



Milieueffectrapport / (Voor) ontwerp Bestemmingsplannen 'Sluis aan Zee!'

Deel B: Achtergrondrapport

FOR PEOPLE, PROFIT AND PLANET

Gemeente Sluis-Aardenburg



JULI 2002



HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Telefoon (024) 328 42 84
Telefax (024) 323 93 46
www.royalhaskoning.com

Zeeland 2002

Rijk verleden, arme stakkers,
Vol regenten, 't Woord gestand.
Bløf en Toorop, strakke akkers,
Duizend kerken en één krant.

Harde kerels, zachte meiden
Weerloos weerbaar als basalt.
Waar geen zeehelden meer strijden
Staan nu caravans gestald.

Land verdronken, kussend water,
Zilte liefde, vroeg of later
Lichte luchten, rechte voren.

Bruggen, dijken, tunnelboren.
Soms nog angstig weer op zolder
Want ik worstel en ontpolder.

Sip Beth

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24326 42 84

Telefoon

Fax

Info@nijmegen.royalhaskoning.com

E-mail

www.royalhaskoning.com

Internet

Amhem 09122561

KvK

Documenttitel Milieueffectrapport 'Sluis aan Zee!'
Deel B Achtergrondrapport
Status Eindconcept
Datum 5 juli 2002
Projectnaam MER 'Sluis aan Zee!'
Projectnummer 4L0053.A0
Opdrachtgever Gemeente Sluis-Aardenburg
Referentie 4L0053.A0/R006/LL/KMA/Nijm

Opgesteld door Projectteam 'Sluis aan Zee!'

Gecontroleerd door LL

Datum/paraaf controle *LL* 15 juli 2002

Goedgekeurd door MDV

Datum/paraaf goedkeuring *MDV* 10/7/2002





Milieueffectrapport (MER) 'Sluis aan Zee!'

Samenvatting

5 juli 2002

Eindconcept

Gemeente Sluis-Aardenburg



A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84

Telefoon

Fax

info@nijmegen.Royalhaskoning.com

E-mail

www.Royalhaskoning.com

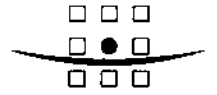
Internet

Arnhem 09122561

KvK

Documenttitel	Milieueffectrapport (MER) 'Sluis aan Zee!'
	Samenvatting
Verkorte documenttitel	MER 'Sluis aan Zee!'
Status	Eindconcept
Datum	5 juli 2002
Projectnaam	MER 'Sluis aan Zee!'
Projectnummer	4L0053.A0
Opdrachtgever	Gemeente Sluis-Aardenburg
Referentie	4L0053.A0/R006/MDV/KMA/Nijm

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING



INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING		Blz.
1	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	MER en (voor)ontwerp bestemmingsplannen	1
1.3	Leeswijzer	4
2	KADER, DOELSTELLINGEN EN HAALBAARHEID	7
2.1	Probleemanalyse, beleidskader en doelstellingen	7
2.1.1	Sociaal economische analyse en financiële haalbaarheid	7
2.1.2	Beleidskader	8
2.1.3	Doelstellingen van het project	9
2.2	Nut & noodzaak en locatiekeuze van 'Sluis aan Zee!'	10
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALTERNATIEVEN EN EFFECTEN	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Referentiesituatie en effecten landschap, ecologie en verkeer	13
3.3	Schutsluis met strekdammen en wachthavens te Cadzand-Bad	17
3.4	Kanaal noordpad	17
3.5	Opties bij Retranchement	18
3.6	Kanaal zuidpad	19
3.7	Jachthaven en omgeving	20
3.8	Nieuwe natuurgebieden	23
3.9	Totaal overzicht effect waarderungen 'Sluis aan Zee!'	23
4	SAMENSTELLING EN VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	25

SAMENVATTING MILIEUEFFECTRAPPORT 'SLUIS AAN ZEE!'

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

'Sluis aan Zee!' is een project dat van belang is voor de gehele regio West Zeeuws-Vlaanderen. Het initiatief wordt gevisualiseerd in figuur 0-1 en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Jachthaven met circa 600 ligplaatsen, voorzieningen, 200 à 300 woningen en het herstel van de buitenwallen aangrenzend aan de jachthaven;
- Zeesluis met strekdam en wachthavens te Cadzand-Bad;
- Kleine haven, parkeerplaats, natuur en recreatie te Retranchement;
- Kanaal en aangepaste fiets-, weg-, brug- en waterhuishoudkundige infrastructuur;
- Omvangrijke investering in nieuwe natuur- en landschapontwikkeling in de regio.

Sluis-Aardenburg fuseert per 1 januari 2003 met Oostburg tot de nieuwe gemeente Sluis. Het project ligt op het grondgebied van de huidige gemeenten Sluis-Aardenburg, Oostburg en Vlissingen en heeft indirect effecten op het grondgebied van de Belgische gemeente Knokke-Heist. Het College van Burgemeester en Wethouders is initiatiefnemer en de gemeenteraad van Sluis-Aardenburg treedt op als coördinerend bevoegd gezag. De raden van Sluis-Aardenburg, Oostburg en Vlissingen, het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen, Rijkswaterstaat en de provincie Zeeland zullen de besluiten moeten nemen, die voor realisatie van 'Sluis aan Zee!' nodig zijn. Het beleid voor de hele regio West Zeeuws-Vlaanderen richt zich op behoud en versterking van de unieke ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Samen met toeristisch-recreatieve ontwikkelingen moet dit het sociaal-economisch perspectief verbeteren. 'Sluis aan Zee!' is onderdeel van de op het Streekplan gebaseerde gebiedsgerichte uitwerking van West Zeeuws-Vlaanderen. In figuur 0-2 ziet u een eerste aanzet van dit beleid.

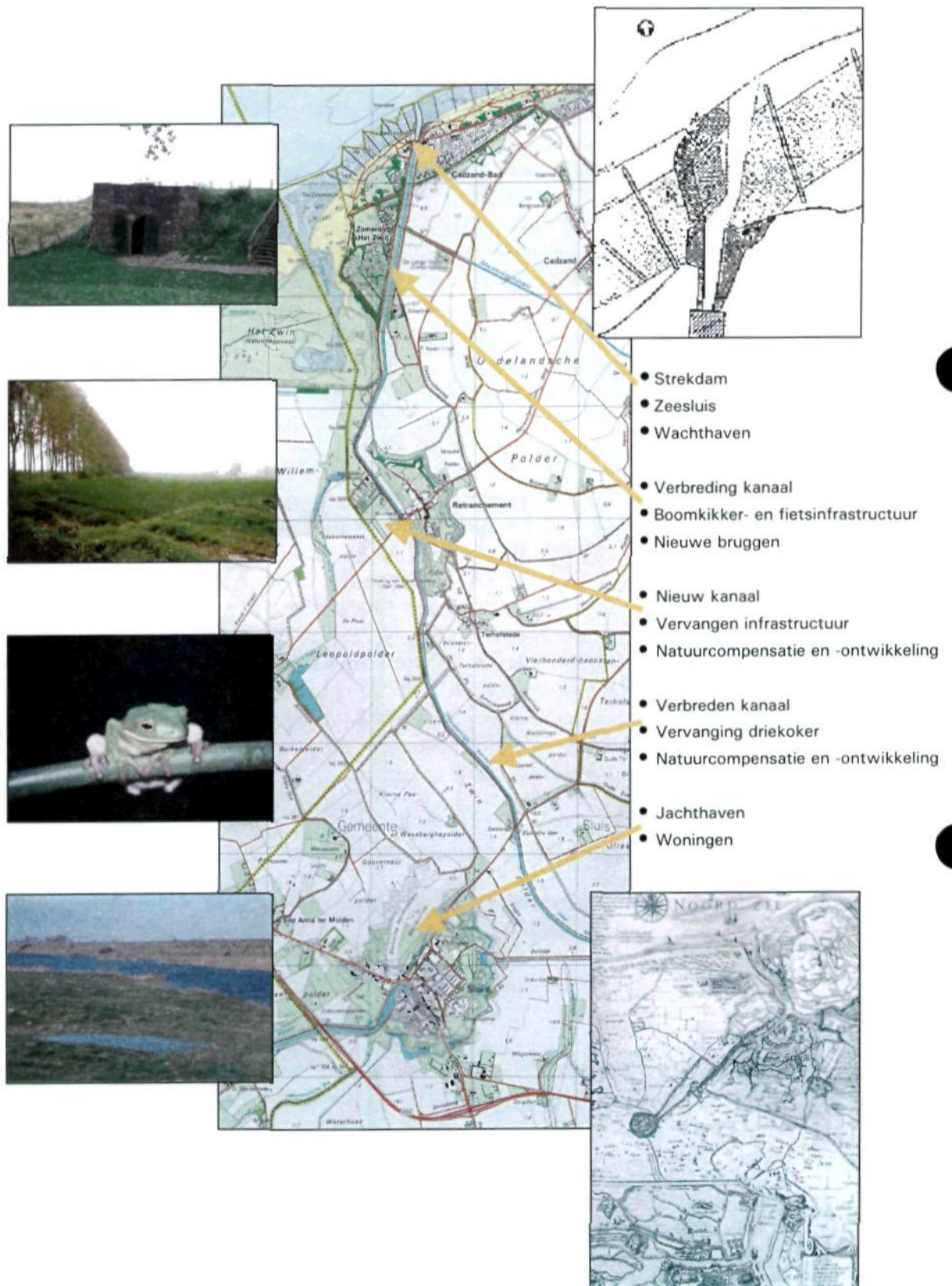
1.2 MER en (voor)ontwerp bestemmingsplannen

Het milieueffectrapport (*af te korten als: MER*) 'Sluis aan Zee!', waarvan de samenvatting nu voor u ligt, bestaat uit twee delen:

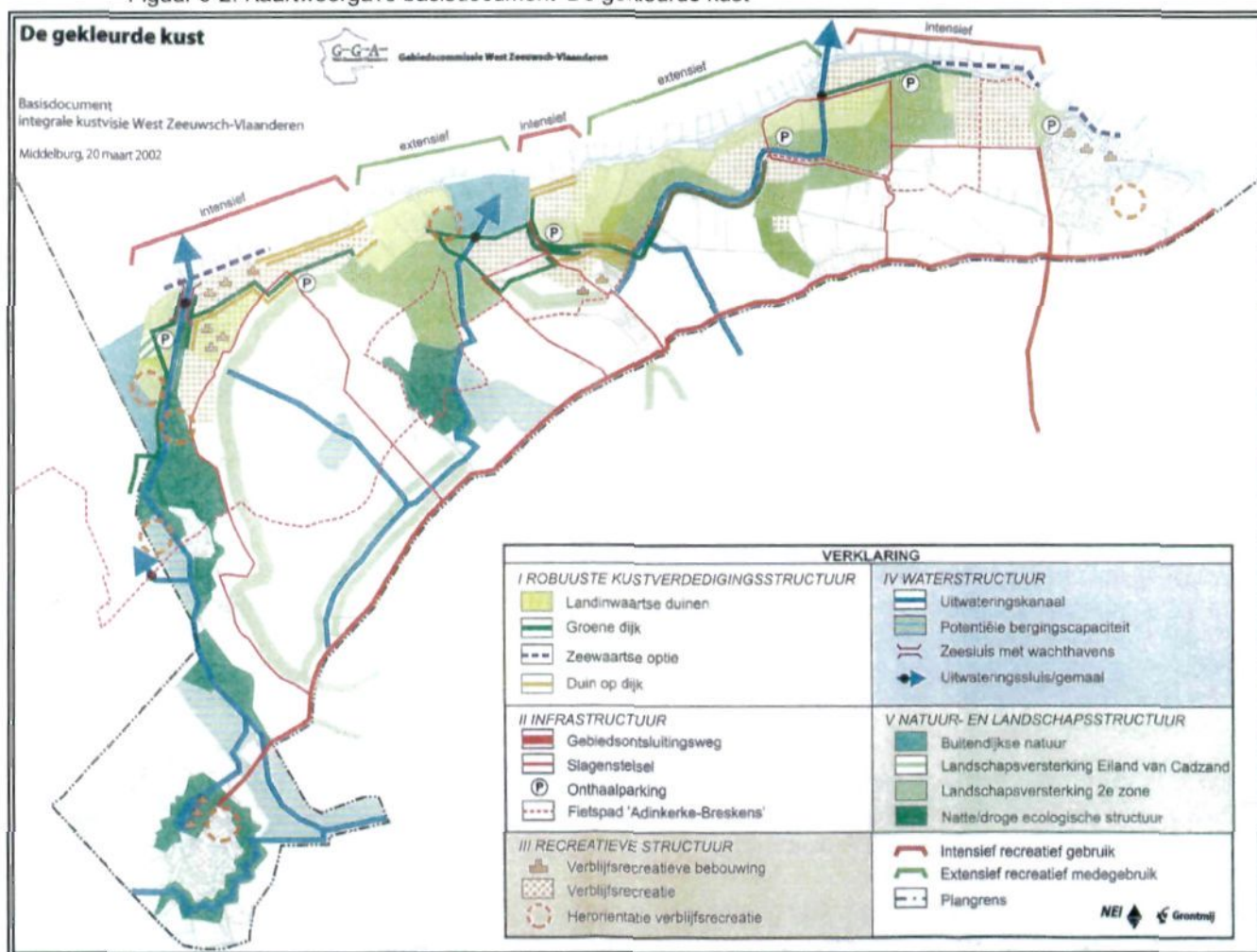
- Deel A: Hoofdrapport met daarin de voor de besluitvorming essentiële delen;
- Deel B: Achtergrondrapport met achterliggende technische informatie.

In het MER vindt u alle relevante milieu informatie, die nodig is om tot een goed doordachte en onderbouwde keuze te komen. Het MER bouwt voort op de startnotitie voor de milieueffectrapportage (21 juni 2001), de informatieavonden te Sluis en Retranchement (27 en 29 juni 2001) en de richtlijnen voor de inhoud van het MER, zoals vastgesteld door de raad van Sluis-Aardenburg (6 december 2001). In het MER komen de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven en varianten voor de uitvoering van de verschillende onderdelen van het project aan de orde. Deze worden op hun milieueffecten getoetst en vergeleken. Bij de uiteindelijke keuze tussen varianten gaat het ook om andere aspecten zoals kosten, haalbaarheid en belangen van burgers en (grond)eigenaren.

Figuur 0-1: Belangrijkste deelactiviteiten verbonden aan het project 'Sluis aan Zee!'



Figuur 0-2: Kaartweergave basisdocument 'De gekleurde kust'



Daarom is tegelijkertijd met het MER de financieel-economische haalbaarheid onderzocht en zijn de (voor)ontwerp bestemmingsplannen opgesteld. Het voordeel daarvan is dat aan de diverse betrokken overheden en burgers maximale duidelijkheid kan worden geboden. De mede op het MER gebaseerde voorlopige keuze van het gemeentebestuur is immers vertaald naar concrete (voor)ontwerp bestemmingsplannen met plankaarten, voorschriften en toelichting. Dit wordt in procedure gebracht met alle waarborgen voor overleg, hoor en wederhoor en beroep die de Wet Ruimtelijke Ordening biedt. De stukken zijn in concept besproken met een Stuurgroep met vertegenwoordigers van alle betrokken overheden en een Klankbordgroep met vertegenwoordigers van belanghebbende maatschappelijke organisaties (zie colofon).

MER en (voor)ontwerp bestemmingsplannen liggen gedurende 4 weken na publicatie ter inzage in de gemeentehuizen van Sluis, Oostburg en Knokke-Heist. Reacties en zienswijzen kunnen mondeling tijdens de informatie-avonden of schriftelijk tot 4 weken na publicatie worden toegezonden.

De opmerkingen op het milieueffectrapport (MER) kunnen slechts betrekking hebben op het niet voldoen van het rapport aan de richtlijnen inzake de inhoud van het MER en de wettelijke eisen of op onjuistheden die het rapport bevat. Schriftelijke reacties op het MER kunnen worden toegezonden aan:

Gemeenteraad van Sluis-Aardenburg
Postbus 15
4527 ZG Aardenburg

De reacties op de (voor)ontwerp bestemmingsplannen kunnen alles betreffen. De schriftelijke reacties op de (voor)ontwerp bestemmingsplannen kunnen worden toegezonden aan:

Gemeente Sluis-Aardenburg
t.a.v. het College van Burgermeester & Wethouders
Postbus 15
4527 ZG Aardenburg

Het College van Burgemeester en Wethouders van Sluis-Aardenburg vindt dat 'Sluis aan Zee!' een kans biedt voor de regio, die gelet op de sociaal-economische problematiek niet mag blijven liggen!

1.3 Leeswijzer

In deze samenvatting wordt kort de voor de besluitvorming essentiële informatie *gepresenteerd*. De samenvatting is los van het MER leesbaar. Het MER zelf biedt veel meer informatie over de milieuaspecten, de technische achtergronden van de deelprojecten, de gebruikte methodes en technieken, de achterliggende berekeningen, de gemaakte afwegingen, et cetera. Het MER (Deel A en Deel B) ligt ter inzage in de gemeentehuizen van Sluis, Oostburg en Knokke-Heist. Ter plekke is er tegen een beperkte vergoeding gelegenheid van een kopieer-faciliteit gebruik te maken. Tegen kostprijs kan het MER ter plekke ook worden besteld. De samenvatting, die nu voor u ligt is er afzonderlijk en los van het MER, gratis verkrijgbaar.

In deze samenvatting wordt in **hoofdstuk 2** stilgestaan bij aanleiding, beleidskader en de doelstellingen van het project (paragraaf 2.1). Vervolgens wordt in paragraaf 2.2 ingegaan op de "nut en noodzaak" om op deze locatie tot realisatie van 'Sluis aan Zee!' te komen en op de financieel-economische haalbaarheid van het project.

In **hoofdstuk 3** van deze samenvatting worden de voorgenomen activiteit en de alternatieven en varianten beschreven. Er wordt aangegeven op welke wijze deelactiviteiten kunnen worden uitgevoerd en op welke manier er, gelet op het voorkomen of beperken van negatieve effecten of juist het maximaliseren van positieve effecten, kan worden gevarieerd. Direct na het beschrijven van de varianten wordt aangegeven wat de milieueffecten zijn. De waardering van deze effecten wordt afgezet tegen de zogenaamde autonome ontwikkeling van het gebied (Nul- of Referentie-alternatief), een situatie in het jaar 2005, waarbij de voorgenomen activiteit geen doorgang vindt. Aangegeven wordt op welke wijze qua uitvoeringswijze, plaats en tijd niet te vermijden (milieu)-effecten kunnen worden gemitigeerd (=verzacht/ beperkt).

In **hoofdstuk 4** worden het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en de keuze van het College van Burgemeester en Wethouders met betrekking tot het zogenaamde Voorkeursalternatief (=VKA) beschreven. Tenslotte wordt hier het totaal perspectief van het voorkeursalternatief gerelateerd aan de doelstellingen van 'Sluis aan Zee!' en wordt het perspectief geschetst gezien vanuit sociaal-economisch, natuur en landschaps- en leefbaarheidsperspectief. Het hoofdstuk sluit af met een overzicht van leemten in kennis en de manier waarop daarmee moet worden omgegaan in het kader van een evaluatieprogramma, dat onder verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag zal worden uitgevoerd tijdens en na de realisatie van het project.

2 KADER, DOELSTELLINGEN EN HAALBAARHEID

2.1 Probleemanalyse, beleidskader en doelstellingen

2.1.1 Sociaal economische analyse en financiële haalbaarheid

Isabella van Portugal huwde Filips de Goede in Sluis. Filips de Stoute zei ooit: "Wie Sluis bezit, bezit Vlaanderen". Met het verlies van de verbinding naar zee verloor Sluis gedurende langere tijd ook haar welvaart. Het groots en rijk middeleeuws verleden van de regio staat in schril contrast met het ontbreken van grote investeringen in het gebied sinds de scheiding met België in 1831. De West Zeeuws-Vlaamse bevolking ontwikkelde zich in sociaal-economisch opzicht grotendeels op eigen kracht. Logisch dat de West Zeeuws-Vlaming staande op de dijk "die schepen nog niet ziet varen hoor" en grote twijfels heeft over investeringen in zijn of haar regio. Echter: recreatie en toerisme profiteerden van de unieke kwaliteiten van landschap, cultuurhistorie, natuur, rust en ruimte en boden de regio in sociaal-economisch opzicht enig soelaas. De kern Sluis slaagde er daarnaast in om een grote massa koopkrachtige Belgen als koop-, bank- en culinair dagtoerist naar zich toe te trekken.

West Zeeuws-Vlaanderen telt 17 kernen, 24.000 inwoners en een beroepsbevolking van 10.000 personen. Bedrijven zijn relatief klein. Groothandel, dienstverlening, toerisme, horeca en de landbouw domineren. Qua omzet en werkgelegenheid blijft de regio sterk achter bij Zeeland en bij de rest van Nederland. De demografische ontwikkeling is er het laatste decennium negatief. Dit is het sterkst in Sluis-Aardenburg. Gelet op de bevolkingsopbouw zal zich dat de komende jaren, als er niets gebeurt, versterkt doorzetten. Behoud van sociaal-maatschappelijke voorzieningen (scholen, ziekenhuis en dergelijke) staat hierdoor onder druk. In het "concept voorontwerp Gebiedsprogramma West Zeeuws-Vlaanderen" worden de volgende negatieve tendensen aangegeven:

- Wegvallen autoveer Breskens-Vlissingen;
- Vervaging landsgrenzen met negatieve effecten op kooptoeerisme;
- Vergrijzend aanbod op de arbeidsmarkt;
- Tendens wegvallen sociale voorzieningen en scholen in de streek;
- Wegtrekken van intellectueel kapitaal.

Er wordt gewezen op een noodzakelijke kwaliteitsverbetering in de toeristisch-recreatieve sector. 'Sluis aan Zee!' is het meest omvangrijke en ingrijpende project binnen het concept voorontwerp Gebiedsprogramma en een belangrijke kurk, waarop de sociaal-economische ontwikkeling van de regio drijft.

Realisatie van alle projectonderdelen van 'Sluis aan Zee!' vergt een totale investering (inclusief BTW, voorbereiding, directie, winst en risico) van 52 miljoen euro. De opbrengsten voor het 'vermarkten' van 200 à 300 woningen en de verkoop van circa 4 miljoen m³ zand en klei zijn fors, maar op dit moment moeilijk exact in te schatten. Het saldo van de benodigde investeringen varieert tussen 5 en 34 miljoen euro. Bij gunstige financieel-economische factoren is de investering uitgaande van een zogenaamde basisvariant, waarbij jachthaven en woningen een matig succes zijn, begroot op 10 miljoen euro. De zogenaamde variant met de meeste ambities voor de jachthaven en verkoop levert een winst op van 7 miljoen euro. De jaarlijkse exploitatie sluit positief op 0,35 á 0,75 miljoen euro winst per jaar. 'Sluis aan

Zee!' levert direct 400 tijdelijke en 100 á 190 structurele arbeidsplaatsen op, een sterke regionale uitstraling en veel indirecte werkgelegenheid.

Meer informatie over de negatieve sociaal-economische tendensen en de wijze waarop dit door een nieuwe impuls als 'Sluis aan Zee!' kan worden doorbroken, treft u aan in het Achtergrondrapport "Sluis aan Zee, Marktverkenning, financiële haalbaarheid en economische effecten" (Ecorys-NEI, juli 2002, integraal opgenomen in het Achtergrondrapport (Deel B) van het MER 'Sluis aan Zee!').

2.1.2 Beleidskader

In het Hoofdrapport (Deel A) van het MER treft u een beleidsmatrix met daarin de opsomming van alle voor 'Sluis aan Zee!' relevante beleidsdocumenten en de (milieu)aspecten waarop ze betrekking hebben. Tevens treft u daar een korte synopsis van de belangrijkste beleidsuitspraken. In het Achtergrondrapport (Deel B) van het MER treft u een volledige opsomming van alle relevante (beleids)uitspraken die in de genoemde documenten zijn gedaan. Hieronder wordt volstaan met een opsomming van de belangrijkste beleidsdocumenten en een algemene conclusie. De in het kader van 'Sluis aan Zee!' meest relevante beleidsdocumenten zijn:

- **Internationaal:** Ramsar Conventie, Natura-2000, Europese Habitatrichtlijn en Europese Vogelrichtlijn;
- **Nationaal Nederland:** Structuurschema Groene Ruimte, Vierde en Concept Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, Natuurbeleidsplan, Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw, Vierde Nota waterhuishouding, Advies Commissie waterbeheer 21e Eeuw, Derde Kustnota, Nota Belvédère, Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, concept Nationaal Verkeers- en Vervoersplan;
- **Nationaal (Federaal en Gewestelijk) België:** Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen van het gewest Vlaanderen;
- **Regionaal Nederland:** Beleidsplan Zeeuwse Kust en Westerscheldeoevers, ontwerp Waterhuishoudingsplan Zeeland, Waterbeheersplan 1994-1998, Watersysteemverkenning 2002, Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (Actieplan Fiets en Duurzaam Veilig), Beleidsplan Westerschelde, (tezamen met de Belgische overheid ontwikkeld) Lange Termijn Visie Schelde Estuarium, Streekplan Zeeland, Gebiedsgerichte Uitwerking West Zeeuws- Vlaanderen, Rapport Integraal Kustzonebeheer West Zeeuws-Vlaanderen;
- **Regionaal België:** Gewestplan Brugge-Oostkust en het Beleids- en Waterbeheersplan Vlaamse Polders;
- **Lokaal Nederland:** bestemmingsplan Buitengebied en bestemmingsplan Bebouwde kom Sluis van Sluis-Aardenburg, bestemmingsplan Cadzand-Bad West van de gemeente Oostburg, bestemmingsplan Noordzee de Wielingen van de gemeente Vlissingen, Structuurvisie West Zeeuws- Vlaanderen, de Recreatievisie West Zeeuws-Vlaanderen, *de Discussienota Sluis en het Landschapsplan Zwingel*;
- **Lokaal België:** Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Knokke-Heist.

De **conclusie** die uit de analyse van het bestaande beleid kan worden getrokken is dat het beleid aan beide zijden van de grens zich met name richt op behoud en herstel van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden en kwaliteiten. Daarnaast wordt er in Nederland aangestuurd op een revitalisering van de kleine kernen en het landelijke gebied en worden er kansen gezien voor de toeristisch-recreatieve sector. Het project 'Sluis

aan Zee!' met haar dubbele doelstelling van sociaal-economische ontwikkeling en versterking van natuur, landschap en cultuurhistorie sluit daar goed bij aan. Het kan gezien worden als een uitwerking van de beleidslijnen, die daarvoor in de richtinggevende beleidsnota's zijn ingezet.

De schaal van de ingreep vraagt echter wel om een zorgvuldige onderbouwing van het voornemen. Deze onderbouwing is vooral van belang in verband met de stringente beschermingsformules voor de Vogelrichtlijngebieden, de Habitatrichtlijn soorten en de Zeeuwse Ecologische Hoofdstructuur (EHS), waarbij nut en noodzaak en maatschappelijke belang moeten worden aangetoond om de ingrepen te kunnen verantwoorden. Behalve de (sociaal-maatschappelijke) onderbouwing is in het MER ook de financieel-economische haalbaarheid van het project uitvoerig onderbouwd.

2.1.3 Doelstellingen van het project

Het project 'Sluis aan Zee!' is gericht op een **versterking van het regionaal sociaal-economische perspectief** door de aanleg van een jachthaven te Sluis op de historische locatie in de Sluissche Havenpolder en Mariapolder, een schutsluis en wachthaven te Cadzand-Bad en het realiseren van een vaarverbinding tussen deze schutsluis en de jachthaven.

De tweede hoofddoelstelling is de **versterking van de actuele en potentiële waarden op het gebied van landschap, natuur en cultuurhistorie in de grensoverschrijdende regio**, waartoe ook het Zwingebied gerekend wordt.

Investerings samenhangend met 'Sluis aan Zee!' in de toeristisch-recreatieve infrastructuur en het ecologisch kapitaal van de regio dienen plaats te vinden op een manier, waarbij het integraal waterbeheer niet in de weg gestaan wordt. Daarnaast dient het huidige rustige, open en landelijke karakter van het gebied tussen de kernen Sluis en Cadzand, inclusief het gebied Rondom Retranchement, niet te worden aangetast, maar in planologisch opzicht juist op een meer duurzame wijze te worden gevrijwaard van ontwikkelingen, die daaraan afbreuk kunnen doen. Het voorkeursalternatief dat mede op basis van dit MER tot stand komt, zal worden getoetst op de mate waarin aan bovengenoemde doelstellingen kan worden voldaan. Heel concreet betekent dit het bepalen van:

- Winst in sociaal-economisch opzicht uitgedrukt in werkgelegenheid en in toename van het inkomen van de lokale overheid;
- Winst in ecologisch opzicht: vergroting van de oppervlakte van de als natuurgebied aangewezen terreinen en minstens handhaving, liefst verbetering, van de kwaliteit van deze gebieden;
- Meer capaciteit voor waterberging en een grotere veiligheid tegen overstromingen;
- Natuurvriendelijke oevers en meer zout/zout gradiënten in het oppervlaktewater, mits (zoete) natuur en landbouwproductie daarvan geen groot nadeel ondervinden;
- Winst in landschappelijk, cultuurhistorisch en planologisch opzicht: een in de plankaart van het (voor)ontwerp bestemmingsplannen vastgelegde ruimtelijke kwaliteit, waarbij rust en openheid van het landelijk gebied worden gerespecteerd.

2.2

Nut & noodzaak en locatiekeuze van 'Sluis aan Zee!'

Op de locatie van de historische haven, de Sluissche Haven- en Mariapolder (circa 28 ha) liggen nu 500 parkeerplaatsen, enkele bedrijfsgebouwen, akkerbouw, grasland en wat bosschages. Daarnaast ligt het 18 ha grote, voor het grootste gedeelte vergraven, wallencomplex. Beide gebieden zijn aangewezen als natuurontwikkelingsgebied binnen de Zeeuwse Ecologische Hoofdstructuur (=EHS), maar nog niet als zodanig ingericht. Een overzicht van de ingrepen in het gebied en een visualisatie van de veranderingen op de locatie van de toekomstige jachthaven ziet u in de Figuren 0-3 en 0-4 van deze samenvatting. Meer beelden treft u in het Hoofdrapport van het MER (Deel A). Voor deze gebieden moet een alternatieve EHS locatie worden begreind. Daarnaast moet het bestaande natuurgebied tussen de binnenwallen van Sluis en de Mariapolder (2,0 ha) met graslanden en sloten elders worden gecompenseerd.

Er moet dus op in totaal minimaal 47,3 hectare, overeenkomend met een circa 95 voetbalvelden groot gebied, herbegrenzing (waarvan 2,0 hectare compensatie) plaatsvinden. Dit is daarmee onderdeel van de voorgenomen activiteit in het kader van 'Sluis aan Zee!'. Het gebied waarop de herbegrenzing betrekking heeft, moet kansrijk zijn voor verwerving, liggen buiten de reeds voorafgaand aan de m.e.r.-procedure begrensde EHS en gunstige eigenschappen hebben qua maaiveldhoogte, grondslag, bodemkwaliteit en rust. De daar te ontwikkelen natuurkwaliteit moet minimaal gelijk zijn aan de natuur die in de referentiesituatie in de Sluissche Haven- en Mariapolder kan worden ontwikkeld. In het kader van het MER is gezocht naar zo dicht mogelijk in de buurt gelegen gebieden, bij voorkeur binnen het invloedsgebied van de voormalige Zwingeul en op een strategische positie ("missing links") tussen kernpopulaties van prioritaire soorten.

De strakke beschermingsformules uit het Structuurschema Groene Ruimte, Natura 2000 Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn van toepassing op delen van het studiegebied en/of daarin voorkomende diersoorten. Dit betreft drie amfibieën, 11 vleermuizen en in totaal 16 vogelsoorten. De formules vereisen een goede onderbouwing van de zogenaamde 'Nut en Noodzaak' van het realiseren van 'Sluis aan Zee!' op de gewenste locaties. Met name mogelijke indirecte (verstoringseffecten in het grensoverschrijdende natuurgebied Het Zwin spelen bij de beoordeling of eventueel over moet worden gegaan tot compensatie, een belangrijke rol. Daarnaast moet voor de Habitatrichtlijn (Bijlage IV) soorten in het MER duidelijk worden gemaakt dat er zodanige maatregelen worden genomen dat na realisatie van 'Sluis aan Zee!' de populaties van de betrokken soorten "in een gunstige staat van instandhouding kunnen voortbestaan".

Motivering van de locatiekeuzes voor de deeltrajecten

Op de locatie voor de aanleg van de **jachthaven in Sluis** en van het wallencomplex, beiden op de historische locaties, kan niet worden gevarieerd op een wijze die historisch en/of landschappelijk verantwoord is en tegelijkertijd voldoet aan de doelstelling de werkgelegenheid en de kwaliteit van de kern Sluis te vergroten.

De kleine haven in Retranchement ligt tussen huidig en een nieuw westelijk te graven kanaal, langs de weg en samen met de andere voorzieningen (parkeerplaats, eventueel recreatief gebruik en de aanlegvoorziening voor de zomerverbinding met de trekschuit v.v. Retranchement-Sluis) zo dicht mogelijk bij de Hickmanbrug en het centrum van Retranchement. Die locatie biedt de mogelijkheid gemotoriseerd verkeer deels weg te houden uit de kern en ligt binnen loopafstand van de in cultuurhistorisch opzicht zo

bijzondere wallen met de door de Oranjes aangebrachte fortificaties uit de Tachtigjarige Oorlog. Het dorp kan op die wijze een "zo groot mogelijk graantje van de toeristisch recreatieve koek mee pikken" zonder haar landelijke karakter en rust te verliezen.

In **Cadzand-Bad** ontstaan kansen voor "wonen aan het water" of jachthavenontwikkeling, die echter niet passen in de planontwikkeling van de gemeente Oostburg (Plan Cavelot) en ook niet gewenst zijn om te vermijden dat de markt op het punt van aanbod van ligplaatsen eventueel ten koste van Sluis en Breskens, wordt overvoerd.

De **locatie van de zeesluis** ligt aan de westzijde van het gemaal ter plekke van de spuisluis aan het eind van het Uitwateringskanaal te Cadzand-Bad.

Voor **het kanaaltracé** wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij historische tracés en bij de loop van het voormalige Zwin (Zwinpolder). Daarbij wordt gestreefd naar het zo min mogelijk beperken van mogelijk toekomstige opties voor uitdijken van een gedeelte van het Zwingebied (Belgisch deel Willem-Leopoldpolder). Daarnaast wordt ervoor gewaakt geen historische dijken en polders aan te tasten.

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALTERNATIEVEN EN EFFECTEN

3.1 Inleiding

Ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) is een zogenaamd studiegebied gedefinieerd, het gebied waarin de effecten van 'Sluis aan Zee!' merkbaar zijn. Dit valt grotendeels samen met het internationale Zwingebied (zie gedeelte met luchtfoto's in figuur 0-3).

Binnen dit gebied zijn de verschillende trajecten/deelprojecten van 'Sluis aan Zee!' op een logische manier "opgeknippt". Wat het voornemen in deze deeltrajecten is komt hieronder in de paragrafen 3.3 t/m 3.8 nader aan de orde. Na een korte beschrijving wordt aangegeven op welke wijze het voornemen in de manier waarop het wordt uitgevoerd, de plaats en/of het moment van aanleg kan worden gevarieerd, met het oog op het beperken van de (milieu)effecten, die in het MER beschreven zijn. Hieronder wordt in paragraaf 3.2 eerst nader ingegaan op drie voor het MER belangrijke milieuaspecten, te weten:

- Landschap en cultuurhistorie;
- Ecologie;
- Verkeer.

3.2 Referentiesituatie en effecten landschap, ecologie en verkeer

Voor wat betreft **landschap en cultuurhistorie** wordt aangesloten bij het Landschapsplan Zwingeuil dat als deelstudie integraal is opgenomen in het Achtergrondrapport (Deel B) van dit MER. Dit betekent dat de nieuwe vaargeul zo goed mogelijk aansluit bij de historie van het landschap en de ligging daarbinnen van de Zwingeuil. Cultuurhistorisch waardevolle elementen, zoals de dijkenstructuur en monumenten blijven hierdoor vrijwel geheel in tact. Alleen voor wat betreft scheepswrakken, havenwerken (te Sluis en ten zuiden van Retranchement) en, afhankelijk van het nieuwe kanaaltracé, ook elementen behorend tot het voormalig Fort Oranje of de Schans van Berchem, aan weerszijden van Retranchement, kunnen door de graafwerkzaamheden negatieve effecten optreden. Archeologische begeleiding en voor Sluis aanvullend archeologisch onderzoek, zijn nodig. Voor wat betreft de herkenbaarheid en de beleving van historische processen en historische principes scoort 'Sluis aan Zee!' met name vanaf Retranchement zuidwaarts, indien het kanaal niet te ver van Retranchement wordt afgelegd, overwegend positief. Voor de historische elementen zijn de effecten negatief, zoals hierboven (bodemarchief) reeds is opgesomd. Voor wat betreft het kanaalpand tussen Cadzand-Bad en Retranchement wordt op basis van de effectenbeschrijving in het MER besloten om deze onnatuurlijke doorsnijding, om cultuurhistorische redenen, niet te accentueren door er bomenrijen op de dijk te planten, hetgeen in het Landschapsplan Zwingeuil om landschappelijke redenen wel was geadviseerd.

De **ecologische kwaliteiten** van het studiegebied zijn zeer bijzonder. Er komen zeven amfibieën voor, waaronder de Boomkikker, de Kamsalamander en de Rugstreeppad, die naast nationale (Flora- en Faunawet) ook internationale bescherming (Habitatrichtlijn) genieten. De Boomkikkerpopulatie is één van de laatste in ons land. Daarnaast komen er in het studiegebied zoogdieren voor, waaronder diverse marterachtigen en maar liefst 11 soorten vleermuizen. Ook deze soorten genieten een bijzondere beschermingsstatus.

Gebieden met een bijzondere waarde voor vogels zijn aangewezen als zogenaamde Speciale Beschermingszone's (SBZ's) in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. In Het Zwin komen zes zogenaamde "kwalificerende"- en 11 zogenaamde prioritaire soorten voor, waaronder zeer bijzondere soorten zoals de Dwergstern, Lepelaar en de Slechtvalk. Realisatie van 'Sluis aan Zee!' leidt alleen ter plekke van de jachthaven tot directe aantasting van bestaande natuurgebieden. In de Sluissche Haven- en Mariapolder gaan enkele hectares verloren. De rest van dit gebied is begrensde Ecologische Hoofdstructuur (EHS) die echter nog niet als zodanig is ingericht. Dit gebied moet in het kader van 'Sluis aan Zee!' worden herbegrensd. De verloren gegane bestaande natuur moet worden gecompenseerd. Na 'Sluis aan Zee!' moet de natuur er in kwantitatief en kwalitatief opzicht beter op worden dan in de situatie zonder het project het geval zou zijn geweest. Daarbij moet ook gekeken worden naar indirecte effecten zoals verstoring, verzilting en versnippering. Uit de uiteindelijke effectanalyses in het MER blijkt dat de effecten in kwantitatief en kwalitatief opzicht per saldo positief zijn. Voorts is gebleken dat 'Sluis aan Zee!' geen nadelige effecten heeft op een zogenaamde "gunstige staat van instandhouding" voor alle in het studiegebied voorkomende soorten, die op basis van de Habitat- of Vogelrichtlijn van de Europese Unie een bijzondere beschermingsstatus genieten.

Voor wat betreft **verkeer en leefmilieu** is de referentiesituatie, buiten de drukke zomermaanden, ook een heel bijzondere. Het studiegebied is dan namelijk zeer rustig. Alleen op het punt van verkeersveiligheid moet nog het nodige worden gedaan, wat in het kader van Duurzaam Veilig ook wordt opgepakt.

Door 'Sluis aan Zee!' verandert de weginfrastructuur ingrijpend. Een viertal verbindingen over het kanaal (brug bij gemaal, voetgangersbrug bij Cadzand-Bad en Sluissche Veer en weg over Driekoker ten zuiden van Retranchement) en de west Kanaalweg vanaf de woning bij restaurant "De Witte Koksmuts" zuidwaarts tot aan Sluis, worden geschrapt. Er komen twee nieuwe ophaalbruggen: één in het verlengde van de Noorddijk te Cadzand-Bad en één in Retranchement. De zeesluis en het gemaal blijven passeerbaar voor langzaam verkeer. Aan de noordzijde van de jachthaven en de westzijde van het nieuwe kanaal komt een doorgaande grotendeels vrij liggende fietsverbinding, tevens bruikbaar voor agrarisch bestemmingsverkeer. Nieuwe parkeervoorzieningen komen er in Sluis en bij het passantenhaventje te Retranchement.

De wachttijd bij de ophaalbruggen bedraagt maximaal 30 minuten op het water en 5 minuten op land. De strandslagenstructuur wordt aangepast. Verkeer wordt zoveel mogelijk via de rotonde "De Potjes" gestuurd en wordt ontmoedigd om de Braamdijk te nemen. Door het wegvallen van de west Kanaalweg neemt de zomerdruk in de kern Retranchement toe. Dit wordt verzacht door inrichtingsmaatregelen in het dorp en de aanleg van een fietspad langs de Braamdijk. Tot de aanleg van een nieuwe verbinding in het verlengde van de Cadzandseweg die ten zuiden van Terhofstede op de Braamdijk aansluit is vooralsnog niet besloten.

Tijdens de aanleg ontstaat hinder door het ontgraven en vooral door het transport van mensen, materieel en grote hoeveelheden zand en klei naar locaties buiten het studiegebied. Deze hinder is met name in de vorm van geluid, stof en verkeersonveiligheid belastend voor het woon- en leefmilieu. Afhankelijk van de manier waarop zand en klei worden afgevoerd, per pijpleiding naar zee spuiten of per vrachtauto over de weg en indien voor het laatste gekozen wordt de transportroute (via Sint Anna ter Muiden, via Sluis of via



een nieuwe tijdelijke ontsluiting naar de zuidelijke Rondweg) variëren de tijdelijke effecten voor woon- en leefmilieu van negatief tot zeer negatief.

3.3 **Schutsluis met strekdammen en wachthavens te Cadzand-Bad**

Aan de westzijde van het gemaal wordt een schutsluis geprojecteerd met dubbele sluisdeuren, een afmeting van 42,5 x 13,5 m en een diepte van 4,5 m beneden NAP. De sluis is drempelvrij. Op topdagen wordt gerekend met circa 6 schuttingen en 2 x 100 passerende schepen per dag. Zeewaarts wordt ten behoeve van de veiligheid een strekdam aangelegd met een gedeelte van 150 à 200 m die over het strand loopt en een kop van 100 à 150 m die tot een diepte van ongeveer -5 m NAP afbuigt naar het oosten om de wachthaven van de dominante golfrichting af te schermen. De wachthaven biedt ruimte aan maximaal 2 schepen van de "bruine zeilvaart" en 15 jachten. Via een steiger en een trapje kunnen passanten over de strekdam naar Cadzand-Bad lopen. Ook aan de binnenzijde achter het gemaal wordt een kleine wachthaven gerealiseerd.

De combinatie van strekdam en sluis moet voor een periode van minimaal 50 jaar deltaveiligheid bieden. Bij de berekening is uitgegaan van 55 cm zeespiegelrijzing als gevolg van klimaatverandering. Voor het bereiken van het gewenste veiligheidsniveau bestaan 2 mogelijkheden: een zeer zwaar uitgevoerde strekdam en een zeesluis op + 8,50 m NAP (variant Ds) of een lichter uitgevoerde strekdam met een zwaardere sluis op + 9,10 m NAP (variant dS).

Beide varianten zijn in het MER getoetst op de volgende (milieu)effecten: (delta)veiligheid, kosten, duurzaamheid gebruik materialen en energie, leefbaarheid kern Cadzand-Bad, landschappelijke beleving, zoutbezwaar (langs kanaal) voor landbouw, zoutbezwaar (langs kanaal) voor natuur, peilfluctuatie (op kanaal), sedimentatie in de suatie (=toegangs)geul en de wachthaven, recreatieve waarde, kuststabiliteit (erosie/sedimentatiebalans), afwatering(s)mogelijkheden vanuit het achterland) en veiligheid scheepsvaart (op zee). Al deze effecten zijn in tabel 3.9.1 gewaardeerd, steeds ten opzichte van de referentiesituatie, dat wil zeggen de situatie in het jaar 2005, waarbij 'Sluis aan Zee!' niet is gerealiseerd. De meest opvallende negatieve effecten hebben betrekking op de leefbaarheid in Cadzand-Bad tijdens de aanlegfase en het zoutbezwaar voor de landbouw langs het kanaal dat door de aanleg van de zeesluis zal ontstaan. De meest opvallende positieve effecten hebben betrekking op een toename van de deltaveiligheid, de recreatieve waarde en de afwateringsmogelijkheden van het achterland.

De varianten dS en Ds (zware of lichte sluisdeuren) verschillen alleen voor de aspecten kosten en visuele beleving. Deze verschillen zijn niet groot.

3.4 **Kanaal noordpand**

Tussen de bestaande dijken wordt een maximale vaarbreedte gerealiseerd. De vaardiepte wordt 3,75 m. Het peil wordt constant met een maximale variatie van 10 cm. De vaardiepte wordt gerealiseerd door de bodem uit te graven vanuit het bestaande kanaal. Ter hoogte van het Nederlands gedeelte van de Willem-Leopoldpolder wordt aan de oostzijde een natuurvriendelijke oever aangelegd. De bruggen worden vervangen door één nieuwe ophaalbrug in het verlengde van de Noorddijk. De west Kanaalweg wordt ten zuiden van

restaurant "De Witte Koksmuts" en de ernaast gelegen woning vervangen door een vrij liggend fietspad, dat niet langer toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van agrarisch bestemmingsverkeer.

Voor het tussen de dijken gelegen kanaalprofiel (circa 450 m) zijn in het MER twee varianten onderzocht:

- Ke variant, waarbij voor wat betreft de vaarbreedte het (onderwater) evenwichtsprofiel het uitgangspunt is. Bij deze variant wordt slechts beperkt vergraven;
- Kd variant, waarbij door het plaatsen van damwand voer circa 450 m aan de westzijde van het kanaal 5 à 10 m extra vaarbreedte ontstaat.

Beide varianten zijn in het MER getoetst op de volgende (milieu)effecten: kosten, leefbaarheid (omwonenden en recreanten tijdens de aanlegfase), verstoring voor vogels en migratie(mogelijkheden) voor amfibieën. Opvallend is de positieve score voor wat betreft de verstoringseffecten op vogels. Dit komt met name door het vervallen van de west Kanaalweg voor gemotoriseerd verkeer. De varianten Ke(venwichtsprofiel) en Kd(amwanden) verschillen op alle onderzochte aspecten, waarbij de Ke positiever is dan Kd.

3.5 Opties bij Retranchement

Bij Retranchement bestaat een veelheid aan keuzemogelijkheden, die integraal moeten worden gewaardeerd. Voor wat betreft het kanaal kan gekozen worden voor een verbreding op de huidige locatie (de zogenaamde RRz-variant) of het westwaarts graven van een nieuwe verbinding. De laatste optie heeft ruimtelijk/landschappelijke voordelen, leidt tot een kanaal met een forse vaarbreedte en een natuurvriendelijke oever en voorkomt dat de Hickmanbrug moet worden gesloopt. Bij alle (her)inrichtingsvarianten is het uitgangspunt dat ten zuiden van de Retranchementweg een passantenhaven met maximaal 30 ligplaatsen wordt gerealiseerd en een parkeerfaciliteit met maximaal 150 parkeerplaatsen (zie ook figuur 0-3). Ten zuiden van de Hickmanbrug komt een aanlegsteiger voor de trekschuitverbinding naar de jachthaven in Sluis. Bij de inrichtingsvarianten, waarbij het kanaal westwaarts wordt verplaatst met betrekking tot de (her)inrichting op drie manieren gevarieerd. Dit betreft steeds het gedeelte van het nieuwe eiland ten noorden van de Retranchementweg. De in het MER onderzochte varianten zijn:

- RRc: hierbij wordt camping "De Wildhof" grotendeels gehandhaafd met aan de noordzijde ervan nieuwe natuur;
- RRw: hierbij verdwijnt de camping en wordt op een gedeelte van het terrein het bouwen van enige tientallen recreatiewoningen toegestaan (conform het vigerende bestemmingsplan). Bij deze variant bestaat aan de noordzijde meer ruimte voor natuur dan bij de variant met camping;
- RRn: bij deze variant ligt het kanaal minder westwaarts op de plek waar de voormalige Zwingel als laatste is dichtgeslibd. Hier is de kans op aantasting van historisch maritiem bodemarchief (het aantreffen van scheepswrakken) het kleinst. Camping "De Wildhof" verdwijnt van deze locatie en wordt vervangen door open natuur, die aansluit op het type natuur van de Zoute Weide en de te ontwikkelen natuur in het Nederlands gedeelte van de Willem-Leopoldpolder.

Figuur 0-3 biedt een overzicht van de varianten, die in het kader van het MER voor Retranchement zijn bestudeerd. De verkeersvarianten RR en RR+v (zonder of met nieuwe verbinding) zijn getoets op kosten, landschap en (bestaand) bodemgebruik en hinder in de kern Retranchement. RR+v scoort minder slecht op hinder, maar slechter op kosten en leidt tot een relatief grote aantasting van landschap en bestaand bodemgebruik dan in de situatie zonder aanleg van een nieuwe weg het geval is.

De inrichtingsvarianten RRz, RRc, RRw en RRn zijn getoetst op de (mate waarin ze de) potenties voor nieuwe Zwinnaar (uitdijken Belgische gedeelte van de Willem-Leopoldpolder) in de weg staan, de mogelijkheden voor nieuwe natuur, de aantasting van het bodemarchief, het effect op het landbouwkundig gebruik, de recreatieve waarde, de leefbaarheid (in sociaal-economisch opzicht) te Retranchement, het landschappelijk visuele effect en de verkeershinder (samenhangend met de inrichting).

Opvallend zijn de negatieve effecten op de potenties voor de ontwikkeling van Zwinnaar bij RRz/RRc (behoud camping) en vooral bij RRw (komst recreatiewoningen). RRc en RRw scoren ook negatief tot zeer negatief met betrekking tot landschap. Daarentegen scoren behoud van de camping of de komst van recreatiewoningen juist positief als het gaat om de recreatieve waarde en de leefbaarheid in de kern.

3.6 Kanaal zuidpand

In dit deeltraject is gekozen voor een qua natuur, landschap en recreatie geoptimaliseerd ontwerp. Er bestaan voor dit tracé geen varianten. De Driekoker met de daarover heen liggende weg wordt gesloopt. Ter plekke komt wel een afsluitbare kering met dicht te schuiven sluisdeuren om de functie als secundaire (regionale) waterkering te kunnen handhaven. Ter hoogte van de Zwinbrug aan de zuidzijde van het studiegebied komt een nieuwe "Driekoker" waarmee het kanaalpeil en het waterpeil in de jachthaven op een vrijwel vast peil kan worden gereguleerd. Het bestaande kanaalpand wordt verbreed en krijgt aan de oostoever natuurvriendelijke oevers. Na de realisatie van 'Sluis aan Zee!' wordt ook hier de functie van de west Kanaalweg voor gemotoriseerd verkeer geschrapt. Er komt een fietspad dat tevens door agrarisch bestemmingsverkeer kan worden gebruikt. Waar het kanaal het huidige tracé van het Uitwateringskanaal verlaat en westwaarts afbuigt naar de jachthaven, krijgt het twee natuurvriendelijke oevers en wordt het in het zicht van de jachthaven steeds breder. Aan het nieuwe kanaal worden twee ondiepe natte "lussen" gegraven voor kano's. Aan de oostkant van de natte infrastructuur komt een schouwpad voor de trekschuitverbinding tussen Sluis en Retranchement. Op de twee nieuwe eilanden die als gevolg van de lussen ontstaan en aan beide zijden van de kanalen in de Zwinpolder, komt veel nieuwe open en natte natuur. Het ontwerp voor dit tracégedeelte is gewaardeerd op de volgende (milieu)aspecten: bodemgebruik landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorische beleving, recreatie en bodemarchief.

Opvallend zijn de sterk negatieve effecten voor de landbouw (areaal verlies, doorsnijding bedrijven en verminderde bereikbaarheid van boerderijen) en voor het bodemarchief (hoge kans op aantreffen scheepswrakken die in havenmonding qua ouderdom kunnen stammen uit de vroeg middeleeuwse periode van de Frans-Engelse oorlogen). Voor alle overige aspecten is de score er positief ten opzichte van de situatie, waarbij 'Sluis aan Zee!' niet wordt gerealiseerd. Tabel 3.9.1 biedt een volledig overzicht van de scores.

3.7 Jachthaven en omgeving

De jachthaven wordt gegraven op de historische locatie in de Sluissche-Havenpolder en Mariapolder. Hier worden ook de vergraven wallen volgens het historisch concept hersteld. De jachthaven met faciliteiten biedt plaats aan circa 600 jachten, charterschepen, bruine zeilvaart en een trekschuit. Tussen het Zoute Vestje en de jachthaven worden 200 tot 300 woningen gebouwd en bij de entree van de jachthaven een "kasteelachtige" wooncomplex. De woningen zijn deels recreatie- en deels permanent bewoonde woningen. Ze kijken uit hetzij op het Zoute Vestje, dat geheel intact blijft, hetzij op de kade met (wandel)boulevard langs de jachthaven. Aan de kant van het Walplein worden twee panden gesloopt en komt er een hotel, horeca- en detailhandelvoorzieningen.

Alle panden worden 2 of 3 hoog, met alleen op hoekpunten een mogelijkheid voor een vierde architectonisch beargumenteerde laag. Het Belfort blijft het hoogste gebouw. De boulevard wordt voor verkeer ontsloten aan de noordoostzijde (Hoogstraat) en de zuidwestzijde (nieuwe verbinding richting St. Annastraat). Ter hoogte van camping De Meidoorn en bij de St. Annastraat wordt de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen overwogen. Vanuit het Walplein is de doorsteek naar de jachthaven voorbehouden aan voetgangers, die terecht komen op een groot havenplein met uitzicht op de jachthaven, de nieuwe wallen en "het kasteel" (voor een impressie zie ook figuur 0-4 van deze samenvatting).

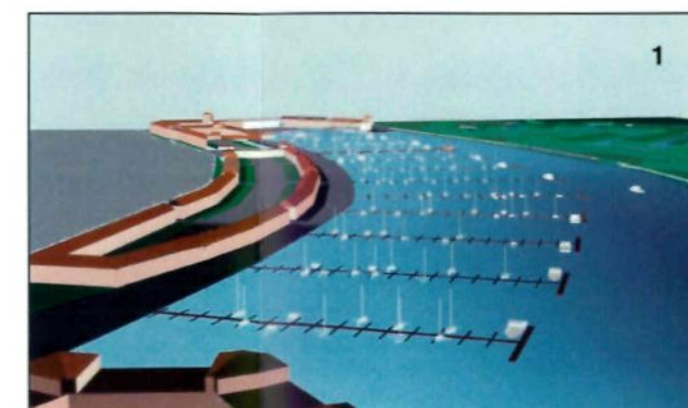
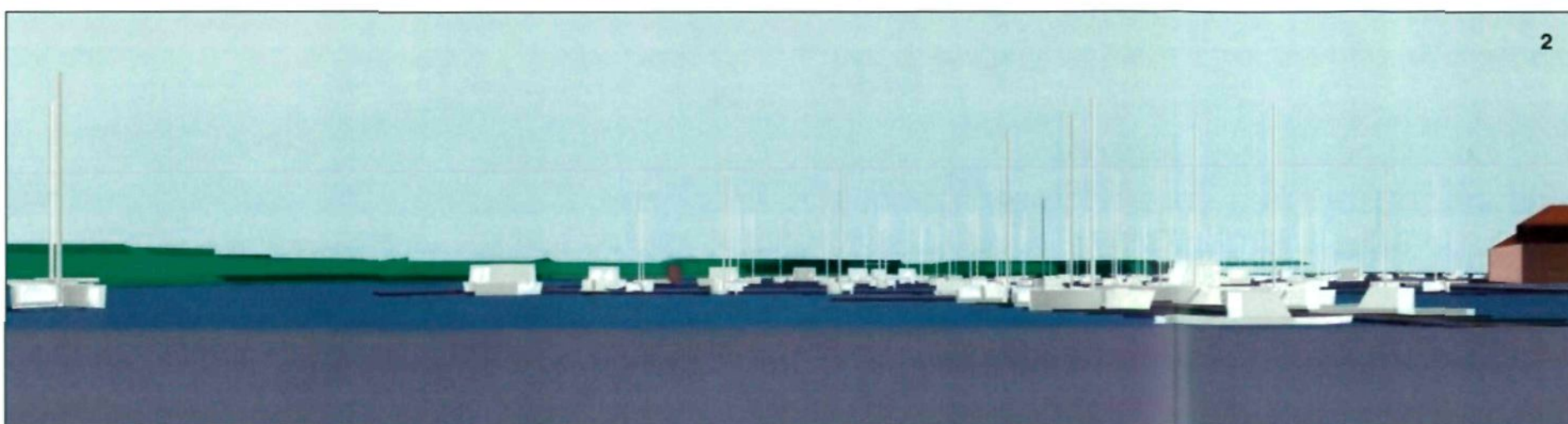
Tijdens de aanlegfase zal ten westen van de wallen tijdelijk een depot voor grond worden aangelegd. Nadat het eerste graafwerk met hydraulische graafmachines is verricht, wordt een zandzuiger in de plas geplaatst. Deze spuit de grond direct naar het depot. Vanuit het depot wordt de grond getransporteerd. Daarvoor bestaan meerdere varianten:

- *Per pijpleiding, deels door het huidig kanaal, naar zee (Gp);*
- *Over de weg met vrachtauto's naar de Rondweg hetzij via:*
 - *St. Anna ter Muiden (GWa);*
 - *Sluis (GWs);*
 - *Een nieuwe tijdelijke directe aansluiting op de rondweg (GWr).*

De hele aanlegfase kan, als je uitgaat van 200 vrachtautobewegingen per dag, circa 4 jaar gaan duren. Uitgaande van een fasering die samenhangt met de verkoop van de woningen kan de afronding van geheel 'Sluis aan Zee!' tot circa 10 jaar duren. Tijdens de aanlegperiode ontstaat overlast en hinder voor woon- en leefmilieu door het graaf- en constructiewerk (geluid- stofhinder) en vooral door het transport van materieel, mensen en grond (geluid-, stofhinder en verkeersoverlast).

De effecten van de jachthaven, de wallen en de woningen en de overige faciliteiten zijn gewaardeerd op de volgende aspecten: natuur, landschap, cultuurhistorische beleving, recreatie, bodemarchief, hinder tijdens de gebruiksfase en hinder tijdens de aanlegfase. Opvallend negatief scoren aantasting van het bodemarchief (kades jachthaven), natuur (verlies bestaand en begrensd natuurgebied behorend tot de Ecologische Hoofdstructuur) en hinder tijdens de aanlegfase) met name geluid graafwerk). Voor landschap, recreatie en cultuurhistorische beleving zijn de effecten sterk tot zeer sterk positief in vergelijking met de situatie zonder 'Sluis aan Zee!'. Tabel 3.9.1. biedt een volledig overzicht van de effectwaarderings.

Figuur 0-4: Visualisatie veranderingen Sluissche-Havenpolder en Mariapolder door komst haven gezien vanuit het noorden (voor zicht vanuit het zuiden, zie figuur 3-19 in deel A van het MER)



*Begrensde natuur of
jachthaven met wallen?*



De effecten van de verschillende varianten voor het transporteren van de uit het gebied vrijkomende zand en klei zijn in het MER gewaardeerd op: kosten, landschappelijk visueel effect en hinder voor woon- en leefmilieu.

Transport per pijpleiding is goedkoper en leidt tot een veel geringer effect op woon- en leefmilieu dan transport over de weg, dat in landschappelijk visueel opzicht aantrekkelijker is. Van de varianten voor transport over de weg is transport via een tijdelijke verbinding op de Rondweg de voor woon- en leefmilieu (tijdens de aanlegfase) minst negatieve variant.

3.8 Nieuwe natuurgebieden

In het kader van 'Sluis aan Zee!' wordt in de Sluissche Haven- en Mariapolder bestaande en begrensde natuur vervangen door een jachthaven en wallencomplex. Ook langs het Nederlands gedeelte van de Willem-Leopoldpolder (door de aanleg van een natuurvriendelijke oever langs het kanaal) en in de Zwinpolder ten zuiden van Retranchement (verbreding kanaal) gaat formeel, in het kader van de Zeeuwse Ecologische Hoofdstructuur (EHS) begrensde natuur, verloren. Daar komt veel nieuwe natuur in de Zwinpolders voor terug. 'Sluis aan Zee!' omvat de inrichting van omvangrijke nieuwe natuurgebieden. Deze zijn gevisualiseerd in figuur 0-3.

De komst van deze nieuwe natuurgebieden is in het MER gewaardeerd op de (milieu)aspecten landbouwkundig gebruik, natuur en landschap, recreatieve waarde en hinder tijdens de aanleg. Vooral de score op landbouwkundig gebruik is sterk negatief. Die voor natuur en landschap is sterk positief.

3.9 Totaal overzicht effect waarderungen 'Sluis aan Zee!'

In de onderstaande tabel 3.9.1 vindt u het totaal overzicht van alle effectwaarderungen voor de deelprojecten en in het MER onderzochte varianten voor 'Sluis aan Zee!'. De effectwaarderungen en dan met name de verschillen tussen de varianten vormen de basis voor de samenstelling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en het voorkeursalternatief, dat in het volgende hoofdstuk plaats vindt.

Tabel 3.9.1: Opsomming van alle (milieu)effecten

Schutsluis/Strekdam/wachthavens			Ds (luis op 8,50)	dS (+9,10)		
Veiligheid (V)			0/+	0/+	1	
Kosten (K) in miljoenen euro's			3.70	3.75	2	
Duurzaamheid gebruik materialen en energie (D)			0/-	0/-	3	
Leefbaarheid Cadzand - Bad (Le)			-	-	4	
Landschap: visuele beleving (La)			0	0/-	5	
Zoutbezwaar landbouw (Zl)			-	-	6	
Zoutbezwaar natuur (Zn)			0/+	0/+	7	
Peilfluctuaties op Kanaal (P)			0/-	0/-	8	
Sedimentatie in suatiegeul en wachthavens (S) in €/jaar			25.000	25.000	9	
Recreatieve waarde (R)			+	+	10	
Kuststabiliteit: erosie en sedimentatie (Ks)			0/-	0/-	11	
Afwatering (A)			+	+	12	
Veiligheid scheepvaart (Vs)			0/-	0/-	13	
Kanaal Noordoand Cadzand - Retranchement			Ke (venwichts-profiel)	Kd (amwand)		
Kosten (K) in miljoenen euro's meerkosten			0	+ 0.98	14	
Leefbaarheid (L)			0/-	-	15	
Verstoring vogels (Vv)			++	+	16	
Migratie amfibieën (M)			+	0	17	
Retranchement 1: verkeer met of zonder extra verbinding			RR + v	RR		
Kosten (K) relatief			--	0/-	18	
Landschap en bodemgebruik landbouw (La)			-	0	19	
Hinder in dorsskern (H)			0/-	-	20	
Retranchement 2: inrichtingsvarianten		RR z(win)	RR c(amping)	RR w(oning)	RR n(atuur)	
Potenties Zwinnatuur		--	--	--	-	21
Nieuwe natuur		0	0	0/+	++	22
Bodemarchief		0	-	-	0/-	23
Landbouwkundig gebruik		0/-	-	-	0/-	24
Recreatieve waarde		+	++	++	+	25
Leefbaarheid (sociaal-economisch) kern		+	++	++	+	26
Landschap visueel		0	-	--	+	27
Verkeershinder kern		-	-	-	-	28
Kanaal Zuidpand						
Landbouwkundig gebruik				--	29	
Natuur				++	30	
Landschap				++	31	
Cultuurhistorische beleving				+	32	
Recreatie				++	33	
Bodemarchief				--	34	
Jachthaven e.o.						
Natuur				--	35	
Landschap				++	36	
Cultuurhistorische beleving				++	37	
Recreatie				+++	38	
Bodemarchief				--	39	
Hinder woon- en leefmilieu gebruiksfase				0/-	40	
Hinder woon- en leefmilieu gebruiksfase				--	41	
Jachthaven grondtransport	Gp (lijp)	GWe (g rond)	GWa (nna ter Muiden)	GWs (luis)		
Verkeersveiligheid	0/-	-	--	--	42	
Leefbaarheid	0/-	-	--	--	43	
Landschap	--	0/-	0/-	0/-	44	
Nieuwe natuurgebieden						
Natuur, landschap en recreatie				+++	45	
Landbouwkundig gebruik				--	46	

Bij effecten met een zwarte vakje gaat het om een tijdelijk effect tijdens de aanlegfase

SAMENSTELLING EN VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Figuur 0-3 biedt een volledig overzicht van de keuzes, die bij de verschillende deelprojecten binnen 'Sluis aan Zee!' resteren en wat het effect daarvan is op diverse milieuaspecten. In hoofdstuk 3 (tabel 3.9.1) zijn 46 effectwaarderingen opgenomen. De in figuur 0-3 opgenomen tabel beperkt zich tot de (milieu)aspecten, waarbij de varianten qua waardering verschillen. Hierin ontbreken dus het zuidelijk kanaalpand, de jachthaven en de nieuwe natuurgebieden. Daar is wel sprake van relevante effecten. Omdat het hier echter gaat om geoptimaliseerde ontwerpen en negatieve effecten niet kunnen worden verminderd door het ontwikkelen van een variant zijn deze effectbeschrijvingen voor de te maken keuzes niet relevant.

Te Cadzand-Bad neemt de deltaveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie toe. Qua kosten en visuele beleving scoort de variant met de zware dam en relatief licht uitgevoerde sluis (variant Ds) iets beter. Dit is de meest milieuvriendelijke variant, waarvoor ook de initiatiefnemer de voorkeur heeft.

Voor het noordelijk kanaalpand geldt dat variant Ke (evenwichtsprofiel) voor zowel de hinder, de migratiemogelijkheden en de rust van vogels beter is dan een profiel met damwanden over 450 m kanaallengte. Ondanks de geringe vaarbreedte kiest ook hier het gemeentebestuur voor Ke, zodat ook op dit traject geldt: voorkeursalternatief (VKA) = meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). In figuur 0-4 wordt dit met kleuren gevisualiseerd: MMA is donkergroen, VKA is geel en in combinatie, waarbij VKA = MMA wordt de kleur lichtgroen. U vindt deze kleuren terug in de kleur van de belijning rond de varianten in de overzichtstabel. Bij Retranchement is de situatie complexer. Ook daar kiest het gemeentebestuur, waar het gaat om verkeer voor het MMA, en niet voor een nieuwe verbinding tussen Cadzandsestraat en de Braamdijk ten zuiden van Terhofstede.

Voor wat betreft de inrichting is het MMA de variant RRn, waarbij het kanaal tussen het bestaande kanaal en de rijksgrens wordt gelegd en camping "De Wildhof" wordt vervangen door natuur.

Het gemeentebestuur wil de kern Retranchement het sociaal-economische profijt van verblijfsrecreatie op het nieuwe eiland niet ontzeggen en kiest hier voor variant RRw met recreatiewoningen en natuur, dit ondanks de negatieve effecten van deze variant voor natuur en landschap. RRw is dus de variant die voor dit deeltraject van 'Sluis aan Zee!' als basis dient voor VKA en daarmee voor het (voor)ontwerpbestemmingsplan Vaargeul 'Sluis aan Zee!' dat aan het Hoofdrapport van dit MER is toegevoegd.

Ten aanzien van de wijze waarop zand en klei, dat vrij komt uit de jachthaven getransporteerd wordt naar locaties buiten het studiegebied kiest het gemeentebestuur voor transport over de weg via een tijdelijke ontsluiting op de Rondweg (variant GWr). Ze kiest niet voor variant Gp(ijpleiding) die de basis is voor het MMA. Dit omdat de prijs die zij in dat geval zal krijgen voor deze grondstof voor kustverdediging op dit moment door de afnemer, Rijkswaterstaat, niet kan worden gegarandeerd en de gemeente niet het risico kan lopen dat zij de financiële exploitatie niet rond zou krijgen omdat ze de marktprijs voor de miljoenen m³ grondstof voor bouw en ophoging niet optimaal benut.

Het MMA wijkt dus af van het VKA ter hoogte van Retranchement waarbij het VKA kiest voor een westelijker op de rijksgrens gelegen kanaaltracé en de bouw van recreatiewoningen.

Daarnaast kiest het VKA voor transport van zand en klei over een tijdelijke aansluiting op de Rondweg boven de meer milieuvriendelijke variant waarbij het zand per pijpleiding naar zee gespoten wordt. Voor alle andere keuzes volgt het gemeentebestuur de MMA-varianten, die in dit MER beschreven zijn.

Mitigerende maatregelen

Het gemeentebestuur zal actief voorlichting bevorderen, gericht op de watersporter, met informatie over de kwetsbaarheid van de natuur, het belang van een goede waterkwaliteit en het belang van het mijden van de hoofdtransportroute voor scheepvaart op de Westerschelde. Voorts zal door inrichtingsmaatregelen eroderen van oevers en afmeren langs natuurgebieden worden tegengegaan.

Bouwactiviteiten en graafwerkzaamheden worden waar mogelijk binnen kantooruren en buiten (voor de fauna) gevoelige perioden uitgevoerd. Te Cadzand-Bad wordt de mogelijkheid onderzocht om met gebruik van een tijdelijke dam aan de zeezijde de werkzaamheden in 1 jaar af te ronden.

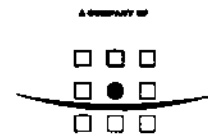
In de jachthaven zullen blusfaciliteiten worden gecreëerd en indien dit nodig blijkt zullen bodem en ook eventuele oevers van trajecten langs het kanaal worden afgedicht met ondoorlaatbare klei om ongewenste verdrogingseffecten in de onmiddellijke omgeving te bestrijden.

Verder is het gemeentebestuur vooralsnog bereid te onderzoeken of 'Sluis aan Zee!' kan fungeren als een proefproject voor het aanleggen van een "duurzame jachthaven".

Toetsing aan doelstellingen 'Sluis aan Zee!'

'Sluis aan Zee!' kost een investering van 5 à 34 miljoen euro. Bij gunstige financieel-economische factoren kan de investering teruglopen van 7 miljoen euro batig saldo tot een betaling van 10 miljoen euro. De jaarlijkse exploitatie sluit positief op 0,35 à 0,75 miljoen euro. 'Sluis aan Zee!' levert 400 tijdelijke arbeidplaatsen op en 100 à 190 structurele, direct gekoppeld aan het project en daarnaast spin-off voor de gehele regio. 'Sluis aan Zee!' heeft geen negatieve effecten op de "gunstige staat van instandhouding" van op basis van de Europese Vogelrichtlijn / Habitatrichtlijn beschermde soorten. Het areaal natuurgebieden neemt in vergelijking met de situatie zonder 'Sluis aan Zee!' toe. Het type natuur dat daar wordt ontwikkeld is vergelijkbaar met de natuur, die elders in het studiegebied wordt ontwikkeld. Voor de Boomkikker ontstaat een "Highway" van Cadzand-Bad tot Aardenburg! Het vervallen van de Kanaalweg scoort sterk positief. Tenslotte neemt door 'Sluis aan Zee!' de landschappelijke en cultuurhistorische beleving van Het Zwin sterk toe. Ook deltaveiligheids- en watertoets zijn positief. Kortom: 'Sluis aan Zee!' moet er komen.





ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

INHOUDSOPGAVE VAN HET ACHTERGRONDRAPPORT (DEEL B)

- **Samenvatting**
Een samenvatting van het MER en de resterende keuzes
- **Beleidskader**
Een overzicht van beleidsdocumenten en –uitspraken die betrekking hebben op het studiegebied
- **Voorgenomen activiteit**
Aanvullende informatie over het voornemen met betrekking tot de zeesluis, de wachthaven, de strekdam bij Cadzand-Bad en de gevolgen voor de scheepvaart
- **Deelstudie bodem en water**
Studie waarin uitvoerig wordt ingegaan op de aspecten bodem en water en de gevolgen van het voornemen
- **Deelstudie natuur**
Studie waarin de ecologische kwaliteiten van het gebied aan de orde komen met aandacht voor de procedures omtrent de Europese Vogel- en Habitatrichtlijngebieden
- **Deelstudie verkeer en leefbaarheid**
Studie waarin de verkeerskundige aspecten en de gevolgen voor de leefbaarheid zijn onderzocht zowel voor de uitvoeringsfase als de gebruiksfase van het project
- **Deelstudie landschap en cultuurhistorie**
Studie waarin de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn beschreven en op verschillende kaarten zijn weergegeven
- **Archeologische onderzoeken**
Het bureau RAAP heeft archeologische verwachtingskaarten opgesteld voor de haven en de Zwingel. Beide kaarten met bijbehorende rapporten zijn in Deel B opgenomen
- **Landschapsplan Zwingel**
Het volledige, door de Dienst Landelijk Gebied (DLG) opgestelde, Landschapsplan Zwingel is opgenomen in Deel B van het MER
- **NEI economische analyse**
Het onderzoek van het bureau Ecorys-NEI met betrekking tot de financieel-economische haalbaarheid van 'Sluis aan Zee!' is in Deel B van het MER opgenomen
- **Literatuur en begrippenlijst**
Overzicht van geraadpleegde literatuur en een lijst van afkortingen en woorden die worden toegelicht

INHOUDSOPGAVE VAN HET HOOFDRAPPORT (DEEL A)

☐ **Samenvatting**

Een samenvatting van het MER en de resterende keuzes

☐ **Richtlijnen MER**

De richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) 'Sluis aan Zee!' zoals vastgesteld door de raad van Sluis-Aardenburg

☐ **Reacties startnotitie MER**

Terugkoppeling op de inspraakreacties op de Startnotitie Milieueffectrapportage / (voor) Ontwerp Bestemmingsplan 'Sluis aan Zee!'

☐ **MER**

Het volledige milieueffectrapport 'Sluis aan Zee!'

☐ **Voorontwerp Bestemmingsplan Bastide 'Sluis aan Zee!'**

Plankaart, voorschriften en toelichting

☐ **Voorontwerp Bestemmingsplan Vaargeul 'Sluis aan Zee!'**

Plankaart, voorschriften en toelichting

☐ **Voorontwerp Bestemmingsplan Zeesluis**

Het bestemmingsplan zal in Deel A worden opgenomen zodra het gereed is

☐ **Voorontwerp Bestemmingsplan Westerscheldemonding**

Het bestemmingsplan zal in Deel A worden opgenomen zodra het gereed is

☐ **Literatuur en begrippenlijst**

Overzicht van geraadpleegde literatuur en een lijst van afkortingen en woorden die worden toegelicht