

# KANAALKRUISSING SLUISKIL



**Startnotitie**

**Kanaalkruising Sluiskil**

januari 2003

Rijkswaterstaat, directie Zeeland ~ Provincie Zeeland

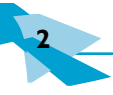
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



**Rijkswaterstaat**  
Directie Zeeland



Provincie Zeeland



## Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



**Rijkswaterstaat**  
Directie Zeeland



**Provincie Zeeland**



## Fotografie

Gemeente Terneuzen, Henk Hommers  
Fotoarchief Rijkswaterstaat, Directie Zeeland  
Fotodesign Huib de Jonge  
Fotoarchief NV Westerscheldetunnel

## Druk

Drukkerij Bareman, Terneuzen

## Realisatie

Lievens Communicatie BV, IJzendijke

Middelburg/Goes, januari 2003

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding voor de studie	5
1.2	De procedure in kort bestek	5
1.3	Inspraak	6
<b>2.</b>	<b>Waarom dit initiatief</b>	<b>7</b>
2.1	Voorgeschiedenis	7
2.2	Probleemanalyse	7
2.2.1	Het studiegebied: huidige situatie en toekomstige ontwikkeling	7
2.2.2	Samenvatting problemen	11
2.3	Probleem- en doelstelling	12
<b>3.</b>	<b>Welke alternatieven worden onderzocht</b>	<b>14</b>
3.1	Selectie van alternatieven	14
3.2	Niet mee te nemen alternatieven	14
3.2.1	Nieuwe brug	14
3.2.2	Tracé ten westen van kanaal	14
3.2.3	OV-alternatief	15
3.2.4	Benuttingsalternatief	15
3.3	Te onderzoeken alternatieven	15
3.3.1	Nulalternatief	15
3.3.2	Tweede brug	15
3.3.3	Alternatief tunnel Sluiskil	15
3.3.4	Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	16
<b>4.</b>	<b>Te onderzoeken effecten</b>	<b>18</b>
4.1	Studiegebied	18
4.2	Te beschrijven effecten	18
4.3	Overige aspecten	20
<b>5.</b>	<b>Besluitvormingsprocedure</b>	<b>21</b>
5.1	Inleiding	21
5.2	Procedure	21
5.3	Hoe kunt u reageren?	22
	<b>Lijst projecten en studies in het gebied</b>	<b>23</b>
	<b>Verklarende woordenlijst</b>	<b>24</b>

## 1.1 Aanleiding voor de studie

De brug bij Sluiskil over het Kanaal van Gent naar Terneuzen maakt deel uit van de rijksweg N61. Deze belangrijkste oost-westverbinding in Zeeuwsch-Vlaanderen is, conform de Planologische Kernbeslissing (PKB) uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2), een onderdeel van het Nederlandse hoofdwegenet. Naast een belangrijke rol voor het oost-west verkeer vervult de N61 ter plaatse van de kanaalkruising een wezenlijke rol bij het afwikkelen van het noord-zuid verkeer door Zeeuws-Vlaanderen.

De brug staat ruim vijf uur per dag open om het intensieve scheepvaartverkeer doorgang te bieden. Per etmaal gaat de brug ongeveer 23 keer open, gemiddeld ruim 13 minuten per keer. Deze brugopeningen vormen een belangrijk knelpunt in de hoofdinfrastructuur van het wegverkeer in Zeeuwsch-Vlaanderen.

In de huidige situatie leidt de brug tot problemen als oneigenlijke routevorming, verminderde verkeersafwikkeling, aantasting van de leefbaarheid en (verkeers)onveiligheid. Na de ingebruikneming van de Westerscheldetunnel in 2003 zal de verkeersdruk, en daarmee de problemen, toenemen. De potentiële economische ontwikkelingen van Zeeuwsch-Vlaanderen en met name de Kanaalzone zullen na opening van de tunnel omvangrijk zijn. Een goede afwikkeling van het verkeer in zowel oost-west richting als noord-zuid richting is dan van groot belang.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is geen rijksbudget voor het oplossen van het knelpunt bij Sluiskil ter beschikking gesteld. De provincie Zeeland heeft daarom het voortouw genomen voor de planstudie naar het project "Kanaalkruising Sluiskil". Deze Startnotitie is het begin van de planstudie.

## 1.2 De procedure in kort bestek

Het besluit om infrastructurele projecten, zoals de aanpassing van een weg, uit te voeren moet genomen worden volgens bepaalde spelregels. Deze zijn in drie wetten vastgelegd: de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Samen vormen zij de zogenaamde Tracé/m.e.r.-procedure.

In het geval van de Kanaalkruising Sluiskil is Rijkswaterstaat directie Zeeland als formele initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de verschillende benodigde producten. Voor dit project is afgesproken dat de provincie Zeeland, in nauwe samenspraak met de regionale partners, het inhoudelijke werk doet en de benodigde (tussen)producten aanlevert aan de formele initiatiefnemer.

De Minister van Verkeer & Waterstaat (V&W) controleert samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) of de spelregels goed worden toegepast. Uiteindelijk nemen zij de besluiten over de eventuele aanpassing van de weg. De ministers hebben in de procedure de rol van "Bevoegd Gezag".

In het navolgende komen de verschillende fasen aan bod die doorlopen moeten worden bij de voorbereiding van het project Kanaalkruising Sluiskil. In hoofdstuk 5 zal uitvoeriger op de te volgen procedure worden ingegaan.

### Startnotitie

Als er plannen zijn voor een nieuwe hoofdweg of aanpassing aan een bestaande hoofdweg, is niet meteen bekend hoe die hoofdweg precies komt te lopen. Sterker nog: het is niet eens bekend of die weg er werkelijk komt; daar is onderzoek voor nodig. Dit geldt ook voor de N61 ter plaatse van de kanaalkruising bij Sluiskil.



Brug bij Sluiskil

Deze Startnotitie bevat een onderzoeksvoorstel naar de mogelijke aanpassing van de huidige kanaalkruising in de rijksweg N61 tussen Sluiskil en Terneuzen. U leest hierin wat er onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten ervan zijn. In de notitie wordt aangegeven welke alternatieven en welke (milieu)effecten zullen worden onderzocht. De Startnotitie wordt gepubliceerd en wordt vier weken ter inzage gelegd; binnen deze termijn kan iedereen een reactie geven op de inhoud van de Startnotitie (zie ook paragraaf 1.3. Inspraak).

### **Trajectnota/MER**

Nadat de Startnotitie is vastgesteld, start het onderzoek. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in de Trajectnota. Een milieueffectrapport (MER) is onderdeel van de Trajectnota.

De drie belangrijkste onderwerpen in een Trajectnota/MER zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen en kansen
- een beschrijving van mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven
- een overzicht van de effecten en kostenraming van elk van deze alternatieven.

Na voltooiing van de Trajectnota/MER is er een inspraakronde en bestuurlijk overleg. Ook krijgen adviserende instanties (zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de Milieueffectrapportage) de gelegenheid adviezen uit te brengen aan het Bevoegd Gezag.

### **Standpuntbepaling en Tracébesluit**

De Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen vormen vervolgens de basis voor de besluitvorming. Deze documenten voorzien de ministers van V&W en VROM van de informatie die zij nodig hebben om een zorgvuldig afgewogen Standpunt in te nemen over welk alternatief uitgewerkt moet worden. De uitwerking van dit Standpunt wordt Ontwerp-tracébesluit genoemd. Na inspraak en reacties van belanghebbenden en betrokkenen op dit Ontwerp-tracébesluit wordt door de ministers van V&W en VROM het Tracébesluit genomen.

## **1.3 Inspraak**

Met deze Startnotitie wordt de aanzet gegeven tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota/MER. Tegelijkertijd vormt deze Startnotitie de basis voor betrokkenen en belangstellenden om mee te denken en desgewenst een inspraakreactie in te dienen.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kan iedereen via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten.

Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het Bevoegd Gezag zou moeten nemen. Het gaat er nu om of het probleem waarvoor de planstudie wordt opgestart, helder in beeld wordt gebracht en of de hiervoor beschreven oplossingsrichtingen nog aanvullingen en aanscherpingen behoeven. Inspraakreacties zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Kortom: op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

In de tweede inspraakronde, na het gereedkomen van de Trajectnota/MER, komt pas aan de orde of, en zo ja welke oplossing gekozen wordt door het Bevoegd Gezag.

Het Bevoegd Gezag gebruikt de inspraakreacties op de Startnotitie om de richtlijnen voor de tracé/m.e.r.-studie vast te stellen. De volgende stap is, in het kader van de planstudiefase, het opstellen van de Trajectnota/MER Kanaalkruising Sluiskil.

### 2.1 Voorgeschiedenis

De provincie Zeeland heeft in 1999/2000 een verkennende studie uitgevoerd naar nut en noodzaak van een nieuwe kanaalkruising bij Sluiskil. Dit naar aanleiding van een eind 1998 door Provinciale Staten aangenomen motie. Belangrijkste conclusie was dat er bij de bestaande brug sprake is van een economisch probleem. De wachttijden, zowel voor weg- als scheepvaartverkeer, leiden tot verliezen.

Na oplevering van de verkennende studie werd afgetaast welke financieringsmogelijkheden er waren voor een nieuwe kanaalkruising. De door provincie Zeeland en Zeeland Seaports toegezegde regionale bijdrage (ruim € 18 miljoen) was onvoldoende om het project te realiseren. Het rijk bleek niet voornemens een dergelijk project te financieren vanuit de middelen verbonden aan het MIT. Daarom is gekeken naar mogelijkheden tot benutten van de financiële ruimte vanuit de NV Westerscheldetunnel, waarvan het Rijk en de Provincie Zeeland aandeelhouders zijn. Op verzoek van de minister van V&W en de minister van Financiën is in de tweede helft van 2001 gestart met een businesscase Kanaalkruising Sluiskil. Deze is hen in het voorjaar van 2002 aangeboden. Op 11 juli 2002 is in overleg tussen twee Zeeuwse gedeputeerden en de minister van V&W door laatstgenoemde toegezegd dat de provincie kan starten met de planstudiefase naar de kanaalkruising Sluiskil. Tevens is de afspraak gemaakt dat binnen afzienbare termijn samen met de minister van Financiën nader overlegd zal worden over de mogelijke financiering vanuit de NV Westerscheldetunnel.

### 2.2 Probleemanalyse

Om beter inzicht te krijgen in de problematiek is het van belang de huidige situatie in het studiegebied in beeld te brengen. In deze paragraaf is aan de hand van de volgende thema's een beschrijving van het studiegebied gegeven:

- Infrastructuur en vervoer
- Woon- en leefmilieu
- Natuur en landschap
- Economie.

Behalve op de huidige situatie wordt ook ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Dit wordt de autonome ontwikkeling genoemd. In de Trajectnota/MER zal dit nader omschreven worden.

Doel van de beschrijving van de autonome ontwikkeling is het ontwikkelen van een referentiekader. Met dit referentiekader is inzicht te krijgen in de mate van problemen die zich voor zullen doen indien geen oplossing van het knelpunt bij Sluiskil zal worden gerealiseerd. Ook kunnen tegen dit referentiekader de diverse alternatieven worden afgezet.

#### 2.2.1 Het studiegebied: huidige situatie en toekomstige ontwikkeling

Sluiskil maakt deel uit van de gemeente Terneuzen (Zeeuwsch-Vlaanderen). Na de gemeentelijke herindeling van 1 januari 2003 bestaat de gemeente uit de voormalige gemeenten Axel, Sas van Gent en Terneuzen.

Er wordt een onderscheid gemaakt in twee onderzoeksgebieden: het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de alternatieven gerealiseerd moeten worden. Het studiegebied



Afbeelding 1: Het Plangebied

is het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van maatregelen in het plangebied. Afbeelding 1 toont het plangebied.

## Infrastructuur en vervoer

### Huidige situatie

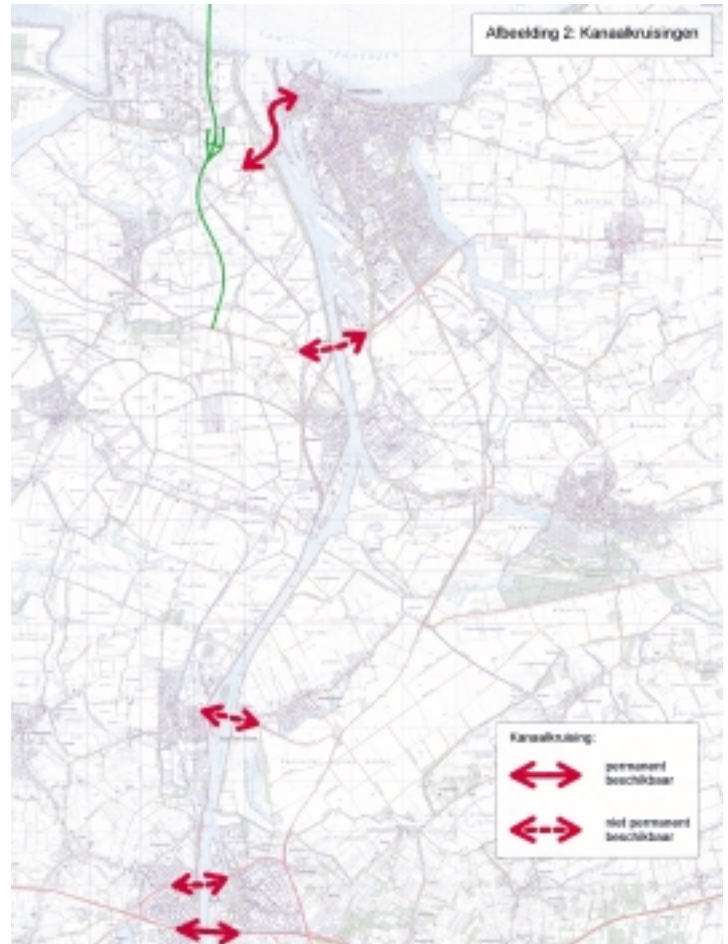
In het SVV-2 staat de N61 aangegeven als onderdeel van het Hoofdwegennet. De N61 vervult in de huidige situatie ter hoogte van het kanaal een belangrijke oost-westfunctie voor het regionale, doorgaande autoverkeer. Naast snelverkeer wordt het overgrote deel van de N61 gebruikt door langzaam (landbouw)verkeer. De brug bij Sluiskil wordt daarnaast ook nog gebruikt door railverkeer, fietsers en voetgangers.

De rijksweg N61 sluit ten oosten van het Kanaal van Gent naar Terneuzen aan op de noord-zuidverbinding N253 (Tractaatweg). Het wegverkeer op de N61 moet het kanaal passeren door middel van een draai- brug bij Sluiskil. De brug bij Sluiskil is voor het verkeer een belangrijke hindernis. Ruim vijf uur per dag is de brug geopend en daardoor gesloten voor al het kruisende verkeer.

Op afbeelding 2 is aangegeven waar in de huidige situatie het Kanaal van Gent naar Terneuzen gepasseerd kan worden. De kanaalkruising bij het sluisencomplex van Terneuzen en de tunnel van Zelzate zijn permanent toegankelijk voor wegverkeer. Gevolg is dat veel verkeersdeelnemers al op ruime afstand van de brug bij Sluiskil, dus ongeacht of de brug op dat moment daadwerkelijk niet beschikbaar is, de beslissing nemen om een alternatieve route te kiezen via één van de permanent beschikbare kanaalkruisingen of de kanaalkruisingen bij Sas van Gent of Zelzate.



Haarmanweg Terneuzen



Afbeelding 2: Kanaalkruisingen

Het aldus ontstane sluipverkeer over deze alternatieve routes geeft negatieve verkeerskundige effecten en verkeersonveilige situaties in de kernen van Sas van Gent en Terneuzen.

Het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt in het SVV-2 aangeduid als (internationale) hoofdtransportas over water. Goede doorvaart van de scheepvaart is daarom noodzakelijk. Vooral voor de grotere schepen (zeescheepvaart) is de brug bij Sluiskil een hindernis welke regelmatig leidt tot vertragingen.

### Toekomstige ontwikkelingen

Na ingebruikname van de Westerscheldetunnel worden de autoverkeer over de Westerschelde uit de vaart genomen. De Westerscheldetunnel is ten westen van het Zevenaarsviaduct aangesloten op de N61 door middel van een rotonde. Binnen tien jaar



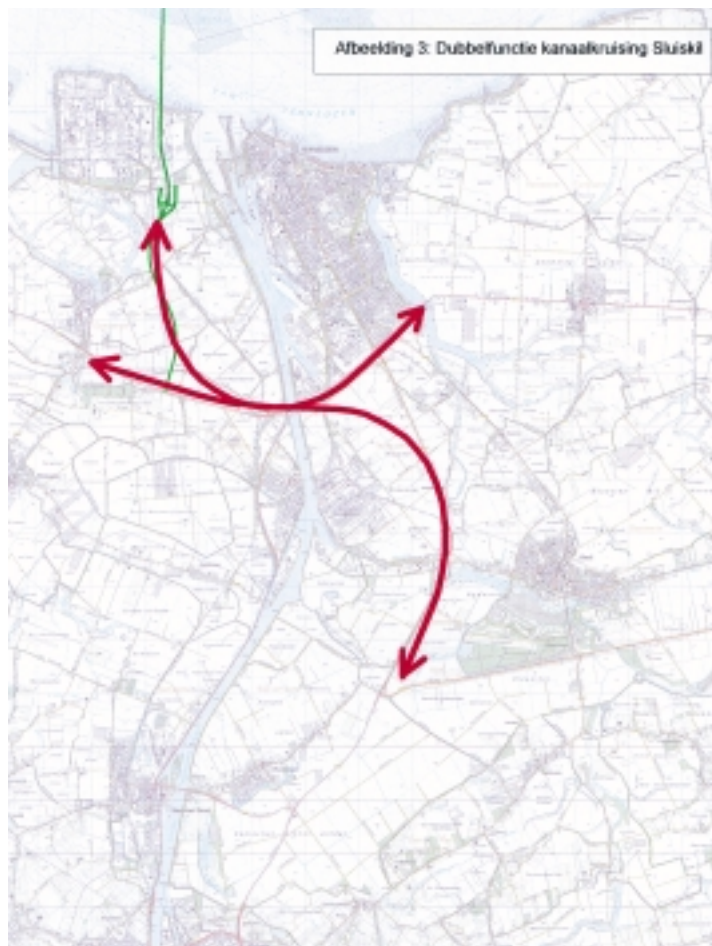
na openstelling van deze tunnel zal deze rotonde vervangen worden door een ongelijkvloerse aansluiting op de N61. Op de oostoever van het kanaal sluit de N61 aan op de N253 (Tractaatweg). Deze twee aansluitingen zullen ertoe leiden dat de kanaalkruising Sluiskil, naast de oost-westverbinding voor Zeeuwsch-Vlaanderen, een onderdeel zal vormen van de noord-zuidverbinding. Hiermee krijgt de kanaalkruising een dubbelfunctie, veel meer dan nu het geval is (afbeelding 3). De noord-zuidverbinding vanaf de A58 op Zuid-Beveland, via de Westerscheldetunnel, de brug bij Sluiskil en de Tractaatweg naar België, krijgt na openstelling van de Westerscheldetunnel de aanduiding N62.

In Zeeuwsch-Vlaanderen wordt door de betrokken wegbeheerders nu en in de toekomst uitvoering gegeven aan het beleid "Duurzaam Veilig Verkeer". In zowel het (indicatieve) categoriseringsplan van het Rijk als in het onlangs door de provincie vastgestelde Wegencategoriseringsplan Zeeland staat de hele N62 als stroomweg aangegeven. Het streefbeeld voor een weg met een stroomfunctie is dat er over de totale lengte van het tracé geen gelijkvloerse kruispunten aanwezig zijn en dat de kruispuntafstand in principe groter dan vijf kilometer is. Het beleid is erop gericht het verkeer zoveel mogelijk te concentreren op deze zogenaamde stroomwegen en daarmee de minder verkeersveilige 'sluiproutes' te ontlasten. Op stroomwegen staat de doorstroming van verkeer centraal, waarbij conflictpunten tussen het autoverkeer en andere weggebruikers zoveel mogelijk wordt voorkomen.

De ingebruikname van de Westerscheldetunnel zal een toenemende intensiteit van noord-zuidverkeer betekenen in de Kanaalzone. Dit leidt tot meer verkeer op de N61 ter plekke van de brug bij Sluiskil. Ook het aanbod van wegverkeer over de N252 richting Sluiskil en Sas van Gent zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Gelet op de aansluiting van de N252 (Dow-weg) op de Westerscheldetunnel, is het verder de verwachting dat de verkeersintensiteit op de doorgaande wegen door Terneuzen zal toenemen. Samengevat is door de opening van de Westerscheldetunnel ongewenst sluipverkeer in de vorm van oost-westverkeer via de kern van Terneuzen en noord-zuidverkeer via Sluiskil en de kern van Sas van Gent te verwachten.

#### *Huidige situatie en toekomstige groei van het scheepvaartverkeer*

Het Kanaal van Gent naar Terneuzen is gedimensio-



Afbeelding 3: Dubbelfunctie Kanaalkruising Sluiskil

neerd op gebruik door zeescheepvaartverkeer. Op basis van een analyse van het huidige scheepvaartverkeer en de toekomstige ontwikkelingen daarin zijn prognoses gemaakt voor het te verwachte aantal scheepvaartbewegingen. Uit de beleidsanalyse voor de modernisering maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen, een Vlaamse studie waarover zowel in Vlaanderen als Nederland nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, blijkt dat rond 2013 een operationeel plafond van het sluisencomplex bij Terneuzen zal zijn bereikt. Voor verdere groei is een tweede zeesluis vereist. De tweede zeesluis zal de operationele capaciteit van het sluisencomplex vergroten, waardoor het de scheepvaartgroei tot ver na 2030 aan zal kunnen. Ervan uitgaande dat het sluisencomplex wordt uitgebreid, is een prognose van het aantal scheepvaartbewegingen in 2030 gemaakt. Hierbij is tevens de aanname gedaan dat er geen

significante ontwikkelingen zullen zijn wat betreft scheepsgrootte en dat met betrekking tot de overslagvolumes van goederen na 2010 een inhaaleffect zal plaatsvinden. De prognose is dat het aantal scheepvaartbewegingen in 2030 meer dan verdubbeld zal zijn. De brug zou dan dermate vaak open moeten, dat in de genoemde studie geconcludeerd wordt dat in 2030 de brug bij Sluiskil door een tunnel vervangen zou moeten worden.

### Woon- en leefmilieu

#### *Huidige situatie*

De sluiproutes door de kernen van Sas van Gent en Terneuzen zijn een probleem. Deze routes zijn namelijk niet bedoeld als doorgaande wegen en daarom niet ingericht voor doorgaand verkeer. Dit brengt problemen mee op het gebied van verkeersveiligheid en daarnaast andere leefbaarheidsaspecten, zoals geluid- en stankoverlast.

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Door openstelling van de Westerscheldetunnel zullen de problemen voor woon- en leefmilieu toenemen door de grotere verkeersintensiteit op de sluiproutes.

### Natuur en landschap

#### *Huidige situatie*

Het plangebied heeft een open landschap met in hoofdzaak een agrarische functie. Er is sprake van een aantal structuurbepalende elementen, die in de loop der jaren in het landschap zijn ontstaan. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen splitst de regio met een strakke lijn in twee delen op. De ligging van het



kanaal is van veraf waarneembaar vanwege de industrie die er langs gelegen is en de hoog opgaande beplanting. Daarnaast zijn er krekens die slingerende lijnen door het overwegend rechtlijnige landschap trekken. Ook de dijken met hun beplanting vormen belangrijke structuurdragers van het landschap van midden Zeeuwsch-Vlaanderen.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur; er loopt ook geen ecologische verbindingzone door het gebied. Er bevinden zich geen bestaande bos- en natuurgebieden, geen agrarische gebieden van ecologisch betekenis en geen natuurontwikkelingsgebieden.

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Het gebied zal voor wat landschap betreft een paar veranderingen ondergaan. Op de oostoever worden in de Koegorspolder een slibaggerdepot, een stedelijke randzone, een recyclezone, een industriële zone en 22 windmolens gerealiseerd. Op de westoever zijn er plannen om het gebied tussen het kanaal, de N61 en het tracé naar de Westerscheldetunnel te ontwikkelen tot bedrijventerrein.

### Economie

#### *Huidige situatie*

De kanaalzone is, evenals het Sloegebied, een belangrijk economisch centrum van Zeeland. Samen hebben de twee havengebieden een totale (directe en indirecte) werkgelegenheid van bijna 25.000 werkzame personen. De havengebieden hebben een sterke autonome groeikracht, mede door de gunstige ligging in de Rijn-Schelde Delta tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen. In het gebied zijn ruime fysieke uitbreidingsmogelijkheden.

Op beide oevers in de kanaalzone hebben zich concentraties van economische activiteiten ontwikkeld. Bij Terneuzen, westelijk van het kanaal, ligt het zwaartepunt bij het DOW-complex (grootschalig chemisch industriecomplex) en op de industrieterreinen rond Sas van Gent en Sluiskil (kanaaleiland te Sluiskil). Oostelijk van het kanaal ligt het zwaartepunt bij de haventerreinen van Terneuzen, het terrein Sluiskil Oost en de Axelse Vlakte.

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Door de binnenkort open te stellen Westerscheldetunnel krijgt de Zeeuwse economie een belangrijke impuls: de economische centra aan beide zijden van



Afbeelding 4: Economische ontwikkeling

de Westerschelde worden met elkaar verbonden (afbeelding 4) en de noord-zuid verbinding met België/Frankrijk/Engeland verbetert sterk. Met de ontwikkeling op korte termijn van de Mosselbanken, bestemd voor chemische activiteiten, neemt het DOW-complex in omvang toe. Tevens is hier een multifunctioneel logistiek park in aanleg. Ook de Axelse Vlakte wordt ontwikkeld, voornamelijk voor logistieke activiteiten. Op langere termijn is op de westelijke oever de ontwikkeling van een bedrijventerrein in het gebied tussen het kanaal, de N61 en het tracé naar de Westerscheldetunnel voorzien. Ook worden aan de overzijde van de Westerschelde in het Sloegebied diverse ontwikkelingen voorzien, waaronder de komst van de Westerschelde Container Terminal (WCT). De locatiekeuze voor deze ontwikkelingen zijn onder andere beïnvloed door een goede (toekomstige) verbinding met Frankrijk en België, via de route door Zeeuws-Vlaanderen.

### 2.2.2 Samenvatting problemen

Uit het voorgaande is gebleken dat zich een aantal (toekomstige) problemen afspeelt in het gebied. In

deze paragraaf zullen deze problemen kort beschreven worden. Uit de voorgaande paragraaf is gebleken dat voor de thema's infrastructuur en vervoer, woon- en leefmilieu en economie, de gewenste verkeersbewegingen na de openstelling van de Westerscheldetunnel een probleem zijn of zullen gaan vormen. Voor het thema natuur en landschap is niet direct een probleem gesignaleerd. De probleemanalyse richt zich daarom op de drie genoemde thema's waarvoor knelpunten zijn gesignaleerd: verkeer (infrastructuur en vervoer), leefbaarheid (woon- en leefmilieu) en economie. In de Trajectnota/MER zullen deze problemen kwalitatief en zo mogelijk kwantitatief benaderd worden.

#### Verkeer

De N61 maakt onderdeel uit van het hoofdwegenet van Nederland. Met name voor de regio is de N61 als oost-west verbinding van belang. Met de realisatie van de Westerscheldetunnel zal de N61 als dubbelschakel gaan fungeren, aangezien ook het grootste deel van het noord-zuid verkeer via deze weg zal gaan rijden. De route vanaf de A58 door de Westerscheldetunnel, over brug bij Sluiskil en via de Tractaatweg richting België zal, na openstelling van de Westerscheldetunnel, als N62 worden aangeduid. De opening van de Westerscheldetunnel leidt tot een beduidend groter verkeersaanbod over de brug bij Sluiskil. Volgens de eerder genoemde beleidsanalytische studie zal ook het (zee)scheepvaartverkeer toenemen, waardoor er meer c.q. langere brugopeningen noodzakelijk zijn. Het conflictpunt tussen weg- en waterverkeer ter plekke van de kanaalkruising Sluiskil wordt naar verwachting dus groter. Ook het railverkeer en het langzaam (landbouw) verkeer ondervindt hinder door de brugopeningen.



Langdurige wachttijden voor de brug Sluiskil

Dat geldt ook voor fietsers en voetgangers. Het gebruik van de brug door deze verkeerssoorten is echter beduidend minder dan het autoverkeer. De kosten die gemoeid zijn met het minimaliseren van de wachttijden van deze soorten verkeer zullen daarentegen groot zijn en staan derhalve niet in verhouding tot het probleem. Daarom zal de huidige brug blijven bestaan ten behoeve van deze verkeerssoorten.

#### *Leefbaarheid*

Bewoners van de kernen Terneuzen en Sas van Gent ondervinden hinder van het sluipverkeer. Het thema leefbaarheid concentreert zich hierop. Door de lange wachttijden neemt veel oost-westverkeer een sluiproute via de kanaalovergang bij het sluiscomplex van Terneuzen. Deze route is permanent toegankelijk voor het wegverkeer. Hierdoor komt veel verkeer door de kern van Terneuzen. Het noord-zuidverkeer naar de Expresweg in België gaat vanwege de wachttijden via de N252 door de kern van Sas van Gent. De wegen in Terneuzen en Sas van Gent zijn niet bedoeld en niet geschikt voor dit verkeer. De verkeersonveiligheid neemt hierdoor toe. Naast verkeersonveiligheid leidt het sluipverkeer ook tot extra geluidbelasting en luchtverontreiniging.

#### *Economie*

De aan het thema economie gerelateerde problemen hebben te maken met bereikbaarheid, waardoor het gebied voor investeerders minder aantrekkelijk wordt, en met de kosten in verband met wachttijdverliezen. Deze wachttijdverliezen gelden zowel voor weg- en railverkeer, als voor scheepvaartverkeer. De verlieskosten die hiermee gemaakt worden, zijn afhankelijk van de wachttijden (reistijdverlies) en de uurkosten voor de verschillende verkeerstypen. Met de realisatie van de Westerscheldetunnel en andere infrastructuurinvesteringen krijgt de groeipotentie van de Zeeuwse economie een belangrijke impuls. De positieve richting waarin de maatschappelijke en bedrijfseconomische ontwikkeling van het gebied zich beweegt, wordt gestuit als de kanaalkruising bij Sluiskil niet wordt verbeterd.

### 2.3 Probleem- en doelstelling

In deze paragraaf wordt de probleem- en doelstelling geformuleerd op verschillende niveaus: lokaal, regionaal en bovenregionaal. De probleem- en doelstelling

is van belang bij de afweging tussen de alternatieven. In de procedure worden alleen de alternatieven meegenomen die daadwerkelijk een oplossend vermogen hebben voor de problemen en goed aansluiten bij de doelstelling.

#### *Lokaal schaalniveau (Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen)*

Het kanaal moet door het autoverkeer regelmatig gekruist worden. Industriecomplexen liggen oost en west van het kanaal. Terneuzen ligt aan de oostzijde van het kanaal.

In de toekomst zal door het wegvallen van de veerverbindingen over de Westerschelde zowel noord-zuid als oost-west autoverkeer worden toegevoegd aan de huidige verkeersstromen. Dit zal extra kanaalkruisend autoverkeer genereren. De leefbaarheid in de kernen van Sas van Gent en Terneuzen wordt hierdoor aangetast.



Ziekenhuis De Honte

#### *Regionaal schaalniveau (Zeeuwsch-Vlaanderen)*

In Zeeuwsch-Vlaanderen is de (zware) industrie gesitueerd aan beide zijden van het Kanaal van Gent naar Terneuzen en ten noordwesten van Terneuzen. Genoemd kunnen worden de industrieterreinen van Oostelijke Kanaaloever, de Koegorspolder, Axelse Vlake, het Dowterrein, Mosselbanken en de industrieterreinen in Sas van Gent. Een aantal van deze gebieden is nog in ontwikkeling. Terneuzen is het belangrijkste centrum van Zeeuwsch-Vlaanderen. De kern Terneuzen heeft een regionale verzorgingsfunctie. Voorbeelden hiervan zijn het middelbaar onderwijs, het ziekenhuis, het theater en een verscheidenheid aan (regionale) sportieve recreatievoorzieningen.

Het merendeel van de werkgelegenheid in de kanaalzone wordt ingevuld door mensen uit Zeeuwsch-Vlaanderen. Van de 20.800 arbeidsplaatsen in de gemeente Terneuzen komen 8.500 werknemers van buiten de gemeente Terneuzen.

Op regionaal niveau maakt de kanaalkruising onderdeel uit van de verbinding tussen oost en west Zeeuwsch-Vlaanderen. De huidige kanaalkruising is een belemmering voor de regionale ontwikkeling, zowel economisch als sociaal-maatschappelijk, van heel Zeeuwsch-Vlaanderen.

#### *Bovenregionaal schaalniveau (Zeeland & Vlaanderen)*

De Westerscheldetunnel is gepland als schakel in de regionale verbinding tussen Walcheren en Zuid-Beveland enerzijds en Zeeuwsch-Vlaanderen anderzijds. De route is ook als zodanig in het streekplan opgenomen. Van een internationale noord-zuidverbinding is geen sprake. Wèl heeft de route potenties om een bovenregionale functie te vervullen, namelijk als belangrijk element in het stedennetwerk dat, conform de nog niet vastgestelde Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, bestaat uit Middelburg, Vlissingen, Goes, Terneuzen en Gent, met een link naar Antwerpen. De huidige kanaalkruising bij Sluiskil is een belangrijke schakel in dit stedennetwerk. Zowel de externe als interne bereikbaarheid van het stedennetwerk wordt door het regelmatig langdurig openstaan van de brug negatief beïnvloed.

De stedelijke zones vormen een concentratie van stedelijke en industriële functies. De relatie tussen de stedelijke zones aan weerszijden van de Westerschelde wordt de komende jaren versterkt door de aanleg van de Westerscheldetunnel. Hierdoor zal geleidelijk één Zeeuws stedelijk-industrieel complex ontstaan. Voor de toekomst van het gebied is het van groot belang dat ingehaakt wordt op de nieuwe kansen en mogelijkheden.

De specifieke zaken, waar rekening mee gehouden moet worden zijn:

- door bundeling van activiteiten als bedrijvigheid en infrastructuur wordt bijgedragen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van het stedelijke gebied
- voorwaarden worden geschapen voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden door het aanbieden van een hierop toegesneden terreinaanbod en versterking van de infrastructuur



*Sluipverkeer bij sluisen Terneuzen*

- de mobiliteitsinzet wordt gericht op het duurzaam verhogen van de verkeersveiligheid en het oplossen van knelpunten in de bereikbaarheid.

#### *Doelstelling*

De doelstelling van het project is om een nieuwe hoogwaardige (kanaalkruisende) verbinding tot stand te brengen die primair een oplossing is voor het bereikbaarheidsprobleem. Het kapitaalverlies als gevolg van wachttijden voor weg- en scheepvaartverkeer zal hierdoor sterk afnemen. Tevens zal een hoogwaardige kanaalkruising de omvang van de "afgeleide" lokale problemen op het vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid verminderen. Tenslotte wordt met een dergelijke oplossing de groei van de economie en werkgelegenheid in en rond de Zeeuwsch-Vlaamse Kanaalzone en aangrenzende gebieden bevorderd.

### 3.1 Selectie van alternatieven

Bij de selectie van te onderzoeken alternatieve oplossingen vormt de doelstelling van het project altijd het uitgangspunt. Oplossingen waarvan op voorhand duidelijk is dat ze niet aansluiten op de doelstelling worden verder buiten beschouwing gelaten. In onderstaande paragrafen wordt allereerst ingegaan op de alternatieven die niet in het vervolg worden meegenomen. Vervolgens worden de alternatieven beschreven die in de vervolgfase (Trajectnota/MER) nader uitgewerkt en onderzocht gaan worden. De volgende mogelijke oplossingen voor het probleem van de verkeersafwikkeling over de brug bij Sluiskil komen in dit hoofdstuk nader aan de orde:

Niet mee te nemen alternatieven:

- Nieuwe brug
- Tracé ten westen van kanaal
- OV-alternatief
- Benuttingsalternatief.

Wel mee te nemen alternatieven:

- Nulalternatief
- Tweede brug
- Tunnel
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

### 3.2 Niet mee te nemen alternatieven

In deze paragraaf worden enkele alternatieven beschreven die in het vervolg van de procedure niet worden meegenomen. De motivering om alternatieven niet te selecteren kan de volgende redenen hebben:

- ruimtelijke beperkingen: een alternatief is niet reëel in verband met doorsnijding stedelijk gebied of ecologische zone
- financiële beperkingen: de ingeschatte kosten staan niet in verhouding tot de geboden oplossing
- onvoldoende probleemoplossend vermogen: een alternatief valt af als duidelijk is dat het probleem niet wordt opgelost
- bestuurlijke beperkingen: er zijn reeds beslissingen genomen die niet kunnen worden teruggedraaid.

#### 3.2.1 Nieuwe brug

Het alternatief nieuwe brug ter vervanging van de huidige brug kan gesplitst worden in twee varianten:

een hoge vaste brug of een nieuwe beweegbare brug.

De huidige draaibrug heeft een doorvaarthoogte van circa 7 meter. Vervanging door een hogere vaste brug heeft grote consequenties. De doorvaarthoogte van een nieuwe brug zal circa 30 meter moeten zijn om alle soorten van zeeschepen te kunnen laten passeren. Een dergelijk hoge brug in combinatie met de toevoerende wegen en bijbehorende taluds betekent een onacceptabel ruimtebeslag en horizonvervuiling. De huidige spoorverbinding is ook een probleem. Er zullen zeer lange en hoge dijkligheden moeten worden gerealiseerd om deze verbinding te kunnen blijven handhaven. Voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld fietsers, is de verbinding door de grote hoogte nauwelijks te overbruggen.

Een andere variant is het vervangen van de huidige brug door een brug die veel sneller open en dicht gaat. Dit betekent dat de huidige hoogte van de brug gehandhaafd kan blijven. Door het toepassen van een "snellere" brug kan de openingstijd wellicht vermindert worden van gemiddeld 13 minuten in de huidige situatie naar 7-9 minuten. Gezien de toekomstige ontwikkelingen van zowel wegverkeer en scheepvaartverkeer is een beweegbare brug echter geen reële optie. De totale wachttijd zal in eerste instantie afnemen, maar in de toekomst, zeker na realisatie van een nieuwe zeesluis, weer stijgen tot het huidige niet aanvaardbare niveau.

#### 3.2.2 Tracé ten westen van kanaal

Het belangrijkste deel van het verkeer op de brug bij Sluiskil bestaat uit oost-west gaand verkeer. Een kleiner deel zal bestaan uit bovenregionaal noord-zuid verkeer tussen de Westerscheldetunnel en het buitenland (voornamelijk België en Noord-Frankrijk) vice versa. Als het noord-zuid verkeer via een directe route tussen de Westerscheldetunnel en de A11 (autosnelweg Antwerpen-Zeebrugge) zou kunnen worden afgewikkeld, dan zou op de brug bij Sluiskil meer ruimte komen voor het oost-west verkeer. Uit onderzoek blijkt echter dat hierdoor de verkeersintensiteit op de brug bij Sluiskil niet substantieel wordt verlaagd. Verkeer tussen de Westerscheldetunnel en de oostelijke kanaaloever in Vlaanderen (relatie NW-ZO vice versa) maakt in deze situatie geen gebruik meer van de brug bij Sluiskil. Verkeer tussen Terneuzen en de westelijke kanaaloever (relatie NO-ZW vice versa) gaat daarentegen juist wél gebruik maken van de brug bij Sluiskil. De verkeersintensiteit op de oostelijke kanaaloever (Tractaatweg/N253)

neemt dan fors af. Deze wijzigende verkeersstromen leveren per saldo slechts een marginale afname op van het verkeer ter plekke van de brug bij Sluiskil. Er is hier dus sprake is van een te klein oplossend vermogen.

De aanleg van een tracé ten westen van het kanaal zal daarnaast grote gevolgen hebben voor het nog relatief ongerepte karakter van het landschap ten westen van het Kanaal van Gent naar Terneuzen. In het Belgische deel van het traject zullen bovendien een krekengebied en meerdere bebouwingslinten moeten worden doorsneden.

### 3.2.3 OV-alternatief

Het probleem bij de huidige brug van Sluiskil wordt veroorzaakt door de brugopeningen. De rijksweg N61 is grofweg een kwartier per uur niet beschikbaar voor landverkeer. Het verkeersaanbod op de brug bestaat voor een aanzienlijk deel uit vrachtverkeer, waarvoor openbaar vervoer geen alternatief vormt. Ook voor personenvervoer is het openbaar vervoer ter plekke van de kanaalkruising Sluiskil geen optie. De bevolkingsdichtheid van Zeeuws-Vlaanderen is gering en leidt tot diffuse verkeersrelaties. Overigens kan het openbaar vervoer gedurende de brugopening sowieso geen alternatief vormen voor het "normale" verkeer; aangezien het openbaar vervoer ook gebruik zou moeten maken van de op dat moment niet beschikbare brug.

### 3.2.4 Benuttingsalternatief

Doordat de brug zo vaak en zo lang openstaat, is de afwikkelingscapaciteit voor landverkeer gering. Zeker in en rond de ochtend- en avondspits is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van dit wegvak dusdanig dat congestievorming optreedt. De huidige brug heeft slechts twee rijstroken zonder vluchtstrook, waardoor de fysieke ruimte voor een betere benutting van de kanaalkruising ontbreekt. Een betere benutting van de brug is dan ook niet mogelijk.

## 3.3 Te onderzoeken alternatieven

### 3.3.1 Nulalternatief

Het nulalternatief betreft het laten functioneren van de huidige kanaalkruising zonder aanpassingen. De procedure vraagt standaard om een nulalternatief waarbij het voornemen niet wordt uitgevoerd. Dit alternatief zal in de Trajectnota/MER studie op hetzelfde detailniveau worden beschouwd en beoor-

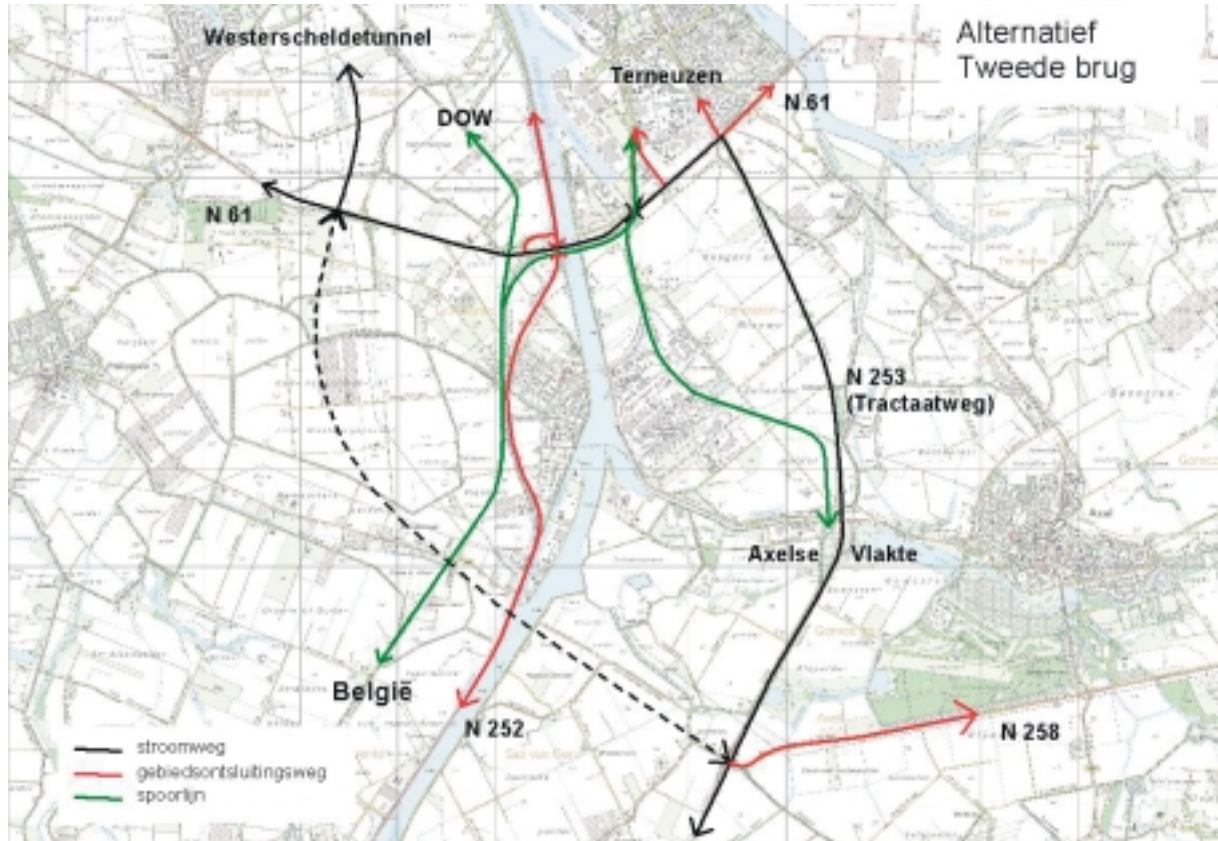
deeld als de overige alternatieven. Het nulalternatief zal conform de autonome ontwikkeling gelden als referentie voor de te verwachten verkeerskundige, milieukundige, ruimtelijke en economische effecten van de overige alternatieven.

### 3.3.2 Tweede brug

De aanleg van een tweede brug kan een ongestoorde verkeersafwikkeling van het kanaalkruisende landverkeer mogelijk maken. Door het toepassen van twee bruggen kan de wegverkeersverbinding continue gegarandeerd worden. De afstand tussen de bruggen zal echter dermate groot moeten zijn dat, rekening houdend met de doorvaartijd van zeeschepen en de bedieningstijd van de bruggen, er altijd één brug beschikbaar is voor het landverkeer. Door middel van een signaleringssysteem wordt het landverkeer naar de op dat moment beschikbare brug verwezen. Dit alternatief is te vergelijken met de huidige conflictvrije kruising van het sluizencomplex van Terneuzen, waar altijd kanaalkruising mogelijk is. Een nieuwe brug ten noorden van de bestaande is gelet op de ruimtelijke inpassing van toeleidende wegen geen optie. Een dergelijke verbinding leidt dan dwars door het bestaande havengebied in het zuiden van Terneuzen. Daarnaast wordt in dit geval de afstand tot het sluizencomplex te klein. Dit houdt dus in dat een eventuele nieuwe brug alleen aan de zuidzijde van de bestaande brug gerealiseerd zou kunnen worden. Er is geen mogelijkheid om een nieuwe brug ten zuiden van de huidige brug en ten noorden van Sluiskil te situeren. De afstand tussen de twee bruggen wordt te kort om voor de scheepvaart geen extra belemmering op te werpen. Een kanaalkruisende verbinding ten zuiden van de kern Sluiskil is dan ook de enige locatie voor een nieuwe brug over het kanaal. Bij dit alternatief wordt er vanaf de rotonde in de N61 (aansluiting richting Westerscheldetunnel) aan de westzijde van het kanaal infrastructuur aangelegd tot ten zuiden van Sluiskil. Op de oostoever wordt de nieuwe brug aangesloten op de aansluiting van de N258 (Langeweg) op de N253 (Tractaaweg). In verband met een mogelijke toekomstige kanaalverruiming, zal binnen dit alternatief aandacht besteed worden aan een variant "langere brug".

### 3.3.3 Alternatief tunnel Sluiskil

Dit alternatief houdt in dat direct ten zuiden van de huidige brug bij Sluiskil een tunnel aangelegd wordt onder het kanaal van Gent naar Terneuzen. Hiermee wordt een volledig ongestoorde kanaalkruising gerealiseerd.



Afbeelding 5: Alternatief tweede brug

Voor het tunnelalternatief zullen vergelijkbare eisen gelden als voor de Westerscheldetunnel. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat de maximum snelheid 100 km/uur zal bedragen en dat de tunnel aan dezelfde veiligheidseisen zal worden onderworpen. Het alternatief bestaat uit een 2x2 rijstroken brede tunnel. Ten behoeve van het railvervoer en het lokale wegverkeer (inclusief landbouwverkeer en fietsers/voetgangers) zal de huidige brug in het tunnelalternatief gehandhaafd blijven. Binnen het alternatief tunnel Sluiskil wordt in eerste instantie uitgegaan van de huidige kanaaldimensionering. De reeds eerder aangehaalde Vlaamse studie naar de verbetering van de maritieme toegang van de (zee)haven van Gent geeft echter aan dat realisatie van een nieuwe zee-sluis bij Terneuzen, al dan niet in combinatie met een aanpassing van het achterliggende kanaal, wenselijk zou zijn. Om die reden zal bij het tunnelalternatief ook een variant in beeld worden gebracht waarbij rekening wordt gehouden met een

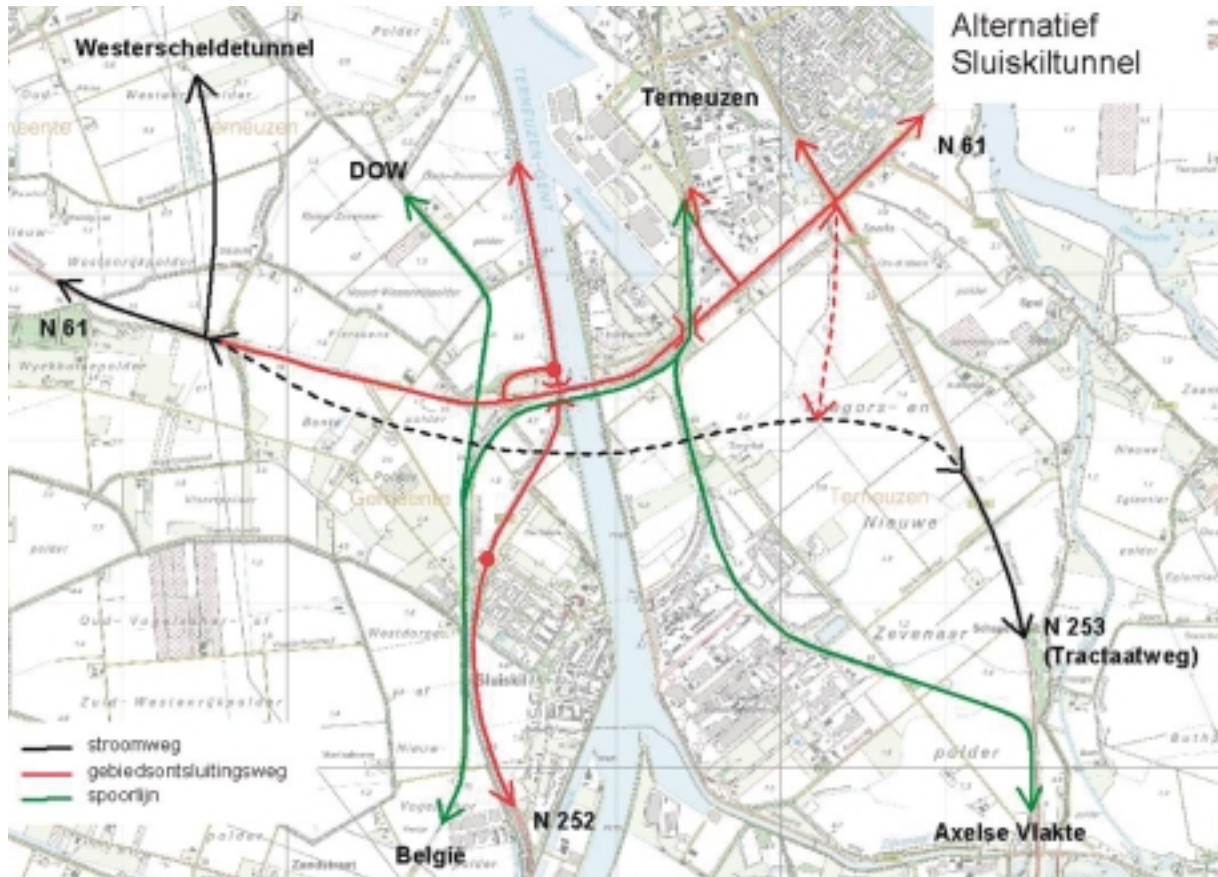
“verruimd” kanaal ter plekke van de kruising van de rijksweg N61.

Verder zijn er bij het alternatief tunnel Sluiskil varianten mogelijk voor de aansluiting op de bestaande infrastructuur op de westoever. Voor de aanliggende infrastructuur op de oostoever zijn er geen aansluitingsvarianten; hier is de tracering feitelijk al bepaald door een aantal “dwangpunten”. Op de oostzijde van het kanaal zijn namelijk meerdere projecten gaande. Een belangrijk project is de aanleg van het slibbaggerdepot in de Koegorspolder. In dit project is reeds rekening gehouden met de aanleg van verbindende infrastructuur tussen een mogelijke tunnel en de N253 Tractaatweg richting België.

### 3.3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage vormt het MMA een essentieel onder-





Afbeelding 6: Alternatief tunnel Sluiskil

deel voor het verkrijgen van een duidelijk beeld van de milieugevolgen van de alternatieven. Het MMA geeft vooral inzicht in de wijze waarop de negatieve gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt of worden voorkomen.

Vooruitlopend op de studiefase is nog niet duidelijk wat het MMA zal gaan inhouden. In de loop van het project zal het MMA als zelfstandig alternatief worden ontwikkeld. In de bovengenoemde alternatieven worden de wettelijke voorschriften in het ontwerp meegenomen. Verder wordt in deze alternatieven getracht met gebruikelijke maatregelen de nadelige effecten van het alternatief zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Het MMA zal vormgegeven worden door één van de eerder genoemde alternatieven aan te vullen met mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen. Hierbij wordt ernaar gestreefd om het gebruik van grondstoffen en ruimte te minimaliseren.

Het MMA wordt als reëel alternatief meegenomen. Dit betekent dat het MMA, net als de overige alternatieven, de probleemstelling zal moeten oplossen.

## 4. Te onderzoeken effecten

### 4.1 Studiegebied

Om de effecten van de verschillende varianten in de vervolgpcedure op een goede wijze te kunnen vergelijken, moet een duidelijk studiegebied worden bepaald. Dit studiegebied, ook wel invloedsgebied genoemd, omvat de ruime omgeving van de beschouwde tracés waar de effecten vanuit ruimtelijke ordening, verkeerskundig, milieukundig of economisch oogpunt meer dan marginaal zijn. De omvang van het studiegebied verschilt per aspect of functie. Het is gebruikelijk dat de omvang van het studiegebied wordt bekeken in de Trajectnota/MER-fase. De invloed van de diverse effecten is op dit moment nog niet te bepalen.

### 4.2 Te beschrijven effecten

In deze paragraaf worden op hoofdlijnen de effecten beschreven. In de Trajectnota/MER-fase worden alleen de effecten meegenomen die van belang zijn bij het maken van de uiteindelijke keuze.

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten zodanig gebeurt dat het mogelijk wordt de alternatieven te beoordelen en met elkaar te vergelijken. Om dit te kunnen doen zijn er drie uitgangspunten bij het beschrijven van de effecten:

- de effecten moeten zo in beeld gebracht worden, dat de onderlinge verschillen tussen de alternatieven duidelijk naar voren komen
- bij elk alternatief moeten dezelfde effecten worden onderzocht
- bij de beschrijving van de effecten moet duidelijkheid zijn over de referentie. De referentie hoeft niet in alle gevallen het nulalternatief te zijn. In sommige gevallen zal moeten worden aangegeven hoe de verschillende alternatieven zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's.

#### *Verkeerskundig*

De verkeerskundige effecten van de alternatieven zijn onder te verdelen in twee groepen: het landverkeer en het scheepvaartverkeer:

De te onderzoeken alternatieven in de Trajectnota/MER zullen in ieder geval worden beoordeeld en vergeleken op de volgende deelaspecten:

- verkeersafwikkeling c.q. congestievorming, zowel lokaal, regionaal als bovenregionaal
- barrièrewerking, ook voor langzaam en agrarisch verkeer
- verkeersveiligheid in relatie tot Duurzaam Veilig Verkeer en sluipverkeer Sas van Gent en Terneuzen
- effecten met betrekking tot scheepvaartverkeer (risico's, vertraging en dergelijke).

Speciale aandacht is nodig voor het in beeld brengen van de effecten voor het wegverkeer bij eventuele tolheffing ten behoeve van de nieuwe kanaalkruising bij Sluiskil. Dit speelt in ieder geval binnen de alternatieven "tunnel" en "tweede brug".

#### *Economie*

De economische effecten van de alternatieven moeten in ruime zin beschreven worden. Hierbij spelen zowel de invloed op de huidige economische situatie, als ook op de economische potenties van onder meer de Scheldemondregio en specifiek de kanaalzone. Van belang hierbij zijn de effecten op bereikbaarheid en ontwikkelingskansen.

#### *Ruimtelijke Ordening*

De effecten op wonen en werken worden beschreven, waar dit onderscheidend is tussen de alternatieven. De effecten zijn vooral van lokale betekenis. Het gaat om het ruimtebeslag op bestaande en toekomstige bouwlocaties, bedrijventerreinen, landbouwgronden en recreatiegebieden.

#### *Geluid en trillingen*

Voor geluid wordt in de Trajectnota/MER het aantal gehinderden per categorie dB(A) bepaald aan de hand van een contourenkaart. Voor zover relevant wordt aangegeven welke geluidsbeperkende maatregelen nodig zijn. In het onderzoek zullen ook de posi-



Industrie Sluiskil



*Intensieve Scheepvaart*

tieve effecten ten opzichte van het nulalternatief beschreven worden.

Het aspect trillingen wordt niet meegenomen in de Trajectnota/MER. De inschatting is dat, gezien de afstand tot bestaande bebouwing, trilling geen significant verschil zal maken tussen de verschillende alternatieven. Bij de ontwerpen zal dit aspect wel als voorwaarde meegenomen worden.

Bij alternatieven waarbij vermindering van trillingshinder door sluipverkeer zal optreden in de kernen van Terneuzen en Sas van Gent, wordt dit beschreven.

#### *Bodem en water*

Relevante effecten voor bodem en water ("water-toets") worden beschreven in de Trajectnota/MER. Het gaat hier voornamelijk om doorsnijdingen van de grondwaterspiegel en de effecten op de grondwaterhuishouding.

In het gebied bevinden zich geen bodem-, grond- en waterwinbeschermingsgebieden. In een latere ontwerpfasen zal aangegeven worden op welke wijze de negatieve effecten op het aspect bodem en water worden voorkomen of geminimaliseerd.

#### *Landschap*

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie wordt verkend waar bijzondere of waardevolle objecten en gebieden liggen, die mogelijk worden vernietigd of aangetast. De landschappelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt tijdens vervolgstappen in het besluitvormingsproces.

#### *Natuur*

De Trajectnota/MER zal inzicht geven in de relevante effecten op de flora, fauna en ecologie. Effecten van versnippering door de alternatieven zullen kwalitatief

worden weergegeven op basis van de huidige kwaliteiten van het gebied. Verstoring en vernietiging van natuurwaarden bij de diverse alternatieven zullen zoveel als mogelijk kwantitatief worden weergegeven. Er zal onderzoek worden verricht naar de noodzaak om mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen. Dit voor zowel de effecten tijdens de bouwfase als de permanente effecten. Dit om zoveel als mogelijk de versturende/vernietigende effecten van de alternatieven te voorkomen.

#### *Interne / externe veiligheid*

Bij veiligheid gaat het om levensbedreigende situaties door ongeval, brand (rook en hitte), explosie en/of het vrijkomen van gevaarlijke of giftige stoffen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in interne veiligheid (de veiligheid van de weggebruikers/passagiers en de hulpdiensten) en externe veiligheid (de veiligheid van de omgeving/omwonenden) bij calamiteiten. In de Trajectnota/MER kanaalkruising Sluiskil zullen door risicoanalyses en scenarioanalyses de relevante alternatieven beoordeeld en vergeleken worden.

#### *Lucht*

Het aspect lucht bevat twee deelaspecten: de totale emissies naar lucht en de lokale luchtkwaliteit. Voor de lokale luchtkwaliteit richt de analyse zich op stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan. Voor totale luchtemissie van verkeer richt de analyse zich op de nationale beleidsnormen voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en koolwaterstoffen.

Het aspect geurhinder wordt niet meegenomen in het vervolg van de procedure. Voor weginfrastructuur is er slecht een beperkte relevantie van dit aspect.



### 4.3 Overige aspecten

#### *Bouwtijd*

Een aspect dat meegenomen wordt in de Trajectnota/MER is de bouwtijd van de alternatieven en de eventueel daarmee gepaard gaande overlast. Afhankelijk van of er een duidelijk verschil in bouwtijd is, zal dit aspect meegenomen worden in de afweging tussen de alternatieven.

#### *Uitvoering en exploitatie*

Beschreven zal worden dat de kanaalkruising naar verwachting zal worden gebouwd onder auspiciën van de NV Westerscheldetunnel. De kanaalkruising zal deel uitmaken van de toekomstige N62, die naar verwachting beheerd zal worden door Rijkswaterstaat.

#### *Kosten*

Om een goede afweging te maken zal per alternatief een investeringsraming gemaakt worden en inzicht worden gegeven in de exploitatiekosten.



*Industriegebied Sluiskil*

## 5.1 Inleiding

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten zullen gaan worden onderzocht in de planstudie naar de Kanaalkruising Sluiskil.

## 5.2 Procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat de planning van deze stappen zien.

### Fase 1: Startnotitie

De Startnotitie vormt de formele start van de procedure. Provincie Zeeland is in praktijk de opsteller van de Startnotitie; formele initiatiefnemer is echter Rijkswaterstaat. De Startnotitie wordt door het Bevoegd Gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd. Ook wordt de Startnotitie ter beoordeling toegezonden aan onder meer de wettelijke adviseurs.

In de vier weken dat de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 5.3 voor termijn en adres). De inspraak in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van betrokkenen en belangstellenden over de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden in de verdere procedure. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas na de Trajectnota/MER aan de orde.

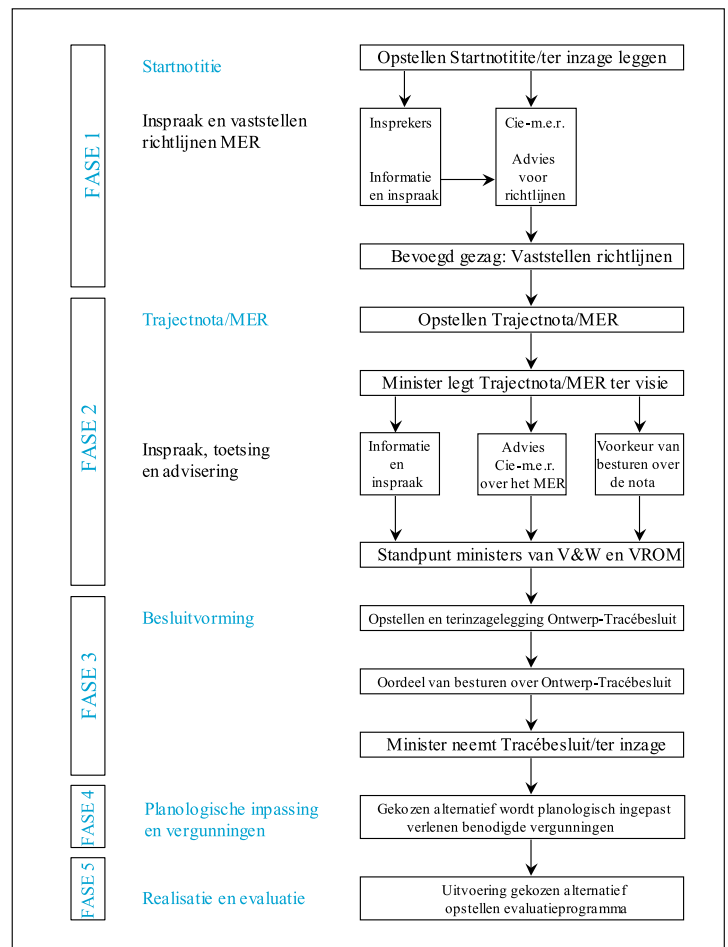
De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden bovendien aan de Commissie voor de milieueffectrapportage toegestuurd. Deze commissie van onafhankelijke deskundigen brengt aan het Bevoegd Gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Het Bevoegd Gezag stelt vervolgens, mede op basis van de inspraakreacties, het advies van de Commissie m.e.r. en de overige adviezen, de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

### Fase 2: Trajectnota/MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt de tracé-/m.e.r.-studie uitgevoerd. De resultaten van deze studie worden opgenomen in de Trajectnota/MER.

Na het opstellen van de Trajectnota/MER beoordeelt het Bevoegd Gezag of het rapport aan de wettelijke eisen voldoet, tegemoetkomt aan de richtlijnen en geen onjuistheden bevat. Als het Bevoegd Gezag de Trajectnota/MER aanvaardbaar heeft verklaard, zorgt zij voor publicatie.

Vervolgens vindt opnieuw een ronde van voorlichting en inspraak plaats. In deze ronde kunnen insprekers hun mening geven over de inhoud van de plannen. Ook wordt een hoorzitting gehouden. De Commissie m.e.r. wordt gevraagd om (de inhoud van) de Trajectnota/MER te toetsen aan de richtlijnen en de kwaliteit van de milieu-informatie te beoordelen. Ook andere adviseurs wordt om advies gevraagd.





Sluizen Terneuzen

### Fase 3: Ontwerp-tracébesluit en Tracébesluit

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen bepaalt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het Standpunt. In het Standpunt staat welk alternatief er verder uitgewerkt zal worden tot een Ontwerp-tracébesluit. Zodra het Ontwerp-tracébesluit gereed is, wordt dit ter inzage gelegd. Betrokkenen en belangstellenden kunnen hierop in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling reageren.

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### Fase 4: Planologische inpassing

Als de ministers besluiten tot aanleg van een tunnel met aansluitende infrastructuur of nieuwe brug met aansluitende infrastructuur, dan worden de provincie Zeeland en gemeente Terneuzen verzocht het gekozen alternatief planologisch in te passen.

### Fase 5: Realisatie en evaluatie

Als het Tracébesluit tot aanleg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het Bevoegd Gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt samen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Indien de gevolgen in de praktijk ernstiger blijken dan verwacht, moet het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen.

## 5.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten gaan worden onderzocht in de studie naar de Kanaalkruising Sluiskil. Tijdens de inspraak over deze Startnotitie kunt u hierop reageren. De inspraaktermijn loopt van 22 januari tot en met 18 februari 2003.

In deze periode kunt u uw inspraakreactie opsturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Kanaalkruising Sluiskil  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag  
[www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl)**

Voor vragen kunt u terecht op:

**Informatiepunt Kanaalkruising Sluiskil  
Postbus 15  
4515 ZG IJzendijke  
Tel.: 0117 306003  
Fax: 0117 301110  
e-mail: [info@kanaalkruisingssluiskil.nl](mailto:info@kanaalkruisingssluiskil.nl)**

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het Bevoegd Gezag zou moeten nemen. Die vraag komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na publicatie van de Trajectnota/MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Bij het opstellen van de Trajectnota/MER wordt rekening gehouden met verschillende bestaande en in gang gezette projecten die een relatie (kunnen) hebben met de realisatie van een nieuwe kanaalkruising bij Sluiskil. Deze projecten zijn in het onderstaande weergegeven. Ook wordt uitgegaan van diverse beleidsdoelstellingen en -keuzen, waarvan de voor het studiegebied meest relevante zijn verwoord in de volgende nota's:

## Rijksniveau

### Projecten

- Kruispuntaanpassingen rijksweg N61 ten zuiden van Terneuzen
- Vervanging basculebruggen sluiscomplex Terneuzen
- Aanpassing rijksweg N61 tussen Schoondijke en Hoek
- Realisatie Westerscheldetunnel en toeleidende wegenstructuur

### Beleidsdocumenten/Nota's

- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra "VINEX" (1990)
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1991)
- Structuurschema Groene Ruimte (1995)
- Vierde Nota Waterhuishouding (1998)
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)



Westerschelde met op achtergrond Vlissingen-Oost

## Provinciaal Niveau

### Beleidsdocumenten/Nota's

- Streekplan Zeeland (1997)
- Provinciaal Milieubeleidsplan "Groen Licht" (2000)
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan "Samen Slim met Water" (2000)
- Natuurgebiedsplan Zeeland (2001)
- Wegencategoriseringsplan Zeeland (2002)
- Concept Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2002)

## Regionaal Niveau

### Projecten

- Gebiedsgericht Beleid Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen
- Duurzaam Veilig Verkeer West Zeeuwsch-Vlaanderen
- Verkeersveiligheidsproject Oost Zeeuwsch-Vlaanderen "Ruit om Axel"
- Ontwikkeling (logistiek Park) Mosselbanken
- Landinrichtingsplan Herinrichting Administratief Karakter Hoek

## Gemeentelijk Niveau

- Beleidsdocumenten/Nota's
- Bestemmingsplannen
- Structuurplannen
- Verordeningen
- Milieubeleidsplannen

## Overig

### Projecten

- Aanpassingen Vlaamse hoofdwegenstructuur R4 en A11

### Beleidsdocumenten/Nota's

- Beleidsanalytische studie naar toegankelijkheid van Gentse zeehaven (1998-2002)

Aansluiting	Plaats waar een hoofdweg op het onderliggend wegennet of op een andere hoofdweg aansluit.
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
Benuttingsalternatief	Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Trajectnota/MER wordt opgesteld. In dit geval de Minister van V&W en de Minister van VROM.
Capaciteit (van een weg)	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren.
CO <sub>2</sub>	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikaseffect.
Commissie m.e.r.	M.e.r. = milieu-effectrapportage. De Commissie m.e.r. is een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het Bevoegd Gezag over de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER en over de kwaliteit en volledigheid van de milieu-informatie in het rapport.
Compenserende maatregelen	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Congestievorming	Snelheidsverlaging en filevorming.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezig houdt met het ontstaan van cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
Ecologische Hoofd Structuur	Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, geluid of licht.
Externe veiligheid	Het risico op en rond de weg, door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
Geluidbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, afkomstig van bepaalde geluidsbronnen.





Sluis Terneuzen

Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van de wegverbinding tussen twee plaatsen of punten (ook wel studiegebied genoemd).
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbeteringen te realiseren.
Milieu-effectrapport	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER. Bij grote infrastructuurprojecten wordt deze rapportage geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota/MER.
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief.
NOx	Stikstofdioxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
OV	Openbaar Vervoer.
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de brug gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de Tracéwetprocedure.
Stroomweg (versus autoweg)	Een stroomweg is een weg die bedoeld is om een vlotte doorgang aan het verkeer te bieden. Deze term wordt gebruikt om aan te duiden welke functie een weg heeft. De term autoweg heeft met name betrekking op de vormgeving van de weg.
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid van verkeer en vervoer in Nederland.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota/MER, adviezen en inspraakronde.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegprojecten; de procedure voor de milieu-effectrapportage is hierin opgenomen.
Trajectnota/MER	Document waarin de studieresultaten van het infrastructuurproject zijn vastgelegd.
(Verkeers)intensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Versnippering	Doorsnijding van natuurgebieden, verbindingszones en leefgebieden van flora en fauna.
Verstoring	Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.



