werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

De verbreding van de weg vindt deels plaats in de leidingenstrook zelf. Een dwarse kruising van een dergelijke strook is technisch en planologisch met kunstwerken op te lossen. De leidingen zijn dan in het beginsel nog voldoende bereikbaar. Een grotere overlap kan het functioneren van de buisleidingenstrook aantasten. Voor de vergunningsaanvraag moet in beeld worden gebracht in hoeverre dit aan de orde is en welke aanpassingen noodzakelijk zijn.

5.7.2 EFFECTEN

Mede op basis van het MER Tractaatweg is een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief is gebaseerd op alternatief 2 uit het MER met op sommige plekken een versmalling van de middenberm. Ten behoeve van dit voorkeursalternatief dienen de gevolgen voor de externe veiligheid te worden onderzocht. Dit onderzoek richt zich op de gevolgen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

In de vigerende wetgeving omtrent transport van gevaarlijke stoffen (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico en groepsrisico achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels opgenomen in de (concept) Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) die de gebruiker een indicatie geven wanneer een berekening zinvol is. Met de vuistregels kan op basis van de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen, bebouwingsafstanden en bevolkingsdichtheden langs de weg ingeschat worden of dit tot een overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR 10-6) dan wel of dit tot een overschrijding van minimaal 10% (0,1) van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR) kan leiden.

De vuistregels zijn toegepast op het voorkeursalternatief. Hieruit blijkt dat de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen, zoals die ook is gehanteerd in het MER, geen plaatsgebonden risico voor de grenswaarde PR 10-6 per jaar veroorzaakt. Ook eerder uitgevoerde risicoanalyses (AVIV, 2006) tonen aan dat er geen PR 10-6 contour wordt berekend voor de Tractaatweg. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het voorkeursalternatief.

Het groepsrisico is, op basis van de vuistregels, zowel in de huidige als toekomstige situatie niet hoger dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Dit is het gevolg van de lage bebouwingsdichtheid langs de Tractaatweg. Een berekening van het groepsrisico kan hierdoor achterwege gelaten worden. In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen dat een toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde moet worden verantwoord. Omdat hiervan geen sprake is kan de verantwoording achterwege gelaten worden. De Circulaire zal naar verwachting in 2013 worden vervangen door het Besluit externe veiligheid transportroutes. Anticiperend op dit besluit (artikel 8 lid 2 onder a), mag de verantwoording van het groepsrisico ook achterwege gelaten worden. In de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Terneuzen wordt in paragraaf 2.6 tevens genoemd dat tot een factor 10 onder de oriëntatiewaarde geen uitgebreid onderzoek naar het groepsrisico wordt vereist.

In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Tractaatweg nu en in de toekomst zowel voor het plaatsgebonden risico als voor het groepsrisico voldoet. Een gunstig effect van de opgewaardeerde weg is de grotere capaciteit, de gescheiden rijbanen en veiligere kruisingen waardoor het risico op ongevallen (met gevaarlijke stoffen) aanzienlijk vermindert. Hierdoor en door de betere doorstroming wordt de weg aantrekkelijker voor vervoerders en zal sneller voor de Tractaatweg gekozen worden, dan voor de westelijk van het kanaal Gent-Terneuzen gelegen paralelroute (N262) die rakelings langs de kern Sluiskil en dwars door de kern Sas van Gent loopt. Per saldo is ook elders sprake van een verbetering.

Tot slot wordt vermeld dat in het bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt en dat op basis van eerdere onderzoeken is gebleken dat er geen sprake is van saneringssituaties vanwege het plaatsgebonden risico of aandachtspunten vanwege het groepsrisico bij bestaande kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

5.7.3 CONCLUSIE

Op basis van het bovenstaande zijn er geen belemmeringen van het voornemen ten aanzien van het aspect externe veiligheid.

5.8 Luchtkwaliteit

5.8.1 WET- EN REGELGEVING

Bij bestemmingsplanwijzigingen dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de eisen voor de luchtkwaliteit zoals opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (titel 5 titel 2 van de Wet milieubeheer). Volgens de 'Wet luchtkwaliteit' is een voorgenomen ontwikkeling wettelijk inpasbaar als er geen grenswaarden worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit zijn met name fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) kritisch. Voor $PM_{2,5}$ geldt volgens voorschrift 4.4 tweede lid van bijlage 2 van de Wet milieubeheer dat bij besluitvorming vóór 2015 geen toetsing aan de grenswaarde nodig is. Bovendien is de verwachting op basis van de huidige inzichten dat als wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM_{10} , dit ook het geval zal zijn voor $PM_{2,5}$. Daarom wordt in deze paragraaf alleen ingegaan op de stoffen NO_2 en PM_{10} .

5.8.2 EFFECTEN

Voor dit project is reeds onderzoek gedaan naar de te verwachten luchtkwaliteit in de huidige situatie en na reconstructie van het tracé. Dit onderzoek is opgenomen in de MER Tractaatweg. Uit dit luchtkwaliteitonderzoek en uit de NSL-monitoringstool volgt dat de concentraties PM_{10} en NO_2 langs de Tractaatweg en de directe omgeving in de autonome en plansituatie ruim onder de grenswaarden blijven:

- Uit de NSL-monitoringstool volgt dat ter hoogte van de Tractaatweg ten noorden van het plangebied (project Sluiskil) de concentratie maximaal 22 $\mu g/m^3$ voor NO_2 en PM_{10} in 2015 bedraagt (zonder planontwikkeling). Uit het luchtkwaliteit onderzoek ten behoeve van de MER wordt tevens de hoogste concentratie berekend aan de noordzijde
- De berekende concentraties in de situatie met planontwikkeling in het MER-onderzoek liggen zeer ruim onder de grenswaarde van 40 $\mu g/m^3$ (max. 21 en 25 $\mu g/m^3$ in 2014 respectievelijk berekeningen voor NO_2 en PM_{10} uitgaande van het onderzoek in 2008).

Ten opzichte van de uitgangspunten die in het eerdere luchtkwaliteitonderzoek zijn gehanteerd zijn enkele kleine wijzigingen opgetreden, namelijk:

- Er zijn nieuwe verkeersgegevens beschikbaar, afkomstig uit het NRM. Deze verkeersgegevens zijn lager dan de gehanteerde verkeersgegevens in het onderzoek voor de MER. Dit betekent dat de bijdrage van het wegverkeer (en daarmee ook de totale concentratie) zoals berekend in MER-onderzoek een overschatting is, in de verkeersparagraaf (5.10) wordt ingegaan op de verschillen in de verkeersgegevens
- De achtergrondconcentraties zijn tussen het MER-onderzoek in 2008 en nu gewijzigd. De meest actuele achtergrondgegevens die nu beschikbaar zijn in rekenmodellen, zijn van 2012. De prognoses voor de achtergrondconcentraties in 2015 zijn voor NO_2 verhoogd met circa 3,7 (afgerond 4) $\mu g/m^3$. De achtergrondconcentraties voor PM_{10} zijn verlaagd.
- De emissiekentallen zijn dus tussen 2008 en 2013 gewijzigd. Tussen 2008 en 2013 betekent dit een maximale toename van de emissiekentallen van 83% voor NO_2 . De bijdrage van NO_2 was maximaal 3 $\mu g/m^3$ verhoogd met 83 % levert dit een toename van 5,5 $\mu g/m^3$. Voor PM_{10} zijn de emissiefactoren lager dan in 2008.
- Uitgaande van de toename van de achtergrond van 4 $\mu g/m^3$ en door de gewijzigde emissiekentallen van 5,5 $\mu g/m^3$ ten opzichte van de berekende concentraties van 21 $\mu g/m^3$ voor

NO₂, blijft de concentratie NO₂ nog steeds ruim onder de grenswaarde (40 µg/m³). Voor PM₁₀ zijn de waarden lager dan in 2008.

5.8.3 CONCLUSIE

Op basis van het eerder uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek en bovenstaande analyse van wijzigingen in uitgangspunten kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen bestemmingsplanwijziging niet leidt tot overschrijdingen van grenswaarden voor de luchtkwaliteit en daarmee wettelijk inpasbaar is op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet milieubeheer.

5.9 Landschap

5.9.1 BELEID

Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 (provincie Zeeland)

Zoals reeds in paragraaf 4.2 is beschreven, is in het Omgevingsplan het uitgangspunt het behoud en de bescherming van waardevolle landschappen en cultuurhistorische waardevolle elementen, genomen. Daarnaast biedt de provincie ruime ontwikkelingsmogelijkheden. Om de uitgangspunten '*behoud, bescherming en ontwikkeling*' te waarborgen is de Handreiking Landschap, Het Landschap van Zeeland-beschrijving van het landschaps-DNA en ontwikkelingsperspectief opgesteld.

Voor Oost-Zeeuws-Vlaanderen wordt het landschap als volgt beschreven. Het landschap van Oost-Zeeuws-Vlaanderen strekt zich uit vanaf de Braakman in het westen tot en met de Hedwigepolder in het uiterste oosten. Het open agrarische landschap wordt onderbroken door de industriële Kanaalzone. Oost Zeeuws-Vlaanderen is hiermee een landschap met twee gezichten: enerzijds ongerept puur agrarisch en anderzijds dynamisch industrieel en maritiem.

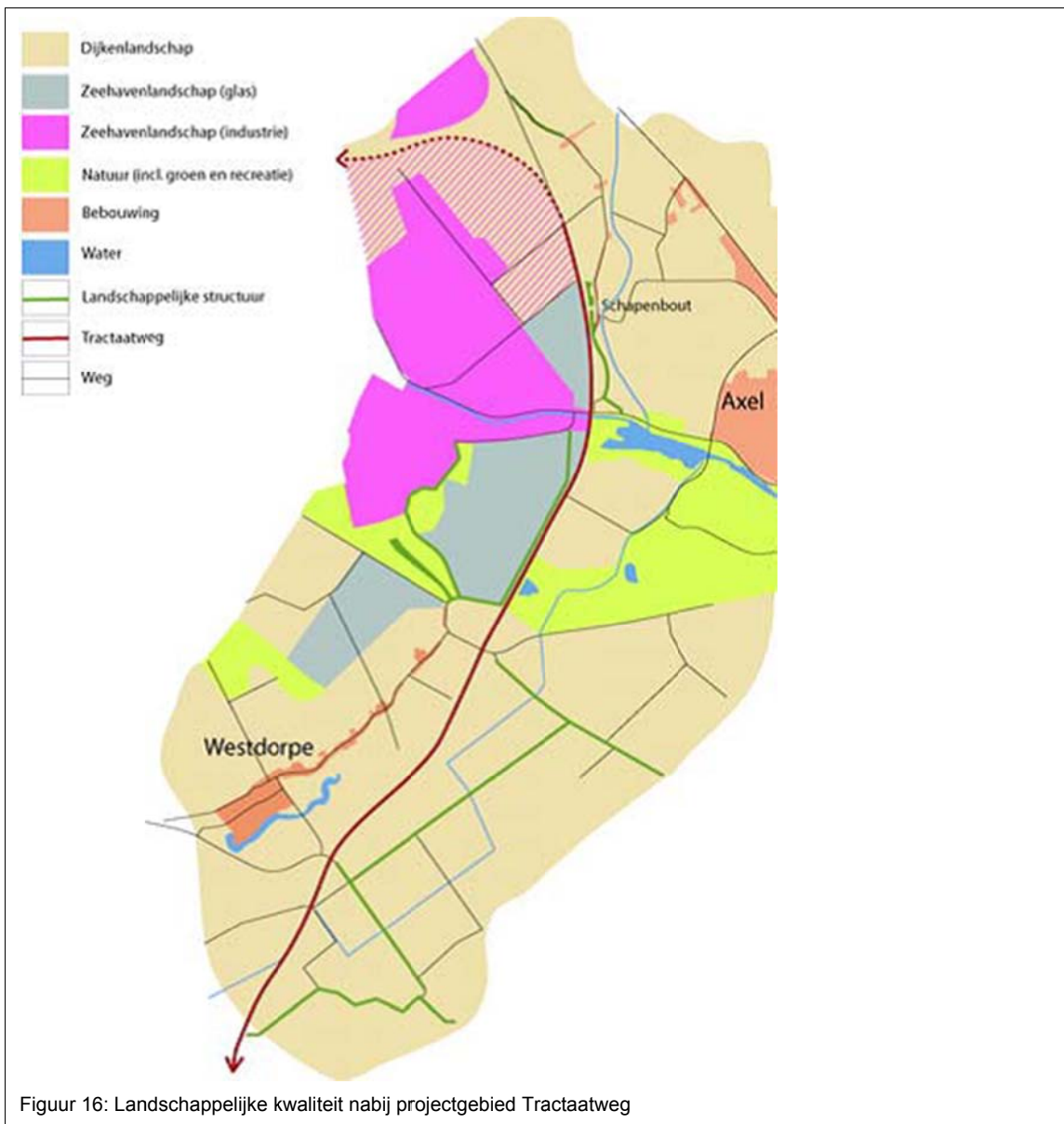
Het agrarische landschap wordt bepaald door het historische dijkenpatroon dat in veel gevallen is beplant met een strakke opgaande populierenbeplanting. Dit patroon wordt dooraderd met diverse kreekrestanten in verschillende soorten en maten.

Net als in het westen vormt de Staats-Spaanse Linie ook in het oosten een bijzondere aaneenschakeling van liniedijken, fortificaties en waterlopen. De machtige zeedijk langs de Westerschelde markeert de grens van het binnendijks gebied. Het landschap straalt ten oosten van Terneuzen een landelijke rust uit. Gelet op de nabijheid van het industriegebied van Antwerpen is dit bijzonder. De zuidelijke grens wordt gevormd door de dekzandruggen rond Hulst en Koe-wacht. De noordoostgrens wordt gemarkeerd door het in 1530 verdrongen land van Saeftinge. Dit schorrengebied is een waardevol natuurgebied, waar zichtbaar is hoe het landschap van Zeeland er uitzag voordat er inpolderingen waren.

Inpassen van nieuwe elementen en ontwikkelingen (waaronder wegen) moeten aansluiten bij het bestaande karakter / opbouw van het landschap en mogen het landschap niet verstoren. Elke ontwikkeling is anders qua aard en schaal en elk landschapstype stelt andere eisen. Om deze reden is er dan ook geen algemene normstelling voor landschappelijke inpassing. De Tractaatweg is grotendeels gelegen in het dijkenlandschap. Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt hier onder andere dat de versterking van de structuur van dijken nadrukkelijk aandacht moet krijgen.

5.9.2 EFFECTEN

Het landschap is de weerslag en het samenspel van de verschillende onderliggende biotische, a- en antropogene (mens en grondgebruik) factoren. Het landschap is echter niet alleen te beschouwen als de resultante van historische ontstaansprocessen, maar ook als kader waarbinnen nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden, zowel onder invloed van natuurlijke processen als door invloeden van de mens.



Figuur 16: Landschappelijke kwaliteit nabij projectgebied Tractaatweg

De huidige Tractaatweg doorsnijdt voornamelijk het dijenlandschap. Het dijenlandschap wordt gekenmerkt door een sterk open en agrarisch karakter (vooral het zuidelijk deel). De openheid wordt doorsneden door de verschillende dijklichamen met begeleidende beplanting, een patroon van rechte wegen, nederzettingen en verspreid liggende kreekresten. In de nabijheid van de Tractaatweg zijn nog herkenbare beplantingslijnen gelegen langs onder andere de Graaf Jansdijk, Molenstraat, Eversweg en de Sasdijk. Op verschillende plekken langs de Graaf Jansdijk is ook karakteristieke lintbebouwing aanwezig (Westdorpe en Schapenbout).

De Tractaatweg kent een hoogteligging van 2 meter boven NAP (circa 0,70 m boven maaiveld). De ongelijkvloerse aansluitingen zoals deze in de nieuwe situatie bij Zwartenhoek en Molenverkorting worden gerealiseerd komen op een hoogte 8 à 9 meter boven NAP. Bij de aansluiting met de Axelse Sassing verandert de hoogteligging in de nieuwe situatie beperkt, maar neemt het ruimtebeslag van de weg toe. De hoogteligging is bepalend voor de beleving vanuit het omliggende landschap omdat dit leidt tot belangrijke reliëfwijzigingen in het vlakke landschap. Bovendien leiden de verschillende lussen en aanvoerwegen tot een verdere versnippering van het relatief open poldergebied. Ook de bredere doorsnijding van enkele dijkstructuren en beplantingspatronen hebben een negatief effect op de landschappelijke karakteristiek. De geplande ingrepen hebben zo een aanzienlijke visuele impact op het landschap. Om de impact van de verbrede Tractaatweg op het landschap te mitigeren, worden inpassingsmaatregelen voorgesteld. Voor de mogelijke inpassingsmaatregelen wordt verwezen naar het routeontwerp voor de N62 'Vensters op Zeeland' en het MER Tractaatweg N62.

5.9.3 CONCLUSIE

De voorgenomen verbreding en aanpassing van de N62 leidt tot een negatief effect op het overwegend open dijkenlandschap. De aantasting van de landschappelijke karakteristiek en landschappelijk waardevolle patronen worden, in lijn met het provinciale en gemeentelijk cultuurhistoriebeleid en op basis van het routeontwerp 'Vensters op Zeeland' en de mitigerende maatregelen zoals voorgesteld in het MER Tractaatweg N62, gemitigeerd.

5.10 Verkeer

5.10.1 WET- EN REGELGEVING

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

De structuurvisie infrastructuur en ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De kernambitie is een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Netwerkanalyse Zeeland

In de netwerkanalyse Zeeland, opgesteld door de provincie Zeeland, in samenwerking met Rijkswaterstaat en andere Zeeuwse overheden, wordt de hoofdstructuur van Zeeland onder de loep genomen. Hierin komen een aantal duidelijke knelrelaties naar voren. Aanpassing van onder andere de N62 Tractaatweg heeft niet alleen een positieve invloed op de gehele Zeeuwse

structuur maar ook op de lokale verkeersdruk in Terneuzen. De aanpassing van de kanaalkruising Sluiskil hangt met dit onderwerp nauw samen.

Actualisatie Provinciaal Verkeers en Vervoersplan Zeeland (PVVP)

Dit plan is op 24 oktober 2008 vastgesteld. Het in 2003 vastgestelde Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) 'Mobiliteit op maat' is de basis voor het herziene PVVP. In dit plan is het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie voor de komende 10 jaar vastgelegd. De hoofddoelstelling van het PVVP luidt als volgt:

'Zeeland biedt aan iedereen een optimaal verkeers- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan de verschillende functies in de gebieden.'

Veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bepalen de kwaliteit van het verkeers- en vervoerssysteem. Zoals in de doelstelling wordt omschreven, beoogt het provinciale verkeers- en vervoersbeleid een optimaal verkeers- en vervoerssysteem aan te bieden, dat recht doet aan de verschillende functies in verschillende gebieden. Hiervoor is een zevental gebiedstypen geformuleerd. De volgende gebiedstypen worden voor Zeeland onderscheiden als basis voor een eigen gebiedsprofiel van het verkeers- en vervoersbeleid: zeehavens / industrie, stedelijk netwerk, dagrecreatie, verblijfsrecreatie, landelijk gebied, cultuurlandschap en natuurgebied. Zeeland kent twee gebieden waar de industrie, gekoppeld aan havens, leidend is in de ruimtelijke structuur. Het accent ligt in deze gebieden op bereikbaarheid. Het plangebied van de Tractaatweg is gelegen in het gebiedsprofiel van zeehavens / industrie. Het kenmerk van dit gebiedsprofiel is dat de (inter)nationale bereikbaarheid van deze gebieden leidend is. De nadruk ligt daarbij op vervoer over water, spoor en bus, en vervolgens bij vervoer over de weg. Het aanpakken van de Tractaatweg is in het kader van het verbeteren van de externe bereikbaarheid over de weg essentieel.

In het 'Actieprogramma PVVP 2012' is het project verbreding Tractaatweg opgenomen en verankerd. *'De huidige capaciteit van de weg is onvoldoende om het verkeersaanbod in 2020 zonder congestie te kunnen verwerken. Om dit te verbeteren wordt de weg omgebouwd tot een volwaardige stroomweg 2x2.'*

Gemeentelijk beleid Terneuzen

Het kader voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Terneuzen is deels een doorvertaling van het nationale en provinciale beleid. De algemene doelstelling is:

'Het bieden van een optimale mobiliteit voor de eigen inwoners en de gebruikers van de infrastructuur van de gemeente Terneuzen, afgestemd op de wensen en eisen per deelgebied en de beleidsdisciplines economie, ruimtelijk ordeningen milieu en natuur.'

Deze doelstelling wordt uitgewerkt in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Vooruitlopend hierop is een nota opgesteld over de huidige en toekomstige verkeersstructuur in de vorm van een wegcategoriseringsplan. Hierin wordt uitgegaan van een verbreding van de regionale stroomweg Tractaatweg.

5.10.2 EFFECTEN

Verkeersafwikkeling

Een vlotte doorstroming van het verkeer op het provinciaal en gemeentelijk hoofdwegennet is primair van belang voor de bereikbaarheid voor het lokale verkeer dat via de Tractaatweg zijn herkomst en/of bestemming heeft in de diverse kernen. Tevens heeft de weg volgens het provinciale beleid een regionale stroomfunctie. Een vlotte verkeersafwikkeling is van belang op stroomwegen. Een goede verkeersafwikkeling is tevens bevorderlijk voor de leefbaarheid (verkeershinder) en verkeersveiligheid. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van de verhouding tussen de verkeersintensiteiten en de capaciteit van wegvakken en kruispuntmodellen (IC-verhouding). Zodra deze hoger wordt dan 0,8 ontstaan er afwikkelingsproblemen en is de capaciteit van de weg niet meer toereikend.

In de referentiesituatie (situatie MER) is in de avondspits in noordzuid richting een redelijk hoge IC-waarde te vinden. Op verschillende wegvakken komt deze boven de 0,8 of zelfs 0,9 uit. Daarom wordt de plansituatie met deze situatie vergeleken.

De hoofdwegvakken van de N62 laten in de plansituatie een lage IC-verhouding zien, variërend van 0,3 tot 0,6. De verbetering van de capaciteit is toe te schrijven aan de verbreding maar ook aan de ongelijkvloerse kruisingen. De verkeersafwikkeling is daarom beter dan in de referentiesituatie.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid wordt beoordeeld aan de hand van de oriëntatie en aansluitingen van de omgelegde en nieuwe wegverbindingen en de eventuele afsluiting van bestaande wegverbindingen. Dit wordt mede bekeken ten opzichte van de ligging van de nieuw voorziene ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken. De consequenties hiervan voor het autoverkeer worden kwalitatief en kwantitatief beschreven.

De kwantitatieve beschrijving gebeurt aan de hand van selected links. Selected links geven de door de computer berekende toekomstige verkeersintensiteiten op bepaalde punten. Deze intensiteiten beschrijven hoe het verkeer zich gaat gedragen vanaf een specifiek gekozen punt. Op deze manier wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel verkeer daadwerkelijk gebruik maakt van de Tractaatweg.

Bij het voorkeursalternatief zal de bereikbaarheid verbeteren. In de onderstaande tabel is dat aangetoond door het berekenen van de reistijd op het wegvak Belgische grens – Westerscheldetunnel. In de plansituatie treedt voor de avond een winst op van 1,5 en 3,8 minuten doordat er ongelijkvloerse kruisingen zijn gerealiseerd.

Nr.	Wegnaam	Wegvak	Tijd Wegvak- ken (minuten)	Tijd op knoop- punten (minuten)	Totale tijd (minuten)	Gemiddelde snelheid (km/h)
1	Belgische grens - WST	MVT Avond Referentie	9,7	1,5	11,2	81,4
2	WST - Belgische grens	MVT Avond Referentie	11,7	1,8	13,5	67,1
3	Belgische grens - WST	MVT Avond Plan	9,7	0	9,7	94
4	WST - Belgische grens	MVT Avond Plan	9,7	0	9,7	94

Tabel 7: Reistijd

Door middel van selected links van het doorgaande verkeer op de Tractaatweg is verder bekeken hoe het verkeer zich in de plansituatie kan gedragen op de Tractaatweg. In de plansituatie

wordt de Tractaatweg gebruikt als een stroomweg. Er zit veel doorgaand verkeer op de Tractaatweg. Het wegnemen van de gelijkvloerse aansluitingen leidt tot een toename van doorgaand verkeer op de Tractaatweg in de plansituatie (zie selected links MER Tractaatweg). De bereikbaarheid verbetert daardoor voor de directe omgeving van de Tractaatweg.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt beoordeeld aan de hand van beschikbare gegevens over aantal, aard en locaties van ongevallen op de N62, N61 en N258. Vanuit dit ongevallenbeeld worden verwachtingen beschreven voor het veiligheidsniveau. De beoordeling op verkeersveiligheid is afhankelijk van de mate waarin er sprake is of kan zijn van een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet. De (toename van de) verkeersdruk moet in verhouding (blijven) staan tot de functie en de inrichting van de weg. De beoordeling van het aspect verkeersveiligheid is zowel kwantitatief als kwalitatief. De kwantitatieve invulling wordt gedaan aan de hand van mogelijke sluiproutes die in de huidige situatie te verwachten zijn. Door middel van een selected link worden de te verwachten routekeuzes in beeld gebracht voor de N252.

Het intensiteitgebied tussen een volledig belemmerde verkeersafwikkeling (in de file rijden en laminaire stroming) en een geheel vrije afwikkeling is een gebied met veel turbulentie in snelheid en afwikkeling. Dit is een onveilig gebied. Vooral in de ochtend en avondspits verkeert de Tractaatweg in dit overgangsgebied met een verhoogd ongevallenrisico. Met het verdubbelen van de Tractaatweg zal het verkeer zich vrij kunnen afwikkelen en zal het ongevalsrisico afnemen. Ten opzichte van de referentiesituatie worden door de nieuwe aansluitingen veiligere situaties gecreëerd. Door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen en het realiseren van een 2 x 2 rijstrook wordt de kans op een ongeval minder. Daarnaast zit er in de plansituatie minder verkeer op de Buthdijk en de zuidring van Axel. De selected link van de N252 laat zien dat circa 30 % van het doorgaande verkeer in de plansituatie kiest voor de Tractaatweg. Dit levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid omdat er minder kans is op een ongeval op de N252.

Leefbaarheid autoverkeer en fietsverkeer

De barrièrewerking blijft bestaan, maar door de verbreding van de Tractaatweg is er ter plaatse van de aansluitingen een kleinere barrièrewerking, omdat de kruisingen ongelijkvloers worden.

Ten opzichte van de referentiesituatie blijft de oversteekbaarheid in het voorkeursalternatief in aantallen gelijk. Er komen echter wel ongelijkvloerse kruisingen bij, waardoor er geen wachttijd meer is voor de verkeersregelinstanties..

Bij het aspect verkeersveiligheid is reeds beschreven dat er een afname is op de N252. Hierdoor is er minder sluipverkeer te verwachten op deze weg. Daarnaast laat de selected link van de N258 zien dat er geen sluipverkeer is op de weg Spui-Magrette. Door de verbeterde afwikkeling op de Tractaatweg is er op de N252 en de N685 (Spui-Magrette) minder sluipverkeer te verwachten. Door de verbreding van de Tractaatweg is in de plansituatie eveneens minder vrachtverkeer te verwachten op aangrenzende wegen. Het grootste aandeel van het vrachtverkeer zit in de plansituatie op de Tractaatweg.

Gebruikte verkeersintensiteiten

Voor de onderzoeken in het MER (onderdelen verkeer, geluid en luchtkwaliteit) is gebruik gemaakt van verkeersgegevens uit het Provinciale verkeersmodel. In het model is de ontwikkeling

van de ongelijkvloerse Kanaalkruising bij Sluiskil opgenomen. Bij de berekening is rekening gehouden met sociaal economische ontwikkelingen ten aanzien van de ontwikkeling van het glastuinbouwgebied en de industriële ontwikkelingen in de Koegorspolder. De plansituatie (2020) is vergeleken met de referentiesituatie (2020).

Na afronding van het milieueffectrapport is het verkeersmodel NRM model (Rijkswaterstaat) beschikbaar gekomen. Dit model is vanuit het rijk geaccordeerd als prognosemodel voor toekomstige ontwikkelingen. Voor het bestemmingsplan is daarom gekozen voor toepassing van het NRM bij de berekeningen voor met name de milieueffecten.

Hierbij is uitgegaan van het voorkeursalternatief en is het NRM voor de weg en de omgeving verfijnd.

Het NRM geeft prognoses voor de periode tot 2030, waardoor ook een beeld wordt gegeven van de ontwikkeling op langere termijn.

In tabel 8 zijn voor de wegvakken van de Tractaatweg de NRM uitkomsten weergegeven (na realisatie van de verbreding). De intensiteiten van het NRM vallen wat lager uit dan die uit het oude Provinciale verkeersmodel. Ten opzichte van de telgegevens in 2010 berekent het verkeersmodel NRM echter nog steeds een aanzienlijke toename van voertuigen op de Tractaatweg en blijft de noodzakelijkheid van de aanpassingen onverkort van toepassing.

Ten noorden van de Axelse Sassing	28.000
Tussen Axelse Sassing en Zwartehoek	23.000
Tussen Zwartehoek en Molenverkorting	22.000
Ten zuiden van Molenverkorting	21.000

Tabel 8 verkeersintensiteiten Tractaatweg volgens het NRM (2030) na realisering verbreding Tractaatweg (in motorvoertuigen per etmaal)

5.10.3 CONCLUSIE

Verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling zal verbeteren. Dit is te verklaren doordat de capaciteit en de doorstroming op de weg duidelijk zullen verbeteren door de verbreding, maar ook door de ongelijkvloerse kruisingen.

Bereikbaarheid

Alle alternatieven zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie. Met name het wegnemen van de gelijkvloerse aansluitingen leidt tot een toename van doorgaand verkeer op de Tractaatweg in de plansituatie.

Verkeersveiligheid

Door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen en het realiseren van een 2 x 2 stroomweg wordt de kans op een ongeval minder. Daarnaast is er in de plansituatie minder verkeer op de Buthdijk en de zuidring van Axel. Ook in de omliggende kernen leidt de afname van het sluipverkeer tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

Leefbaarheid

Het voorkeursalternatief leidt tenslotte tot een positief effect op de leefbaarheid. Met name de verwachte afname van het sluipverkeer leidt tot deze conclusie. De barrièrewerking en oversteekbaarheid veranderen niet wezenlijk.

5.11 Trillingen

5.11.1 WET- EN REGELGEVING

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder (Wet geluidhinder). Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is in de afwegingen. Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met trillingsbronnen en de mogelijke overlast daarvan voor mensen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt ten behoeve van het realiseren van een goede woon- en leefomgeving eventuele overlast van trillingen ook meegewogen. Op grond van 3.1.6 onder d, Besluit ruimtelijke ordening (Bro) juncto artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht (Awb). De richtlijnen van de Stichting Bouwresearch zijn als kader hiervoor gehanteerd.

5.11.2 EFFECTEN

In het kader van het opstellen van het MER Tractaatweg N62 is het aspect trillingen nader bekeken. Zowel de trillingen tijdens de aanlegfase als daarbuiten zijn in ogenschouw genomen. In de situatie buiten de aanlegfase kunnen zich diverse activiteiten voordoen die in potentie hinder of overlast door trillingen zouden kunnen veroorzaken. Vooral zwaar vrachtverkeer in combinatie met oneffenheden in het wegdek kunnen leiden tot hinder door trillingen. Over het gehele tracé en speciaal ter plaatse van de kunstwerken zullen aansluitingen van verschillende wegvakken dusdanig (technisch) worden uitgevoerd dat trillingshinder als gevolg daarvan tot het minimum wordt beperkt. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan het viaduct bij Axelse Sassing, waarbij de voegovergangen in dit viaduct worden weggenomen. De verwachting is dan ook dat deze trillingen beperkt van aard zijn en dat deze de grenswaarden uit de richtlijn Stichting Bouwresearch niet overschrijden.

In de situatie tijdens de aanleg van de nieuwe weggedeelten, kan er als gevolg van heien, grondverdichting of zwaar transport trillingshinder ontstaan. Hierbij worden de gevoelige gebouwen en bestemmingen in de (directe) omgeving in ogenschouw genomen. Aangezien de verbreding van de Tractaatweg op korte afstand van bebouwing wordt gerealiseerd, wordt trillingshinder licht negatief beoordeeld.

5.11.3 CONCLUSIE

Het realiseren en het gebruiken van de verbrede Tractaatweg kan in potentie trillingshinder of overlast veroorzaken. Voor de situatie buiten de aanlegfase is de verwachting dat deze trillingen beperkt van aard zijn en dat deze de grenswaarden uit de richtlijn Stichting Bouwresearch niet overschrijden. Voor de situatie tijdens de aanlegfase wordt de trillingshinder licht negatief beoordeeld.

5.12 Kabels en Leidingen

Planologisch relevante leidingen

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.¹¹⁾

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van afvalwater tussen de afvalwaterzuiveringsinstallatie van het Waterschap aan de Frankrijkweg en het lozingspunt in de Westerschelde;
- a. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken²⁾

Op basis van het provinciaal en gemeentelijk beleid zijn er geen andere planologische relevante buisleidingen in of nabij het plangebied aanwezig dan reeds in de voorgaande alinea beschreven. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal een Klic-melding worden uitgevoerd, waardoor eventueel overige aanwezige kabels en leidingen aangetoond kunnen worden waarmee rekening gehouden dient te worden bij werkzaamheden.

¹ Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (Laatstgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

² Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Planvorm

Het bestemmingsplan heeft het doel het juridisch-planologisch kader te geven voor de verdubbeling van de Tractaatweg. Eén en ander heeft geresulteerd in een planopzet met een beperkt aantal bestemmingen, een gedetailleerd kaartbeeld en een uniforme opzet van de bouwregels. Uitgangspunt is dat de verbeelding zo veel mogelijk informatie biedt omtrent de toelaatbare gebruiksvorm en de bouwmogelijkheden op een perceel. Voordeel hiervan is een snel inzicht in de gebruiks- en bouwmogelijkheden waardoor het mogelijk is gebruikers van het bestemmingsplan goed te informeren.

Het juridische gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit een geometrische plaatsbepaling van het plangebied en van de daarin aangewezen bestemmingen (hierna: verbeelding) met regels. Bij ieder plan hoort een toelichting, maar dit onderdeel heeft als zodanig geen rechtskracht. De verbeelding van het bestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg' bestaat uit één analoog kaartblad.

De regels zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken: inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels. In paragraaf 6.2 wordt de inhoud nader toegelicht. Bij het opstellen van de regels en de verbeelding is uitgegaan van de richtlijnen 'Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012)'

6.2 Toelichting op de bestemmingen

1. INLEIDENDE REGELS

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

2. BESTEMMINGSREGELS

Agrarisch (artikel 3)

De gronden met de bestemming Agrarisch zijn bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijven, nevenactiviteiten, extensieve dagrecreatie en voorzieningen zoals water, groenelementen en nutsvoorzieningen. Dit betekent dat de aanleg van landschapselementen of de aanpassing van oevers binnen de bestemming mogelijk is..

Binnen deze bestemming mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht. Het betreffen lage tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen en bouwwerken, geen gebou-

wen zijnde, met uitzondering van overkappingen, paardenbakken, stapmolens en voorzieningen voor opslag.

Teeltondersteunende voorzieningen zoals boog- en gaaskassen en stellingen zijn met een afwijkingsprocedure van de bouwregels ook buiten bouwvlakken toelaatbaar.

Paardenbakken

Paardenbakken en stapmolens zijn in principe uitsluitend binnen bouwvlakken toegestaan. Met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid is realisatie in aansluiting op een agrarisch bouwvlak of in aansluiting op bijvoorbeeld het perceel van een burgerwoning, mogelijk. In de gebruiksregels is opgenomen dat verlichte paardenbakken (zonder bovenafdekking), met geluidsinstallaties niet zijn toegestaan.

Fruitteelt

Nieuwe boomgaarden voor fruitteelt zijn in principe binnen een afstand van 50 meter van woningen van derden of verblijfsrecreatieve terreinen niet toegestaan. Dit is vastgelegd in de specifieke gebruiksregels.

Agrarisch met waarden - Coulisselandschap en Microreliëf (artikel 4,) Agrarisch met waarden - Staats-Spaanse Linies (artikel 5)

Deze bestemming is toegekend aan agrarische gronden die zowel landschappelijk als cultuurhistorisch – en in het geval van de gronden met de bestemming Agrarisch met waarden – Coulisselandschap en Microreliëf - uit oogpunt van natuur, waardevol zijn. De basisregeling voor deze gronden wijkt in grote lijnen niet af van de regeling voor Agrarisch met dien verstande dat bij de toepassing van afwijkingsprocedures en wijzigingen steeds de belangen van natuur, landschap en cultuurhistorie worden meegewogen. Ook worden deze waarden beschermd door het opgenomen aanlegverbod voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden zonder omgevingsvergunning.

De vergunningplichtige werken zijn afgestemd op de betrokken waarden (onder andere het aanbrengen van verhardingen buiten het bouwvlak en het uitvoeren van een aantal grondbewerkingen op de gronden met de bestemming Agrarisch met waarden – Coulisselandschap en Microreliëf en het uitsluitend vergunningplichtig stellen van het aanbrengen of verwijderen van beplantingen in de schootsvelden van de (bestemming Agrarisch met waarden - Staats-Spaanse Linies).

Bedrijf (artikel 6)

De voor 'Bedrijf' bestemde gronden ziet op de aanduidingen 'specifieke vorm van agrarisch - agrarisch hulp- en nevenbedrijf' een agrarisch hulp- en nevenbedrijf en 'specifieke vorm van bedrijf loonbedrijf en grondverzet' behorende tot categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, nutsvoorzieningen en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen en laad- en losvoorzieningen. Bedrijfsbebouwing, één bedrijfswoning en bouwwerken geen gebouw zijnde, alsmede voorzieningen voor opslag zijn toegestaan. Hiervoor zijn bouwregels opgenomen. Daarnaast zijn nog enkele specifieke gebruiksregels opgenomen.

Groen (artikel 7)

Deze bestemming is toegekend aan enkele groenvoorzieningen in het plangebied.

Natuur (artikel 8)

Deze bestemming is toegekend aan de gronden die zijn aangewezen als beschermd natuurmonument dan wel in eigendom zijn van terreinbeherende natuurbeschermingsorganisaties en als natuurgebied worden beheerd. De informatie uit de Verordening Ruimte Provincie Zeeland heeft hieraan ten grondslag gelegen. Daarnaast is het gebied dat is aangewezen als natuurcompensatie ook middels als natuur bestemd. Ter bescherming van de waarden is een aanlegverbod voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden zonder omgevingsvergunning opgenomen.

Verkeer (artikel 9)

De bestemming verkeer is in dit bestemmingsplan de bestemming met de meest verstrekkende ruimtelijke gevolgen. Alle infrastructurele ingrepen die verband houden met de aanleg van de verdubbeling van de Tractaatweg en de aanleg van de op- en afritten ter plaatse van de Tractaatweg zijn geregeld in de bestemming verkeer.

Er worden in de regels eisen gesteld ten aanzien van de verdubbeling van het tracé. Binnen deze bestemming zijn ten dienste van de bestemming 'Verkeer' niet voor bewoning bestemde gebouwen, bijvoorbeeld transformatorhuisjes, en andere bouwwerken toegestaan. Specifieke bouwregels voor straatmeubilair worden in deze bestemmingen niet gegeven. Dergelijke bouwwerken, zoals verkeersborden, wegbewijzingsborden, verkeerssignaleringssystemen enabri's zijn vergunningvrije bouwwerken.

Water (artikel 10)

De voor 'Water' bestemde gronden ziet op het mogelijk maken van waterpartijen en (primaire) waterlopen, zoals sloten, watergangen, singels, taluds, bermstroken, oevers, bruggen, steigers, ondergeschikte groenvoorzieningen en andere tot de bestemming behorende watervoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn slecht bouwwerken, geen gebouw of overkapping zijnde toegestaan van maximaal 2 meter hoog.

Wonen (artikel 11)

De woning aan de Sasweg 1 (met bijbehorende bijgebouwen en tuin) is als Wonen bestemd. De inhoudsmaat van woning (inclusief aan- en uitbouwen) bedraagt maximaal 750 m³, de toelaatbare goothoogten bedraagt maximaal 6 meter. De toelaatbare oppervlakte bijgebouwen (altijd vrijstaand) is afhankelijk van de omvang van het perceel en varieert van 60 m² tot 120 m². Zowel voor het verruimen van de maximale maat voor woningen als van bijgebouwen zijn afwijkingsbevoegdheden opgenomen. De bestemming Wonen biedt de mogelijkheid om nevenactiviteiten te ontwikkelen in de bestaande bebouwing.

Leiding - Brandstof 2 (artikel 12), Leiding - Gas – 2, 3, 7 en 10 tot en met 16 (artikel 13-22) Leiding - Hoogspanning (artikel 23) Leiding - Riool (artikel 24) Leiding - Water (artikel 25)

Deze bestemmingen betreffen een dubbelbestemming. Dit betekent dat de gronden welke zijn bestemd als 'Leiding - Brandstof – 2', 'Leiding - Gas – 2, 3, 7 en 10 tot en met 16', 'Leiding - Hoogspanning', 'Leiding – Riool', Leiding – Water'. behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd zijn voor de instandhouding en bescherming van gasleidingen, hoogspanningsleidingen, de leidingen binnen de leidingstrook, de rioolleiding en de waterleiding. Binnen deze bestemming mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd en is daar waar nodig een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen ter bescherming van de leidingen.

Waarde - Archeologie - 2 en 3 (artikel 26-27)

Ter bescherming van de aanwezige archeologische waarden in het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2 en 3' opgenomen. Bouwwerken, geen gebouw zijnde mogen worden gerealiseerd. Voor het realiseren van bouwwerken op grond van de andere onderliggende bestemmingen is voorgeschreven dat de archeologische waarden niet worden geschaad hierdoor. Een rapportage dient dit te bevestigen. Voorts is er voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist.

Waarde – Waardevolle dijk (artikel 28)

De voor 'Waarde – Waardevolle dijk' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar geldende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de versterking van cultuurhistorische, landschappelijke en/of natuurwetenschappelijke waarden. De regels van de dubbelbestemming 'Waarde-Waardevolle dijk' prevaleren boven de regels die gelden ingevolge de andere bestemmingen, uitgezonderd de regels van de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering'. Er zijn alleen bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan. Voorts kunnen via een omgevingsvergunning, werken of werkzaamheden worden uitgevoerd.

Waterstaat-Waterkering (artikel 29)

Deze bestemming betreft een dubbelbestemming. Dit betekent dat de gronden welke zijn bestemd als Waterstaat - Waterkering, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd zijn voor de waterkering en de waterbeheersing. Binnen deze bestemming mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

3. ALGEMENE REGELS

Anti-dubbeltelregel (artikel 30)

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Algemene bouwregels (artikel 31)

In artikel 31 is geregeld dat het college van burgemeester en wethouders nadere eisen kan stellen aan plaatsing van gebouwen, de dakhelling van hellende dakvlakken en de plaatsing en vormgeving van bouwwerken geen gebouw zijnde.

Algemene gebruiksregels (artikel 32)

Binnen dit artikel is het verboden gebruik van de gronden geregeld. Hiervan kan afgeweken worden bij een omgevingsvergunning indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik dat niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Algemene aanduidingsregels (artikel 33)

Volgens de wet Geluidhinder (artikel 40) is het verplicht om voor het terrein gelegen rondom een industrieterrein, een zone op te nemen in het bestemmingsplan. In artikel 33 zijn twee gebiedsaanduidingen opgenomen, namelijk 'geluidzone-industrie 1' en 'geluidzone-industrie 2'. Voor de in deze gebiedsaanduiding gelegen gronden is het bouwen van nieuwe gebouwen met een geluidsgevoelige bestemming, uitsluitend toegestaan, indien is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege het industrielawaai op de gevels van de gebouwen met deze geluidsgevoelige bestemming niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

Algemene afwijkingsregels (artikel 34)

In artikel 34 is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebouwingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen én het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde bouwhoogte.

Algemene wijzigingsregels (artikel 35)

In artikel 35 zijn algemene wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders om het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebouwingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen én het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde bouwhoogte mogelijk te maken. Ook is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het verleggen van de dubbelbestemming 'Leiding – Water' en 'Leiding – Hoogspanning'.

4. OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Overgangsrecht (artikel 36)

Conform artikel 3.2.1 Besluit ruimtelijke ordening is artikel 18 toegevoegd betreffende het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij omgevingsvergunning afwijken worden verleend tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan. In lid 3 is een hardheidsclausule opgenomen die een afwijking mogelijk maakt indien het hanteren van de overgangsregels leidt tot onbillijkheid jegens personen.

Slotregel (artikel 37)

Het bestemmingsplan kan worden aangehaald onder de naam bestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg'.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Regelgeving grondexploitatie

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling van de deze afdeling is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan. De bouw van een weg valt niet onder een bouwplan, zoals opgenomen in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet aan de orde.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Uit een summier exploitatieoverzicht blijkt dat het plan economisch uitvoerbaar is.

Beschikbaar budget

In het convenant tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de uitvoering van enkele besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het Derde memorandum van Overeenstemming is overeengekomen dat het Rijk ongeveer € 100 miljoen (geïndexeerd t/m 2012 €105.388.000) bijdraagt aan de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg, bestaande uit € 80 miljoen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in de periode 2009-2014 en een som ter hoogte van de door Vlaanderen te betalen werkelijke kosten van verwerving van het Nederlandse deel van de Hedwigepolder, geschat op circa € 20 miljoen. In het convenant staat expliciet vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de verdubbeling van de Sloeweg en de Tractaatweg. De ondertekening van dit convenant heeft op 30 januari 2006 plaatsgevonden.

In het MIZ 2013-2017 is een taakstellend budget voor de Sloeweg en de Tractaatweg gereserveerd van € 105.388.000.

De kosten

De huidige globale budgetraming van de investeringskosten voor de Tractaatweg komt uit op een bedrag van € 60 mln., ex. BTW. Dit bedrag is inclusief vastgoed- en engineeringkosten. De raming is gebaseerd op het vastgestelde plan. Volgens de raming zal de aanneemsom voor de Tractaatweg € 48 mln. Bedragen. In de voorjaarsconferentie van 2011 hebben GS besloten over de financiering van de N62, Sloeweg en Tractaatweg. De Sloeweg en Tractaatweg krijgen ieder 50% van het beschikbare budget voor de N62, dus ruim € 52 mln. Het college van GS heeft echter aangegeven zich garant te stellen voor een budget van maximaal 60 mln. Hieruit blijkt dat het plan economisch haalbaar is.

8 MAATSCHAPPELIJKE TOETSING EN OVERLEG

8.1 Maatschappelijke toetsing

De gemeente betreft de bevolking in principe bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Het ontwerp van het bestemmingsplan zal te zijner tijd in verband daarmee vanaf 6 juni 2013 tot en met 17 juli 2013 ter inzage gelegen, waarbij informatie kon worden ingewonnen. Tijdens deze periode konden zienswijzen worden ingediend, welke na afloop aan de gemeenteraad ter besluitvorming worden voorgelegd. Ook in het gemeentelijk weekblad is van de procedure kennisgegeven. Het plan is eveneens digitaal ontsloten via de gemeentelijke website en de landelijke website ruimtelijkeplannen.nl.

Het plan is voorafgaand, in het kader van burgerparticipatie, in verschillende informatiebijeenkomsten en kleinere bijeenkomsten voorgelegd, waarin de gelegenheid is gegeven om mee te praten over de verdere uitwerking.

8.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het concept ontwerp bestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg' is op 11 april 2013 toegezonden aan:

1. Provincie Zeeland;
2. Waterschap Scheldestromen;
3. Veiligheidsregio Zeeland;
4. Rijkswaterstaat;
5. ZLTO, afdeling Terneuzen;
6. Zeeuwse Milieufederatie;
7. N.V. Nederlandse Gasunie;
8. Delta N.V.;
9. Zeeland Seaports;
10. ProRail;
11. Natuurbeschermingsvereniging De Steltkluut;
12. Zeebra Gasnetwerk;
13. BV Kanaalkruising Sluiskil;
14. Veilig Verkeer Nederland;
15. Fietzersbond.

Binnen de gestelde termijn, tot 6 mei 2013, zijn er zes overlegreacties ontvangen. Deze zijn samengevat en beoordeeld in een afzonderlijke notitie. Daar waar nodig is het (ontwerp)plan hierop aangepast. Deze notitie 'Reacties concept ontwerp bestemmingsplan Verdubbeling Tractaatweg' is in bijlage 10 opgenomen.

9 GEWIJZIGDE VASTSTELLING

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende bijlagen heeft ter inzage gelegen vanaf 6 juni 2013 tot en met 17 juli 2013. Er zijn 31 zienswijzen op het bestemmingsplan ingebracht. Zienswijze 30 en 31 zijn buiten de termijn binnengekomen en derhalve niet-ontvankelijk.

De ingebrachte zienswijzen zijn samengevat en beantwoordt in de 'Antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg' en ambtshalve wijzigingen'. Het ontwerpbestemmingsplan is tevens ambtshalve op onderdelen nog aangepast. Voor het overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en de ambtshalve aanpassingen wordt verwezen naar de notitie 'Antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Verdubbeling Tractaatweg' en ambtshalve wijzigingen'.

