

Notitie

Referentienummer
311886.ehv.311.N002a

Datum
27 februari 2012

Kenmerk
iw

Betreft
Aanzet vaststellen voorkeursalternatief Tractaatweg (N62)

1 Inleiding en doel verbreding Tractaatweg

De N62 heeft een belangrijke rol als regionale verbinding tussen de zeehavens en de industriegebieden van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Na de realisatie van de Westerschelde tunnel en de in uitvoering zijnde kanaalkruising Sluiskil vormt de verbreding van de Tractaatweg tussen Terneuzen en de Belgische grens de afronding van het totale N62 project. De aanleg van de verbreding van de Tractaatweg dient bij te dragen aan het vergroten van de bereikbaarheid en ruimte te bieden aan de toenemende verkeersintensiteiten, onder andere als gevolg van verschillende geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de Kanaalzone. Hiermee wordt een betere en veiligere verbinding gerealiseerd en vermindert het sluipverkeer op het onderliggende wegennet.

2 Alternatieven en milieu effectrapportage

Voor de verbreding van de Tractaatweg zijn vier alternatieven geformuleerd.

Deze alternatieven zijn beschreven en onderzocht op gevolgen voor de omgeving. Hiervoor is een Milieu Effect Rapport (MER) opgesteld. Daarbij is ingegaan op de aspecten verkeer, geluid, lucht, externe veiligheid, bodem en water, ecologie, ruimtegebruik, landschap, cultuurhistorie en archeologie.

In het MER is tevens aangegeven welke van de alternatieven overall het minst negatieve effecten heeft voor de omgeving en op welke manier negatieve effecten kunnen worden beperkt. Dit wordt het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) genoemd.

Mede op basis van de vergelijking van de te verwachten effecten van de vier alternatieven en het MMA kan een voorkeursalternatief worden uitgewerkt.

Bij het bepalen van het voorkeursalternatief spelen echter niet alleen milieueffecten een rol. Ook zaken zoals aanlegkosten en praktische uitvoering (bv grondeigendom, leidingtracés) spelen daarbij een rol.

Het voorkeursalternatief is het alternatief dat uiteindelijk planologisch wordt vastgelegd in een bestemmingsplan en vervolgens wordt gerealiseerd. Het is van belang te realiseren dat het hierbij in eerste instantie om een bestuurlijk voornemen gaat dat verder wordt uitgewerkt en wordt opgenomen in een (concept)ontwerp bestemmingsplan. Vervolgens vindt inspraak plaats wat kan leiden tot bijstelling/aanpassing van het voorkeursalternatief (VKA).

3 Overwegingen voor het VKA

In het MER is aangegeven dat alternatief 2, waarbij wordt uitgegaan van verbreding van de huidige Tractaatweg met een middenberm van circa 20m, overall de minst negatieve effecten heeft en dus vanuit milieu optiek bekeken voorkeur heeft. Hierbij is aan alle aspecten evenveel gewicht toegekend. Dit alternatief vormt het uitgangspunt voor het bepalen van het voorkeursalternatief. Het alternatief kan daarbij op een aantal punten worden geoptimaliseerd. Onderstaand wordt hier nader op ingegaan:

a) Natuur en leefomgeving:

- *Ontzien EHS:* Door een verschuiving in noordelijke richting van de aansluiting op het onderliggende wegennet ter plaatse van de Axelse Sassing wordt verkeers-technisch gezien een betere oplossing gerealiseerd en wordt het effect op het EHS gebied Axelse Kreek beperkt. Tevens kan daarbij de aansluiting zodanig worden vormgegeven dat het aanwezige bedrijf CZAV niet in haar bedrijfsvoering wordt beperkt. De gevolgen voor de geluidbelasting bij de nabij gelegen woningen zijn in beeld gebracht. Door de aansluiting zo noordelijk mogelijk te leggen wordt de geluidsbelasting zoveel mogelijk beperkt (zie onder).
- *Ecologische verbinding:* Noordelijk van de huidige aansluiting Zwartenhoek ligt een (robuuste) Natte Ecologische Verbindingszone. De Tractaatweg vormt een barrière voor de ontwikkeling van deze zone. Dit kan worden opgeheven door de aanleg van een ecoduiker.
NOOT: Deze is nog niet in de tekeningen en kosten verwerkt.
- *Geluidbelasting woningen:* De fysieke wijzigingen aan de Tractaatweg bij Axelse Sassing ter hoogte van de aansluiting van de Buthdijk leiden niet tot maatregelen in de zin van de Wet geluidhinder. De fysieke wijzigingen aan de Buthdijk cq de realisatie van een nieuw deel van de Buthdijk leiden wel tot noodzakelijke maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder. Het betreft hier de woningen Sasdijk 10 en 12, Sasweg 1,5,7,9,11 en Graaf Jansdijk 1,3. Maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting dienen te worden overwogen. De uiterste grenswaarde wordt bij geen van de woningen overschreden, derhalve heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen, indien zij van mening is dat maatregelen niet doelmatig zijn of stuiten op overwegende bezwaren.

b) Uniform wegbeeld:

- *Aansluitingen :* Vanuit verkeerskundig oogpunt en in verband met overzichtelijkheid voor de weggebruiker is het wenselijk om zoveel mogelijk uniformiteit te verkrijgen in vormgeving van weg en de aansluitpunten met het onderliggende wegennet. Het verkeersknooppunt Terneuzen vormt de zuidelijke begrenzing van het project Kanaalkruising Sluiskil (KKS) en de noordelijke begrenzing van het project verbreding Tractaatweg. Als onderdeel van het project KKS wordt dit knooppunt vormgegeven door een Haarlemmermeeraansluiting (3/4 deel). Deze aansluitingsvorm met twee rotonden is ook een goede optie voor de aansluitpunten in de Tractaatweg ter plaatse van Axelse Sassing, Zwartenhoek en Molenverkorting.
- *Wegtraject :*
 - *Terneuzen-Aansluiting Axelse Sassing:* In het project KKS wordt de Tractaatweg momenteel aangelegd met een smal wegprofiel, passend bij de verstedelijkte omgeving. Bij de Axelse Sassing is een smal profiel noodzakelijk vanwege aanwezige gasleiding, de geplande leidingstrook en gevestigde bedrijven. Het ligt dan voor de hand om het traject vanaf Terneuzen tot en met de aansluiting Axelse Sassing met eenzelfde smal profiel vorm te geven. dit betekent een berm van ca 7 m.
 - *Tussen het Axelse Sassing en het knooppunt Zwartenhoek* kan door een smallere middenberm van ca 7 m. de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden geminimaliseerd.
 - Bij het *Knooppunt Zwartenhoek* dient de ondergrondse gasleiding te worden vermeden en zal ook hier een smal wegprofiel noodzakelijk zijn.
 - Vanaf het *knooppunt Zwartenhoek tot aan de Belgische grens* zou de Tractaatweg over een lengte van ruim 3 km in een breder wegprofiel kunnen worden uitgevoerd (middenberm 20 meter). Dit past ook goed

bij de landelijke omgeving. Deze lengte is echter zo beperkt dat niet meer kan worden gesproken van een uniform wegbeeld. Vlak voor de grens moet het profiel namelijk al weer worden versmald om aan te sluiten op het (smalle)Belgische deel van de weg.

c) Kosten:

- De Haarlemmermeeroplossing is goedkoper dan "klaverbladachtige" oplossingen. Door bij de Haarlemmermeeroplossing te kiezen voor een hooggelegen stroomweg (met aansluitingen op maaiveld) in plaats van andersom is het ook mogelijk om een kostenbesparing van circa 3 miljoen euro te realiseren. Ter plaatse van de aansluiting Zwartehoek is dit niet mogelijk vanwege de aanwezige gasleiding. Hier blijft de Tractaatweg op maaiveld en de aansluitingen hoger.
- De weg kruist op enkele plaatsen de bestaande ondergrondse gasleiding van Gasunie. Het verleggen van deze leidingen is een zeer kostbare aangelegenheid (loopt in de miljoenen). Daarom is ter plaatse van Axelse Sassing de vormgeving zodanig gekozen dat hier het verleggen van deze leiding wordt voorkomen. Gevolg van deze oplossing is dat de geplande spoorlijn deels in het glastuinbouwgebied komt te liggen met mogelijk gevolgen voor het bestemmingsplan voor het glastuinbouwgebied. Er zijn geen andere leidingen die een dergelijke sterk beperkende factor vormen.
- Om toekomstige kosten te beperken dient de toekomstige leidingstrook zo min mogelijk de weginfra te kruisen. Om die reden is bij de aansluitingen Axelse Sassing en Zwartehoek deze strook meer naar het oosten verschoven en is de aansluiting Molenverkorting wat meer naar het westen opgeschoven.
- In verband met het beperken van investeringskosten is het een optie om de middenberm niet alleen in het noordelijke deel te versmallen tot de Axelse Sassing maar tevens in het vervolg naar de Belgische grens, zoals ook al hiervoor (onder *wegtraject*) is aangegeven. Alternatief 2 heeft een middenberm van ca 20 meter en het totale profiel ca 63 meter. Alternatief 3 heeft een middenberm van ca 7m en is een geleiderail voorzien, het totale profiel is ca 50m breed. Versmalling van de berm betekent een besparing van de investering met circa 7 ton euro aan grondaankoop (excl. besparing op kosten voor het verleggen van leidingen).
- Daarnaast moet rekening worden gehouden met kosten voor geluidschermen te plaatse van Axelse Sassing (ca 3 ton) en isolerende maatregelen (ca 1,5 ton) en planschade onder andere ten gevolge van geluid, trillingen of visuele hinder (geraamd op 1,5 ton). In totaal gaat het dan om ca 6 ton. Andere mogelijkheid is het amoveren van woningen, maar dat gaat naar verwachting het drievoudige kosten.
- Berekeningen laten zien dat de hiervoor omschreven (voorkeurs)variant globaal genomen een investering vergt van circa 58 miljoen euro.

Indien voor de beschreven versmalling wordt gekozen komt het VKA feitelijk in de richting van alternatief 3 in plaats van alternatief 2 (MMA). Bijkomend voordeel van deze versmalling is dat naar verwachting een laat middeleeuwse vindplaats wordt ontzien en met een minder omvangrijk archeologisch vervolgonderzoek kan worden volstaan. Voor het smallere alternatief is in het MER beschreven dat de beleving van het landschap vanaf de weg en de grondwateraanvulling iets minder gunstig is beoordeeld in vergelijking tot het bredere alternatief.

4 Conclusie:

Uitgangspunt voor de bepaling van het voorkeursalternatief is het wegprofiel van alternatief 2 geweest. Om de gasleidingen en de EHS te ontzien, is vervolgens een versmalling van het wegprofiel noodzakelijk gebleken. Daarbij is voor de aansluiting met het onderliggende wegennet

gekozen voor een Haarlemmermeeraansluiting ten behoeve van een uniform wegbeeld, een goede (veilige) verkeersafwikkeling en de aanlegkosten.
Ter plaatse van de Axelse Sassing zullen geluidreducerende maatregelen moeten worden genomen en/of hogere geluidwaarden moeten worden vergund en moet rekening worden gehouden met planschade, dan wel moeten woningen worden geamoveerd. Dit laatste is uit oogpunt van kosten minder aantrekkelijk.

