

# Startnotitie m.e.r. Tractaatweg

Verbreding van de Tractaatweg als (deel)oplossing voor het capaciteitsprobleem van de N62





# Startnotitie m.e.r. Tractaatweg

Verbreiding van de Tractaatweg als (deel)oplossing voor het capaciteitsprobleem van de N62

Eindconcept, 23 januari 2008



<b>Verantwoording en colofon (plaats nog bepalen)</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Milieueffectrapportage Tractaatweg</b> .....	<b>5</b>
1.1 Tractaatweg als onderdeel van de N62 .....	5
1.2 Toelichting op de m.e.r.-procedure .....	6
1.3 Samenhang deelproject Kanaalkruising Sluiskil .....	6
<b>2 Verbreding van de Tractaatweg als (deel)oplossing voor het capaciteitsprobleem van de N62</b> .....	<b>8</b>
2.1 Waarom een verbreding? .....	8
2.2 Huidige situatie Tractaatweg .....	8
2.3 Alternatieven in het MER .....	8
2.4 Voorgestelde alternatieven en varianten voor de verbreding .....	9
2.5 Beleidskader .....	11
<b>3 Het MER-onderzoek</b> .....	<b>13</b>
3.1 Plangebied en studiegebied .....	13
3.2 Milieuonderzoeken .....	13
3.2.1 Verkeer en vervoer .....	13
3.2.2 Woon- en leefmilieu .....	13
3.2.3 Externe veiligheid .....	14
3.2.4 Bodem .....	14
3.2.5 Water .....	14
3.2.6 Ecologie .....	14
3.2.7 Landschap en cultuurhistorie .....	14
3.2.8 Archeologie .....	15
3.2.9 Ruimtegebruik .....	15
<b>4 Hoe nu verder?</b> .....	<b>17</b>
<b>5 Literatuur</b> .....	<b>18</b>
<b>Bijlage(n)</b>	
1. Stroomschema m.e.r. / bestemmingsplan	
2. Dwarsdoorsneden alternatieven	



# 1 Milieueffectrapportage Tractaatweg

Voor u ligt de startnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.<sup>1</sup>) Tractaatweg. De provincie Zeeland heeft het voornemen om de Tractaatweg te verbreden. De m.e.r. procedure wordt doorlopen omdat de verbreding van de Tractaatweg over een traject van meer dan 10 km nodig is. Provincie Zeeland heeft daarom in overleg met gemeente Terneuzen (bevoegd gezag) besloten voor dit project een m.e.r.-procedure te doorlopen. De startnotitie is de eerste stap in de procedure.

## 1.1 Tractaatweg als onderdeel van de N62

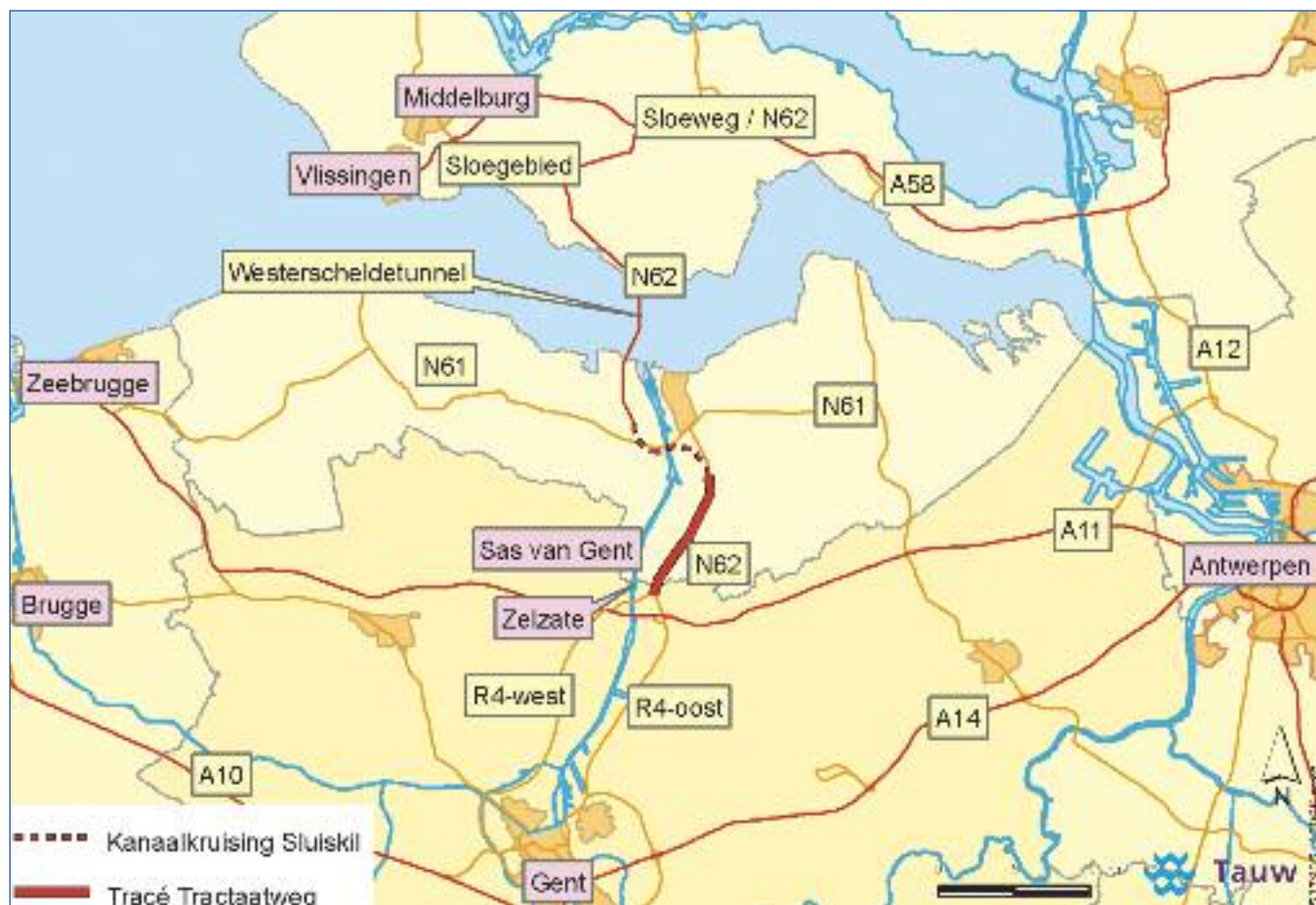
De N62 is de verbinding tussen de A58, het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de Belgische grens. Om de bereikbaarheid te vergroten en ruimte te bieden aan de toenemende verkeersintensiteiten moet de N62 worden aangepast. Ten zuiden van de Westerscheldetunnel zijn er drie deelprojecten benoemd, te weten:

- De Tunnelweg
- De kanaalkruising Sluiskil
- De verbreding van de Tractaatweg.

In het deelproject Kanaalkruising Sluiskil (KKS) wordt de kruising met het kanaal Gent - Terneuzen door middel van een tunnel onderzocht. Deze tunnel, die iets ten zuiden van de huidige brug (N61) ligt, zal via een bocht afbuigen tot aan de Tractaatweg. Het deel van de N62 tussen de aansluiting KKS en de Belgische grens betreft het deelproject Tractaatweg.

De Tractaatweg sluit in België aan op de R4-oost, de doorgaande weg naar Gent, en verbindt de Tractaatweg indirect met de Expressweg (A11) richting Zeebrugge, Brugge en Antwerpen.

In figuur 1.1 is het tracé van de Tractaatweg in groter verband weergegeven. In figuur 1.2 is het tracé van de kanaalkruising opgenomen.



Figuur 1.1 Ligging Tractaatweg en omgeving

<sup>1</sup> M.e.r. = de milieueffectrapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen.

Ook wel m.e.r.-procedure genoemd

MER = het milieueffectrapport, het document dat als onderdeel van de m.e.r.-procedure wordt opgesteld

## 1.2 Toelichting op de m.e.r.-procedure

### Waarom een m.e.r.?

De verbreding van een stroomweg langer dan 10 km is m.e.r.-plichtig volgens de Wet milieubeheer (zie ook tekstvak).

**Bijlage 2 onderdeel C van het besluit milieueffectrapportage, categorie 1.5 regelt de m.e.r. plicht voor wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of een autoweg niet zijnde een hoofdweg, of een weg als bedoeld in categorie 1.3. (aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg). De m.e.r. plicht geldt voor een weg met tracélengte van 10 km of meer, de verbreding van een weg met één of meer rijstroken en het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt of de ombouw van een weg tot autosnelweg of autoweg.**

De lengte van het deelproject Tractaatweg (Project Kanaalkruising Sluiskil - Belgische grens) is momenteel 9,75 km. Dit is echter zonder de fysieke aansluiting op de tunnelweg bij de kanaalkruising Sluiskil.

Wanneer deze afstand ook wordt meegenomen, is het reëel dat de totale lengte groter wordt dan 10 km. Hierdoor valt het project Tractaatweg onder de omschrijving van de m.e.r.-plichtige projecten.

### Wat is een m.e.r.?

Het doel van een m.e.r. is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. In dit kader is het relevante ruimtelijke besluit een nieuw op te stellen bestemmingsplan. Van grootschalige projecten dienen de milieugevolgen in beeld te worden gebracht, voordat besluitvorming plaatsvindt. Hiertoe moeten eerst de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit in beeld worden gebracht. Ook moeten alternatieven worden ontwikkeld, waaronder het zogenoemde meest milieuvriendelijk alternatief. Pas daarna wordt het besluit genomen over de inrichting van het gebied. De m.e.r.-procedure is een voorbereiding op en een onderbouwing van het bestemmingsplan.

### Stappen in de m.e.r. procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

#### 1. De richtlijnenfase:

- Indienen startnotitie (initiatiefnemer)
- Publicatie startnotitie (bevoegd gezag)
- Inspraak en advies (o.a. belanghebbenden en de Commissie voor de m.e.r.)
- Richtlijnen vaststellen (bevoegd gezag)

#### 2. De MER-fase:

- Opstelling MER (initiatiefnemer)
- Aanvaarding MER (bevoegd gezag)
- Inspraak en advies (o.a. belanghebbenden en de Commissie voor de m.e.r.)
- Besluit over het aan te leggen initiatief (initiatiefnemer en bevoegd gezag)
- Evaluatie

Het bevoegd gezag voor deze m.e.r. is de gemeenteraad van Terneuzen, de initiatiefnemer is Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland. De aangrenzende Belgische provincie Oost-Vlaanderen heeft een advies- en instemmingsrol in deze procedure.

De voorliggende startnotitie is de eerste stap in de procedure. Het is het eerste document in de procedure en is bedoeld om derden (burgers, belangengroepen, toekomstige gebruikers) te informeren over het initiatief en de procedure. In hoofdstuk 4 van deze startnotitie leest u hoe de m.e.r.-procedure verder loopt.

### Projectm.e.r en planm.e.r

In september 2006 is de Europese richtlijn Strategische Milieu-Beoordeling (SMB) in de Wet milieubeheer opgenomen. Deze richtlijn bepaalt onder andere dat er voor kaderstellende plannen die een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maken, een milieurapport moet worden opgesteld. Niet alleen procedureel, maar ook inhoudelijk vertonen de planm.e.r. en projectm.e.r. veel overeenkomsten.

De wijze van bestemmingsregeling bepaalt of een planm.e.r.-plicht aan de orde is. Vooralsnog is als uitgangspunt aangehouden dat de verbreding van de Tractaatweg als eindbestemming wordt vastgelegd (en geen uitwerkingsplicht). Op deze wijze is het bestemmingsplan niet kaderstellend en is een planm.e.r.-plicht niet aan de orde.

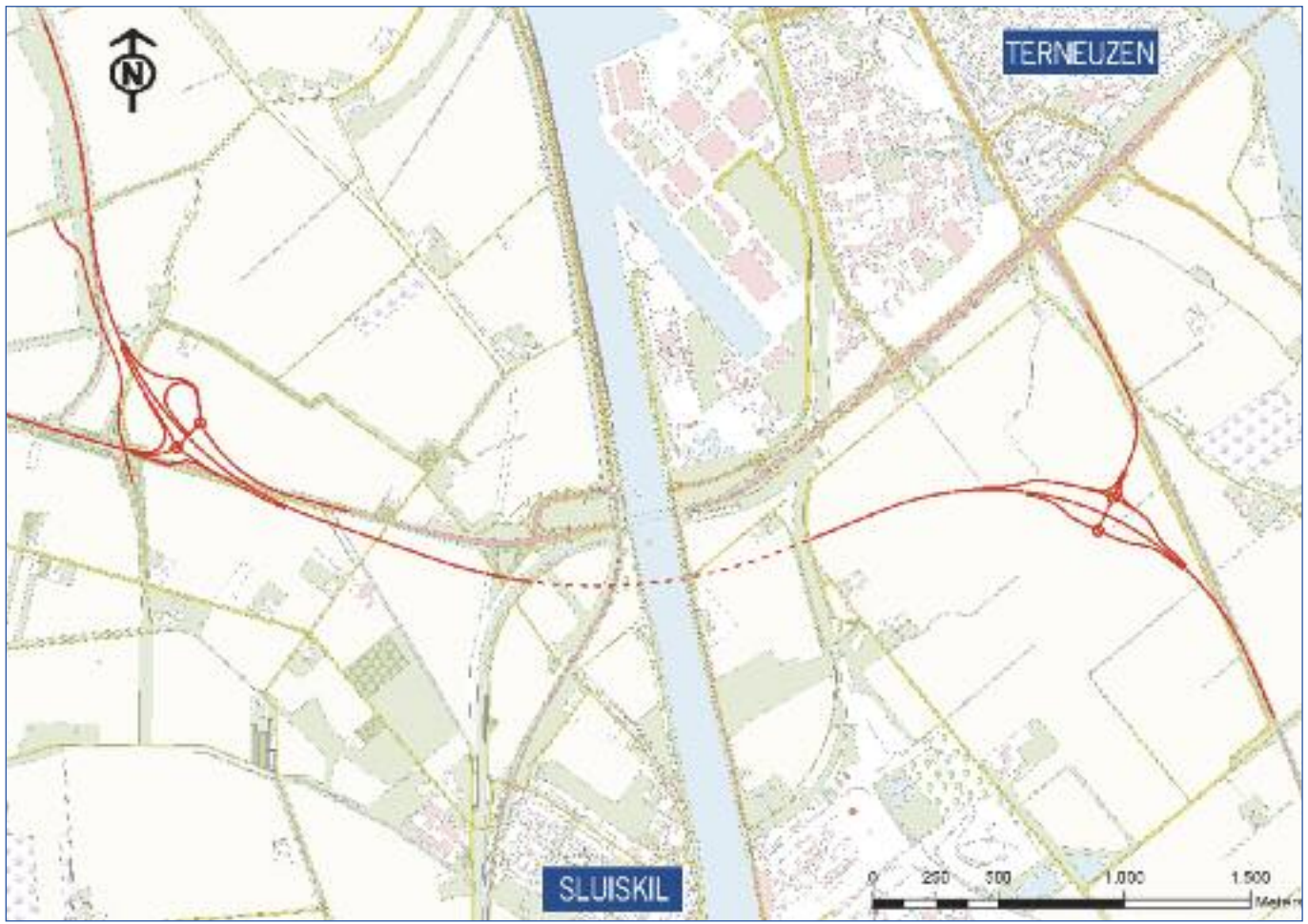
## 1.3 Samenhang deelproject Kanaalkruising Sluiskil

Op dit moment is de besluitvorming over de Kanaalkruising in volle gang. De m.e.r.-procedure (cq. de tracéwet-procedure) is bijna afgerond en er wordt toegewerkt naar een tracébesluit. Er kan echter nog niet met 100 % zekerheid worden gezegd dat de Kanaalkruising wordt gerealiseerd.

Wanneer de kanaalkruising niet gerealiseerd wordt, dan ontstaat er een heel andere situatie. Verbreding van de Tractaatweg biedt dan geen (deel)oplossing voor de opgave die er voor de N62 als geheel ligt. Er moet dan in een groter plangebied naar alternatieven worden gezocht. Dat betekent dat er een nieuw project ontstaat met andere belanghebbenden en mogelijk andere bestuurders die betrokken moeten worden. In deze m.e.r.-procedure wordt vooralsnog uitgegaan van realisering van de kanaalkruising.

### Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de plannen voor de verbreding van de Tractaatweg. In hoofdstuk 3 leest u het voorstel over welke onderwerpen in het MER aan de orde zullen komen. Hoofdstuk 4 geeft tot slot een overzicht van de verdere procedure.



Figuur 1.2 Tracé Kanaalkruising Sluiskil



# 2 Verbreding van de Tractaatweg

## voor het capaciteitsprobleem van de N62

In dit hoofdstuk wordt het hoe en waarom van de verbreding van de Tractaatweg nader beschreven. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste randvoorwaarden uit beleidsdocumenten.

### 2.1 Waarom een verbreding?

Zowel voor Nederland als voor België liggen er economische kansen in de kanaalzone in Zeeuws-Vlaanderen. Hiervoor moet de bereikbaarheid van dit gebied wel verbeterd worden. De N62 wordt gezien als belangrijke noord-zuid verbinding (en ontwikkelingsas) van dit gebied. Mede door de aanleg van de Westerscheldetunnel zal de N62, nu en in de toekomst, een steeds belangrijkere rol krijgen als doorgaande regionale verbinding tussen de zeehavens en industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Op groter schaalniveau ontstaat er ook een betere verbinding tussen de Zeeuwse havens en het achterland.

Door opwaardering van de N62 zal de doorstroming op de weg en de bereikbaarheid van de regio verbeteren. Na opening van de Westerscheldetunnel blijkt al dat de verkeersintensiteiten op het noordelijke deel van de weg sterk zijn toegenomen.

Deze ontwikkelingen hebben geleid tot de plannen voor aanpassing van de N62. Ten zuiden van de Westerscheldetunnel is reeds het project Kanaalkruising gestart waarmee met name de doorstroming van het verkeer in noord-zuidrichting wordt verbeterd. De opwaardering van de N62 leidt (met name door de Westerscheldetunnel en de Kanaalkruising)



Figuur 2.1 Tractaatweg (N62), huidige situatie ter hoogte van de Spuikreekweg

tot een toename van het verkeer op de N62 tussen de N61 en de grens met België. Dit deel van de N62 wordt de Tractaatweg genoemd. Deze toename van verkeer leidt tot de noodzaak om ook dit deel van de N62 te verbreden. Daarmee is de verbreding van de Tractaatweg één van de deelprojecten waarmee de N62 wordt aangepast. Dit moet leiden tot waarborging van de verkeersveiligheid en de doorstroming bij de in de verkeersprognose 2020<sup>2</sup> aangegeven verkeersintensiteit.

Bij de verbreding van de Tractaatweg moet zoveel mogelijk recht worden gedaan aan de belangen vanuit ruimtelijke ordening, natuur, milieu en economie in hun onderlinge samenhang. Daarnaast moet een goede ontsluiting van woon-, haven-, industrie- en glastuinbouwgebieden gefaciliteerd worden en sluisverkeer op het onderliggende wegennet worden voorkomen.

### 2.2 Huidige situatie Tractaatweg

De huidige Tractaatweg is een autoweg (2 x 1 baan) met een 100 km per uur regime. De rijstroken zijn momenteel niet fysiek van elkaar gescheiden. De weg kent een aantal gelijkvloerse kruisingen en één ongelijkvloerse kruising (N686 / Tractaatweg). De weg heeft een stroomfunctie voor het regionale verkeer en het lokale internationale verkeer van en naar België. Het is een noord - zuid verbindingsas tussen Zeeuwse en Vlaamse havens.

De Tractaatweg is tussen 2002 - 2005 gereconstrueerd en voorzien van dubbele middenstreep, met groene binnenstreep (met uitzondering van het zuidelijkste deel) (zie figuur 2.1). Met deze aanpassing is de huidige capaciteit en gebruik van de weg al geoptimaliseerd.

### 2.3 Alternatieven in het MER

Soorten alternatieven

In het kader van een m.e.r. kunnen de volgende soorten alternatieven worden onderscheiden:

- Locatiealternatief: alternatief waarbij de activiteit op een andere plaats wordt gerealiseerd
- Inrichtingsalternatieven en -varianten: het op een andere wijze uitvoeren van de activiteit. Een alternatief heeft daarbij betrekking op de activiteit als geheel, een variant betreft een onderdeel van de activiteit
- Meest milieuvriendelijk alternatief: het alternatief dat de minste nadelige en de meeste voordelige milieueffecten oplevert
- Voorkeursalternatief: de uitwerking van het plan die uiteindelijk gekozen wordt na afweging van de milieueffecten van de alternatieven en na afweging met andere belangen. Het voorkeursalternatief ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan

<sup>2</sup> De verkeersprognose 2020 is opgesteld met behulp van het verkeersmodel Zeeland met basisjaar 2000

## Alternatieven die in het MER niet aan de orde komen

In het kader van dit MER worden geen locatiealternatieven beschreven. Het voornemen om de huidige Tractaatweg te verbreden is onderdeel van een groter geheel. Met de aanleg van de Kanaalkruising is er geen aanleiding om alternatieve tracés te onderzoeken.

Het onderzoeken van een nulplusalternatief (optimaliseren van de huidige weg) is in dit project eveneens niet aan de orde. De huidige weg is immers al zeer recent gereconstrueerd, waarmee de capaciteit van de weg is geoptimaliseerd. De huidige wegcapaciteit is te klein om de toename van het verkeer goed te kunnen verwerken. De provincie wil de bereikbaarheid van haar economische pijlers (de Kanaalzone en Vlis-singen-oost) voor langere tijd en duurzaam verbeteren.

## Welke alternatieven komen dan wel aan de orde?

Allereerst wordt het Nulalternatief beschreven. Het nulalternatief is in dit geval geen middel om het gestelde doel te bereiken, maar vormt alleen het referentiekader voor de effectbeschrijving van de overige alternatieven. In het nulalternatief wordt de huidige milieusituatie beschreven en wordt aangegeven wat er in het studiegebied zal gebeuren als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd: de autonome situatie.

Daarnaast komt de voorgenomen activiteit aan bod: hierin wordt de Tractaatweg verbreed. Voor de verbreding van de Tractaatweg zijn vier inrichtingsalternatieven ontwikkeld. Deze alternatieven worden nader omschreven in paragraaf 2.4. De alternatieven worden ieder apart in het MER op milieueffecten beoordeeld.

Tevens is vanuit de Wet milieubeheer in elke MER een beschrijving van het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) verplicht. Het doel van het beschrijven van het MMA is tweeledig. Allereerst zet het uitwerken van dit alternatief de initiatiefnemer aan tot denken in meer milieuvriendelijke oplossingen. Daarnaast draagt het MMA oplossing(en) aan die met het voornemen wordt vergeleken. Daarmee krijgt de initiatiefnemer een beeld van het effect van de maatregelen die hij in gedachten heeft. Voor de verbreding van de Tractaatweg wordt per milieuthema gekeken welke verbeteringen ten opzichte van de varianten mogelijk zijn. Daarbij gaat het zowel om milieueffecten binnen het plangebied als om effecten buiten het plangebied (het studiegebied).

## 2.4 Voorgestelde alternatieven en varianten voor de verbreding

De Tractaatweg zal worden omgebouwd tot een volwaardige stroomweg 2 x 2. Bepalend voor de mogelijkheden van de verbreding is met name de nabijheid van een leidingstroom van 50 m breed. Figuur 2.2 geeft de leidingstroom ten opzichte van de huidige ligging van de Tractaatweg weer. Daarnaast is ook het effect op andere functies zoals aantasting van natuur en milieuhinder van belang. De variatie voor de verbreding is daarom juist gelegen in de wijze van inpassing in de omgeving. Vanuit dat opzicht zijn een viertal inrichtingsalternatieven (wegprofielen) ontworpen.

Met deze alternatieven wordt het minimale en maximale ruimtebeslag van de weg en de milieueffecten daarvan onderzocht. Onderstaand volgt een korte beschrijving van de vier alternatieven. In bijlage 2 zijn de dwarsprofielen van de vier alternatieven weergegeven.



Figuur 2.2 Ligging leidingstroom ten opzichte van de Tractaatweg

### Alternatief 1 “Extra brede middenberm”

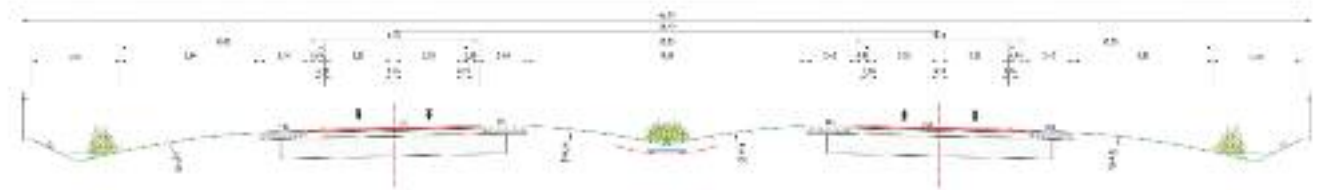
Dit alternatief kent een extra brede middenberm waarbij de leidingstrook voor een deel van het tracé in de middenberm van de Tractaatweg komt te liggen. De breedte van de middenberm en het totale dwarsprofiel zijn variabel. De middenberm is minimaal 50 meter (afhankelijk van onderhoudsstrook en veiligheidszone) als de leidingstrook in de middenberm ligt en minimaal 20 m als in het wegvak de leidingstrook niet aanwezig is (wegvak Zwartenhoek-Molenverkorting).



Figuur 2.3 Alternatief 1: extra brede middenberm

### Alternatief 2 “middenberm van 20 meter”

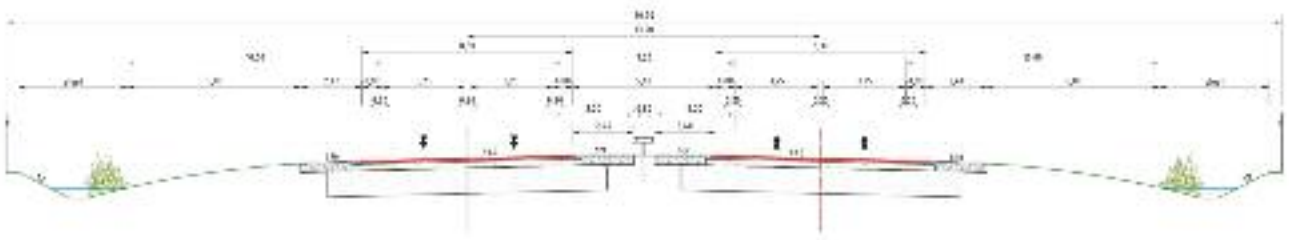
Het totale dwarsprofiel van dit alternatief is 63 meter breed met een middenberm van 20 meter. De verbreding is aan de tegenover de leidingstrook gelegen zijde van de Tractaatweg geprojecteerd (Niet t.p.v. Schapenbout).



Figuur 2.4 Alternatief 2: middenberm van 20 m

### Alternatief 3 “smalle middenberm”

Alternatief 3 kent een smalle middenberm met een geleiderail. De verbreding is aan de tegenover de leidingstrook gelegen zijde van de Tractaatweg geprojecteerd. Het totale dwarsprofiel heeft een breedte van 50 meter (Niet t.p.v. Schapenbout).



Figuur 2.5 Alternatief 3: smalle middenberm

### Alternatief 4 “zeer smalle middenberm”

Dit alternatief heeft als middenberm alleen een verkeersbarrière. De weg komt zoveel mogelijk te liggen binnen de verkeersbepanning van de huidige Tractaatweg. Het totale dwarsprofiel is 45 meter breed (Niet oostelijk uitbreiden t.p.v. Schapenbout).



Figuur 2.6 Alternatief 4: zeer smalle middenberm

## Variant

Uitgangspunt bij de verbreding van de Tractaatweg is dat de bestaande aansluitingen op de weg worden behouden. Voor het gehele traject betekent dit aanpassing van een drietal aansluitingen en aansluiting van de Tractaatweg op de Kanaalkruising. Er wordt één variant benoemd waarbij één bestaande aansluiting op de N62 komt te vervallen. Doel van deze variant is dat inzichtelijk wordt gemaakt of dit een (positief) effect heeft

op de bestaande natuurwaarden, de doorstroming van de toekomstige weg en de verkeersstructuur van de omgeving van de Tractaatweg.

## 2.5 Beleidskader

In tabel 2.1 wordt een schematisch overzicht gegeven van de belangrijkste beleidsdocumenten en het kader waar rekening mee moet worden gehouden in het milieueffectrapport.

Tabel 2.2 Beleidskader

Niveau	Nota's / plannen / wetgeving	Doel document in relatie tot plan	Van belang voor het (MER) Tractaatweg
<b>Europa</b>	Verdrag van Malta	Beschermen van het archeologisch erfgoed	Archeologisch belang moet meegenomen worden bij de opwaardering van de Tractaatweg
<b>Rijk</b>	Waterbeheer in de 21e eeuw	Geeft uitgangspunten voor waterbeleid in de 21ste eeuw in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling	Voor de verbreding van de Tractaatweg moet een watoets uitgevoerd worden
	Flora- en faunawet	Bescherming van soorten	Soorten in het plan- en studiegebied worden beschermd door de Flora- en faunawet.
	Natuurbeschermingswet 1998	Gebiedsbescherming (staats- en natuurmonumenten, Natura 2000-gebieden)	In de nabijheid van de Tractaatweg is een Natura 2000 gebied gelegen (Canisvlietse Kreek)
	Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI)	Veiligheid waarborgen	Ruimtelijke plannen dienen getoetst te worden aan het BEVI
	Wet luchtkwaliteit	Beperken/ voorkomen van de verslechtering van de luchtkwaliteit	De ontwikkeling moet getoetst worden aan de normen in de Wet luchtkwaliteit
	Wet geluidhinder (WGH)	Beperken/ voorkomen van geluidhinder	De ontwikkeling moet getoetst worden aan de normen in de WGH
<b>Provincie Regio</b>	Omgevingsplan Zeeland 2006 - 2012	Het omgevingsplan geeft de provinciale visie op de toekomstige ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Daarnaast geeft het plan een kader voor toepassing van de instrumenten die de provincie heeft op het gebied van de fysieke leefomgeving.	De verbreding van de Tractaatweg past binnen de provinciale visie. Voor onder andere het economisch functioneren van de provincie is het van belang dat de knelpunten in de bereikbaarheid worden opgelost. De verbreding dient verder afgestemd te worden op de verschillende omgevingswaarden die in het plan zijn benoemd.

Niveau	Nota's / plannen/ wetgeving	Doel document in relatie tot plan	Van belang voor het (MER) Tractaatweg
	Provinciaal verkeers- en vervoersplan Zeeland (actualisatie)	Zeeland biedt een optimaal verkeer- en vervoerssysteem, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel, en dat recht doet aan het evenwicht tussen sociale, economische en ecologische waarden.	De verbreding van de Tractaatweg is opgenomen als één van de projecten die de doelstelling van het PwP moet realiseren.
	Vensters op Zeeland. Routeontwerp A58 traject Zeeland/ N62	De provincie wil door middel van een routeontwerp sturing geven aan het beeld van Zeeland, aan de ruimtelijke ontwikkeling en aan de kwaliteit daarvan.	In het routeontwerp zijn een tweetal voorkeursprofielen gedefinieerd voor de Tractaatweg.
<b>Gemeente</b>	Relevante ruimtelijke ontwikkelingen (zoals Koegorspolder, Glastuinbouwgebied)	Diverse plannen waarin deze ontwikkelingen worden beschreven.	De samenhang van de verbreding van de Tractaatweg met relevante ruimtelijke ontwikkelingen wordt nader beschreven dan wel onderzocht. De Tractaatweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor dit gebied.
	Beleidsvisie Externe Veiligheid Terneuzen	Externe Veiligheid in 2010 tot een zodanig niveau brengen dat de risico's waaraan de burgers binnen de gemeente worden blootgesteld tot een aanvaardbaar minimum zijn beperkt.	De plannen voor de verbreding van de Tractaatweg moeten wat externe veiligheid betreft passen binnen deze visie.
	ROM (en OZP) project Kanaalzone	Voor de ontwikkeling van de totale Kanaalzone is in diverse plannen een visie en planvorming uitgewerkt.	De Tractaatweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor dit gebied. De samenhang met de Kanaalzone wordt beschreven.

# 3 Het MER-onderzoek

Doel van het MER is om integraal de milieueffecten van de verdubbeling van de Tractaatweg inzichtelijk te maken, waarbij gekeken wordt naar zowel het plangebied als de omgeving. In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de begrippen plan- en studiegebied en in de milieuaspecten die in het MER aan bod komen.

## 3.1 Plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit wordt ondernomen. Het studiegebied is het (grotere) gebied waarover de milieueffecten zich kunnen uitstrekken. Het studiegebied kan betrekking hebben op een groter gebied dan het plangebied, namelijk het gebied waar waarneembare milieueffecten kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. De omvang van het studiegebied kan per milieuthema verschillen en wordt in het MER nader uitgewerkt.

## 3.2 Milieuonderzoeken

Het realiseren van de alternatieven heeft effecten op de omgeving. In het MER wordt voor elk van de alternatieven inzichtelijk gemaakt welke effecten zijn te verwachten als deze daadwerkelijk worden aangelegd. Hierbij wordt gekeken naar de volgende milieuaspecten:

- Verkeer en vervoer
- Woon- en leefmilieu
- Externe veiligheid
- Bodem en water
- Ecologie
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Ruimtegebruik

De volgende paragrafen geven een korte toelichting op de te onderzoeken aspecten.

### 3.2.1 Verkeer en vervoer

De komende jaren zal het aantal verkeersbewegingen op de Tractaatweg toenemen als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (bedrijventerreinen, aanpassingen aan infrastructuur, et cetera). De toename van het aantal verkeersbewegingen heeft invloed op de verkeersafwikkeling in én buiten het plangebied van de Tractaatweg. Het MER maakt de wijzigingen in de verkeersstromen en de verkeersintensiteiten inzichtelijk. Hierbij wordt gekeken naar de Tractaatweg zelf, maar ook naar het omliggende wegennet. Op deze manier wordt voor een groter gebied inzichtelijk gemaakt waar het verkeer af zal nemen en waar het toe zal nemen.

De alternatieven verschillen met name in fysieke inrichting van de weg, hetgeen geen invloed heeft op de verkeersintensiteiten op het traject. De variant waarbij een bestaande aansluiting vervalt zal dat wel hebben, deze effecten worden wel verkeerskundig onderzocht. De uitkomsten van het verkeersonderzoek

vormen de input voor het bepalen van de verkeersgerelateerde effecten, luchtkwaliteit en geluid. Belangrijke criteria zijn verder het effect op de verkeersafwikkeling danwel barrièrewerking van een verbrede Tractaatweg op langzaam en landbouwverkeer.



Figuur 3.1 Plangebied deelproject Tractaatweg en directe omgeving

### 3.2.2 Woon- en leefmilieu

Woon- en leefmilieu is een verzamelterm voor aspecten die samenhangen met de milieuhinder als gevolg van verkeer en bedrijvigheid. Relevante onderzoeksaspecten zijn luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid en trillingen.

#### Luchtkwaliteit

Twee belangrijke stoffen die de luchtkwaliteit van een locatie bepalen zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). In het MER worden de effecten op luchtkwaliteit op basis van de Wet luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Het gaat zowel om het effect op de luchtkwaliteit direct langs de weg en de effecten op de mogelijke verkeersaantrekkende werking op de relevante wegen in de omgeving.

## Geluid

De invloed van het wegverkeerslawaai als gevolg van de verbreding van de Tractaatweg op geluidgevoelige bestemmingen wordt in het MER op basis van de Wet geluidhinder in beeld gebracht.

## Trillingen

Door het verkeer over de weg en door aanlegwerkzaamheden kunnen trillingen ontstaan in de buurt van de Tractaatweg. In het MER wordt het effect van de verbreding van de weg op trillingen bepaald en welke consequenties dit kan hebben voor de omgeving.

## Verkeersveiligheid

In het MER wordt op kwalitatieve wijze de invloed van de verbreding van de Tractaatweg op de verkeersveiligheid bepaald.

### 3.2.3 Externe veiligheid

Door de aanwezigheid van meerdere (toekomstige) industriegebieden in de nabijheid van de Tractaatweg is externe veiligheid een item. Door buisleidingen, over waterwegen, spoorwegen en de Tractaatweg zelf worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In het MER wordt de ontwikkeling in het groepsrisico en het plaatsgebonden risico als gevolg van de verdubbeling van de Tractaatweg in beeld gebracht.

### 3.2.4 Bodem

In het gebied rond de Tractaatweg zijn voornamelijk gronden op mariene afzettingen te vinden.

Het gaat daarbij om zandige klei, zwaardere klei komt pluksgewijs voor. Door het plangebied loopt een stuifzandrug die op enkele plaatsen nog boven de mariene afzetting uitsteekt. In het MER wordt op kwantitatieve en kwalitatieve wijze het effect van de verbreding op de bodem (zetting en bodemkwaliteit) in beeld gebracht.

### 3.2.5 Water

Het gebied is op geohydrologische karakteristieken in te delen in zoete gebieden, brakke gebieden met kleine zoetwaterbellen en brakke gebieden. Verreweg de meeste gebieden zijn brak. De zoete gebieden liggen vooral op oude kreekruigen en op dekzandgronden. Vanuit het kanaal Gent-Terneuzen vindt (zoute) kwelvorming plaats naar de achterliggende polders. Voor het aspect water wordt een (geo)hydrologische verkenning en een watertoets uitgevoerd. Het MER zal mede op basis hiervan op kwantitatieve en kwalitatieve wijze het effect van de ontwikkeling op grond- en oppervlaktewater in beeld brengen.

### 3.2.6 Ecologie

Voor ecologie wordt het effect van de ontwikkeling op beschermde soorten en -gebieden beschreven.

#### Beschermde soorten

In de m.e.r.-procedure worden effecten op (door de Flora- en faunawet) beschermde soorten bepaald. Voor het verkrijgen van inzicht in de aanwezigheid van beschermde soorten wordt ten behoeve van het MER een natuurtoets uitgevoerd.



Figuur 3.2 Beschermde gebieden in de omgeving van de Tractaatweg

## Beschermde gebieden

In de nabijheid van de Tractaatweg is één Natura 2000 gebied aanwezig, de Canisvlietse Kreek. In het MER zal door middel van een voortoets het effect van de ontwikkeling op dit gebied worden beoordeeld. Op basis van de uitkomsten van deze toets wordt bepaald of een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet noodzakelijk is.

Het kreekgebied Axelsche Kreek en de Zwartenhoekse kreek zijn provinciaal beschermde gebieden die in de nabijheid van de Tractaatweg liggen.

Daarnaast is er een ecologische natte hoofdverbinding die de weg kruist en een natte ecologische verbindingzone parallel aan de weg. Aantasting van beschermd gebied (schade aan biotopen of bijzondere soorten) wordt in het MER kwalitatief beoordeeld.

### 3.2.7 Landschap en cultuurhistorie

Het landschap rond de Tractaatweg wordt enerzijds gekenmerkt door openheid. In dit "open" landschap zijn verschillende restanten van kreken, dijkenpatronen (begeleid met bomenrijen), dijkdorpen en karakteristieke vestingstadjes te herkennen. Anderzijds vindt in het gebied ook een verdere verstedelijking plaats in de vorm van industrieën. Het MER maakt inzichtelijk wat de invloed is van de verbreding van de Tractaatweg op de verschillende landschappelijke karakteristieken en de beleving van het gebied.



Figuur 3.3 Axelsche Kreek, op de voorgrond is de Adriaan van Ostadeweg gelegen

Naast verschillende historische polders, dijken en nederzettingen is het gebied vanuit cultuurhistorisch perspectief bijzonder vanwege de restanten (fortificaties, liniedijken) van zestiende en zeventiende eeuwse Staats-Spaanse Linies (militaire verdedigingswerken) die zijn aangelegd tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). De linies hebben niet alleen een belangrijke rol gespeeld in de vorming van Zeeuws-Vlaanderen en Belgisch-Vlaanderen, maar ook in de verdere geschiedenis van Nederland en België. Een groot deel van deze linies is nog in het landschap terug te vinden. In het MER wordt de invloed van de verbreding van de Tractaatweg op de verschillende cultuurhistorische elementen en structuren beoordeeld.

### 3.2.8 Archeologie

De verwachtingswaarden in het plangebied zijn volgens de provincie Zeeland<sup>3</sup> laag tot zeer laag. Andere bronnen geven aan dat er mogelijk enkele locaties langs de weg wel een hoge(re) verwachtingswaarde kennen. In het MER wordt dit op basis van literatuurgegevens nader onderzocht en wordt het effect van de verbreding van de Tractaatweg kwalitatief beschreven.

### 3.2.9 Ruimtegebruik

Onder deze noemer worden de effecten beschreven die de verbreding van de Tractaatweg heeft op het ruimtegebruik in de omgeving van de weg. Hierbij wordt onder andere het effect op de verschillende agrarische bedrijven (bijvoorbeeld doorsnijden van kavels en toevoerwegen) in het gebied beoordeeld (kwalitatief). Ook het effect op verschillende recreatieve gebieden en routes in de nabijheid van de weg wordt kwalitatief beschreven en kwantitatief in oppervlakte weergegeven.

<sup>3</sup> Geoweb cultuurhistorisch waardenkaart, augustus 2007





Figuur 3.4 Koegors- en Nieuwe Zevenaarpolder, toekomstig bedrijventerrein

## 4 Hoe nu verder?

**In dit hoofdstuk leest u hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven. Initiatiefnemer is Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland, bevoegd gezag is de gemeenteraad van Terneuzen.**

### Publicatie startnotitie

Initiatiefnemer dient de startnotitie in bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag verzorgt vervolgens de publicatie. De publicatie van deze startnotitie is vooral bedoeld om derden (burgers en belangengroepen), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de start van de m.e.r. voor de Tractaatweg.

### Inspraak en advies

Nu de startnotitie is bekendgemaakt, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn / haar mening in het MER aan de orde moeten komen. De termijn die hiervoor staat is zes weken. Tijdens deze periode vraagt het bevoegd gezag (gemeenteraad) ook aan de Commissie voor de m.e.r. en andere wettelijke adviseurs advies over de inhoud van het op te stellen MER.

In deze periode van inspraak en advies organiseren de gemeente en provincie gezamenlijk een openbare informatieavond (exacte gegevens over datum en locatie worden in de publicatie vermeld).

**U kunt uw Inspraakreactie richten aan:  
Gemeenteraad van Terneuzen  
T.a.v. de heer A.A.A. Suij  
Postbus 35  
4530 AA Terneuzen**

### Richtlijnen

De Commissie voor de m.e.r. stelt een advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER op. Op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast. Deze richtlijnen geven aan welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

### Opstellen MER

Het MER wordt in opdracht van de initiatiefnemer opgesteld conform de richtlijnen. In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied. Aansluitend wordt de procedure voor het bestemmingsplan gestart, rekening houdend met de resultaten van het MER. In

het ruimtelijke plan wordt gemotiveerd welke rol het MER heeft gespeeld in de uitwerking.

De inhoud van het milieueffectrapport wordt enerzijds bepaald door de eisen die de wet aan de inhoud van het rapport stelt en anderzijds door de richtlijnen die voor het milieueffectrapport zullen worden opgesteld. In wezen vormen de wettelijke eisen het brede kader voor de inhoud van het rapport en zijn de richtlijnen een specifieke invulling van dat kader voor het project. De richtlijnen en de wettelijke eisen vullen elkaar dan ook aan.

### Aanvaarding MER

Als het MER is afgerond, wordt het door de initiatiefnemer aangeboden aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag toetst of het MER voldoet aan de richtlijnen: bevat het MER voldoende antwoord op alle vragen? Als het bevoegd gezag positief oordeelt, aanvaardt deze het MER als basis voor verdere besluitvorming.

### Inspraak op het MER en voorontwerpbestemmingsplan

Na de aanvaarding van het MER brengt het bevoegd gezag het MER zo mogelijk samen met het voorontwerp bestemmingsplan in de inspraak door ze ter visie te leggen. Indien gewenst wordt een informatie- en inspraakbijeenkomst georganiseerd. Tevens vraagt het bevoegd gezag advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijk adviseurs.

### Vervoltraject ruimtelijk plan

Na verwerking van de inspraakreacties en wettelijk adviezen besluit het bevoegd gezag over het aan te leggen alternatief en voor-ontwerpbestemmingsplan. Dit ontwerpbesluit wordt ter inzage gelegd om een ieder in de gelegenheid te stellen zienswijzen in te brengen. Na verwerking van de zienswijzen stelt het bevoegd gezag het bestemmingsplan vast. Tegen het vaststellen van het bestemmingsplan is beroep bij de Raad van State mogelijk.

### Evaluatie MER

De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het MER.

Mocht nu in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van wat is voorspeld, kan het bevoegd gezag deze effecten trachten ongedaan te maken. Daarnaast is de evaluatie te gebruiken om meer inzicht te krijgen in de leemten in kennis, die bij het besluit een rol hebben gespeeld.

# 5 Literatuur

**[Bakx, J.]**

N62, inventarisatie knel- en aandachtspunten (juni, 2007)

**[Gemeente Terneuzen]**

Bestemmingsplan buitengebied Terneuzen/ Sas van Gent (maart, 2005)

**[Provincie Zeeland]**

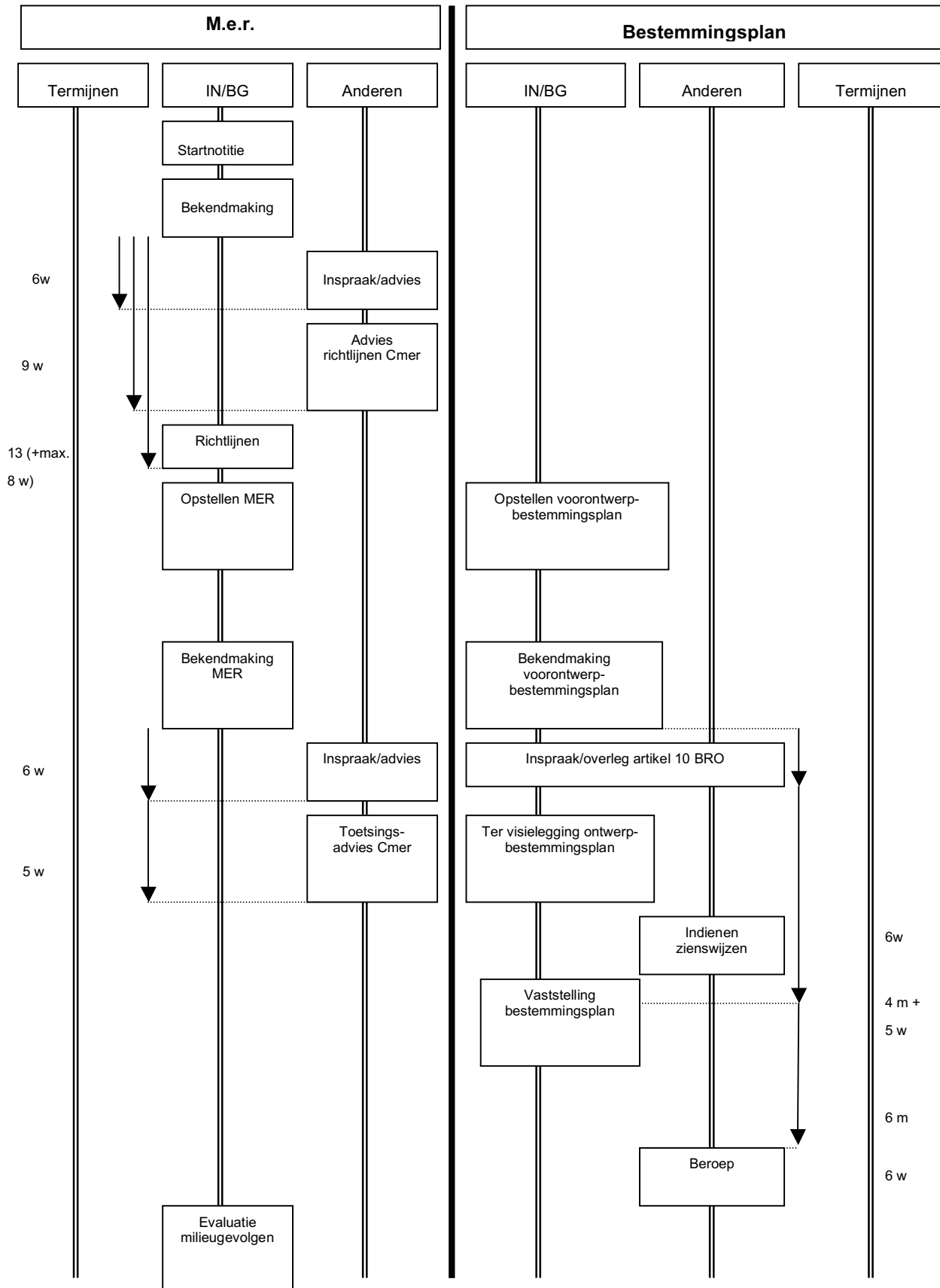
Omgevingsplan Zeeland 2006 – 2012 (juni, 2006)

**[Veenbos en Bosch, landschapsarchitecten]**

Vensters op Zeeland, routeontwerp A58 traject Zeeland/N62 (concept/ september, 2007)

# Bijlage 1

## Stroomschema m.e.r./bestemmingsplan





## **COLOFON**

### **Uitgave**

Provincie Zeeland;  
afdeling Bouw en Renovatie

### **Samenstelling**

Tauw BV

### **Eindredactie**

Tauw BV;  
Projectgroep Tractaatweg

### **Illustraties**

Tauw BV;  
Provincie Zeeland

### **Prepress**

Provincie Zeeland,  
Afdeling Informatievoorziening  
& Documentatie

### **Druk**

LnO drukkerij/uitgeverij,  
Zierikzee

Februari 2008