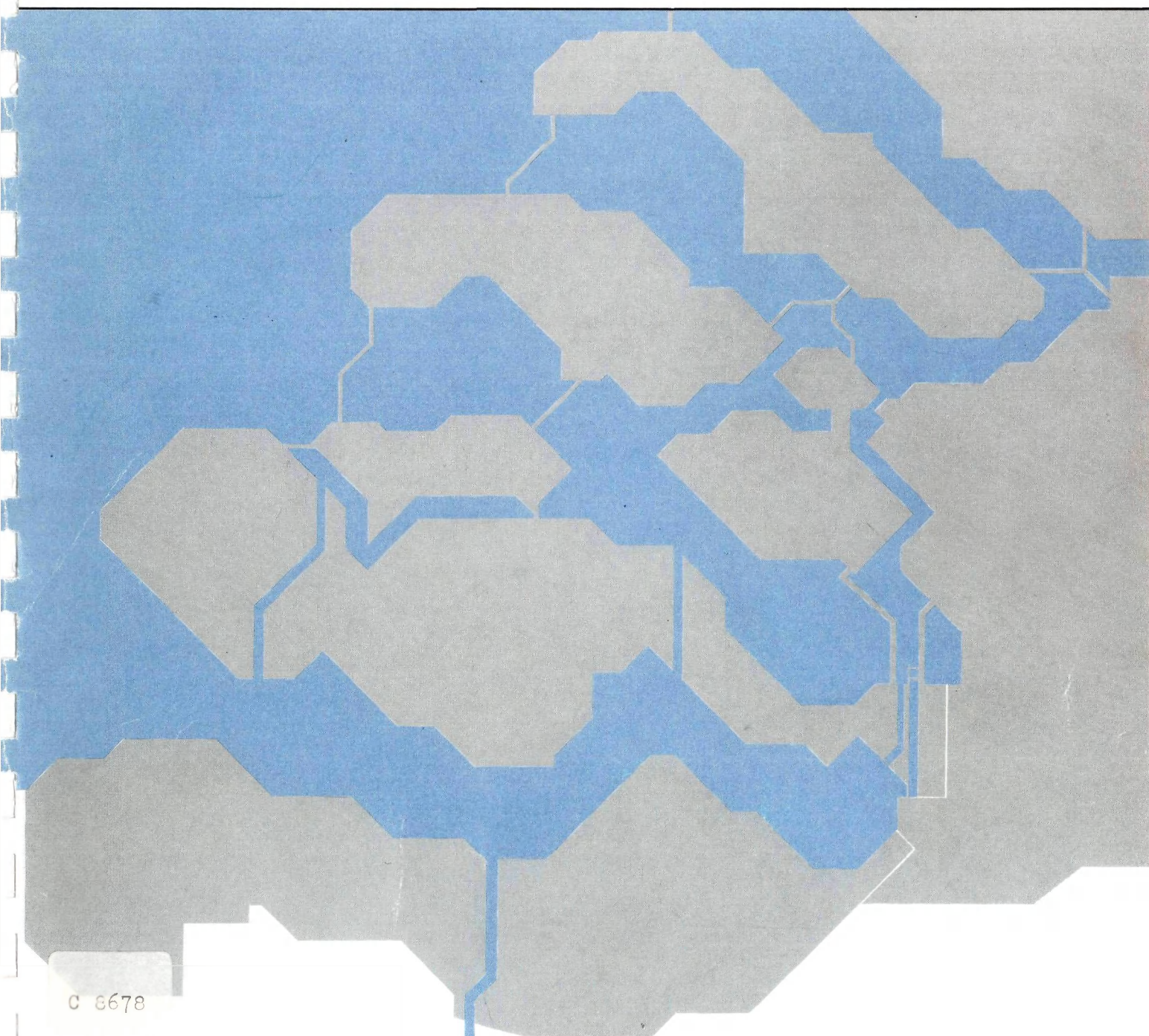


STARTNOTA

m.e.r.-procedure rijksweg 61

gedeelte

Terneuzen-Ter Hole





C0678

STARTNOTA
m.e.r.-procedure rijksweg 61
gedeelte
Terneuzen-Ter Hole

R082i12a

Startnota m.e.r.-procedure rijksweg 61, gedeelte Terneuzen - Ter Hole

Rijkswaterstaat
Directie Zeeland
april 1989

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
0. SAMENVATTING	4
1. INLEIDING	7
1.1 Voorgeschiedenis	7
1.2 Beleidsvoornemen	7
1.3 Doel van de nota	8
1.4 Organisatie en procedures	8
1.5 Globale begrenzing van het studiegebied	9
2. BESTAANDE SITUATIE	12
2.1 Globale karakterisering van het studiegebied	12
2.2 Verkeer en vervoer	12
2.3 Woon- en leefmilieu	13
2.4 Natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden	14
2.5 Landbouw	15
2.6 Recreatie	16
2.7 Overige aspecten	16
2.8 Conclusies en knelpunten	17
3. TOEKOMSTIGE SITUATIE ZONDER VERBETERING VAN DE VERBINDING (nul-alternatief)	19
3.1 Beleidskader	19
3.2 Verkeer en vervoer	25
3.3 Woon- en leefmilieu	25
3.4 Natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden	25
3.5 Landbouw	26
3.6 Recreatie	26
3.7 Overige aspecten	26
4. PROBLEEMSTELLING	27

5.	ALTERNATIEVEN EN EFFECTEN	28
5.1	Doelstellingen en alternatieven	28
5.2	Toetsing van de alternatieven aan de aspecten	30
5.2.1	Beleidskader	30
5.2.2	Verkeer en vervoer	32
5.2.3	Woon- en leefmilieu	32
5.2.4	Natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden	33
5.2.5	Landbouw	34
5.2.6	Recreatie	34
5.2.7	Overige aspecten	34
6.	CONCLUSIES	37
6.1	Te onderzoeken alternatieven	37
6.2	Te onderzoeken aspecten	38
6.3	Te onderzoeken overige effecten (projectnota)	40

BIJLAGEN:

kaart 1 :	Rijkswegenplan 1984
kaart 2 :	Globale gebiedsafbakening
kaart 3 :	Bestaande wegenstructuur Oost Zeeuwsch-Vlaanderen
kaart 4 :	Inventarisatie studiegebied
kaart 5 :	Globale indicatie te onderzoeken alternatieven

LITERATUURLIJST:

- Handleiding projectnota's. Rijkswaterstaat, 1984
- Handleiding milieu-effectrapportage. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Ministerie van Landbouw en Visserij, 1987
- Voorontwerp-bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Terneuzen, december 1984
- Bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Hontenisse, 1977
- Ontwerp-bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Hontenisse, 1988
- Streekplan Zeeland, Provincie Zeeland, juni 1988

- Zienswijze verzoek om landinrichting in het gebied "Zaamslag", Centrale Landinrichtingscommissie, september 1987
- Zienswijze verzoek om landinrichting in het gebied "Reuzenhoek", Centrale Landinrichtingscommissie, september 1987
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), deel a, beleidsvoornemen (1988)
- De vegetatie van Zeeuwsch-Vlaanderen. Provinciale Planologische Dienst voor Zeeland, april 1986
- Beheersplan voor de beheers- en reservaatgebieden in Zeeuwsch-Vlaanderen, Directie Beheer Landbouwgronden, februari 1988
- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud (1984)
- Structuurschema Buisleidingen (1985)
- Structuurschema Landinrichting (1986)
- Relatienota (1975)
- Startnota m.e.r.-procedure WOV. Provincie Zeeland, november 1987
- Richtlijnen milieu-effectrapportage WOV. Provincie Zeeland, maart 1988
- 1e fase tracénota m.e.r.-procedure WOV. Provincie Zeeland, november 1988
- Provinciaal fietspadenplan 1987. Provinciale Waterstaat, september 1983
- Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening, deel d, regeringsbeslissing (1988)
- Atlas van de Nederlandse amfibieën en reptielen. Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging (1986).
- Rijkswegenplan 1984

0. SAMENVATTING.

Voor de verbetering van rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole, is, op grond van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne, een milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist. De m.e.r.-procedure wordt geïntegreerd met de tracévaststellingsprocedure van de Raad van de Waterstaat/Raad voor Verkeer en Waterstaat. Het m.e.r.-gedeelte van de procedure begint met het uitbrengen van deze startnota. Op basis van de inhoud van deze nota, inspraak en uitgebrachte adviezen hieromtrent zullen richtlijnen worden vastgesteld voor het op te stellen Milieu-Effectrapport (MER), dat wordt opgenomen in de projectnota. Startnota en projectnota/MER worden opgesteld door de Rijkswaterstaat directie Zeeland (initiatiefnemer). De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt het tracé-vaststellingsbesluit en is derhalve bevoegd gezag.

Het gedeelte Terneuzen-Ter Hole van rijksweg 61 voert door de bebouwde kommen van Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer en is opengesteld voor zowel snelverkeer als langzaam (landbouw-)verkeer. De wenselijkheid om op korte termijn te komen tot een verbetering van dit rijksweggedeelte berust voornamelijk op de verkeersonveilige en ongunstige woon- en leefsituatie in deze kernen. Een mogelijke aanleg van de Westerschelde Oeververbinding (WOV) bij Perkpolder kan deze situatie nog in ongunstige zin beïnvloeden.

In het Rijkswegenplan 1984 en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is rijksweg 61 opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet en volgens dit structuurschema zal deze verbinding tot autoweg worden omgebouwd. Daarbij wordt echter opgemerkt dat bij aanleg van de Westerschelde Oeververbinding (WOV) de verbinding Terneuzen-Ter Hole van het hoofdwegennet zal worden afgevoerd. In dat geval zal het Rijk wel zorg dragen voor de verdere voortgang van een eventueel reeds in gang gezette projectstudie.

Het studiegebied kan in het kort worden gekarakteriseerd als een gebied waarin het agrarisch gebruik voorop staat. Vooral ter verbetering van de verkaveling ten behoeve van land- en tuinbouw is in 1985 een aanvraag tot ruilverkaveling van gronden in het gebied Axel-Zaamslag ingediend. De gebieden "Reuzenhoek" en "Zaamslag"

maken deel uit van deze aanvraag en zijn gedeeltelijk in het studiegebied gelegen.

In het studiegebied zijn verspreide natuurwetenschappelijk waardevolle elementen te vinden. Vooral de kreken, kreekrestanten en binnendijken zijn in ecologisch en landschappelijk opzicht de moeite waard. Het milieubeleid is gericht op het behoud van deze waardevolle natuur- en landschapsgebieden. De verspreid liggende natuurwetenschappelijk waardevolle gebieden zijn in het algemeen planologisch beschermd en deels aangewezen als Relatienotagebied.

Na een globale toetsing van de alternatieven aan de relevante aspecten (beleidskader, verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden, landbouw en recreatie) komen voor de verdere studie de volgende alternatieven redelijkerwijs in aanmerking:

- **rondweg-alternatief.**

Bij dit alternatief wordt het tracé om de kern Zaamslag, en eventueel ook om de kernen Zaamslagveer en Stoppeldijkveer gevoerd. Voor het overige gedeelte wordt gebruik gemaakt van het bestaand tracé.

- **nieuwe weg-alternatief.**

Bij dit alternatief wordt vrijwel geheel een nieuw wegtracé gevolgd.

Voor beide alternatieven zijn diverse varianten mogelijk.

Volgens de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne dient bij de presentatie van alternatieven in ieder geval een oplossing beschikbaar te zijn "waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast", het zogenaamde milieu-alternatief.

Het **nul-alternatief** (niets doen) lost de problemen in de kernen niet op en voldoet niet aan de eisen die aan een verbinding van het hoofdwegennet of aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld. In de verdere projectstudie zal dit alternatief alleen als referentiekader worden beschouwd.

Ook het **nulplus-alternatief** (aanpassing bestaand wegtracé) lost de problemen in de kernen niet op. Tevens kan er voor dit alternatief geen ontwerp worden bereikt dat de normen voor een verbinding van het hoofdwegennet of belangrijke regionale verbinding benadert zon-

der dat een groot aantal gebouwen, met name in de kernen, moet worden geamoveerd. Het is derhalve niet zinvol het nulplus-alternatief verder in beschouwing te nemen.

De mogelijke gevolgen en effecten voor het milieu van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten worden nader onderzocht en beschreven in het MER-gedeelte van de projectnota. Voor de geluidshinderproblematiek en de luchtverontreiniging zal ook de huidige situatie worden onderzocht.

De voor het onderhavige project belangrijkste te nemen besluiten zijn die met betrekking tot de tracévaststelling (in welk kader de m.e.r.-procedure wordt toegepast) en de planologische inpassing.

1. INLEIDING.

1.1 Voorgeschiedenis.

In Zeeuwsch-Vlaanderen wordt de centrale oost-westverbinding gevormd door rijksweg 61 van Schoondijke naar Ter Hole.

Het gedeelte Terneuzen-Ter Hole van deze weg is opengesteld voor zowel snelverkeer, als langzaam (landbouw-)verkeer en bestaat uit een hoofdrijbaan met aan de zuidzijde een éénzijdig vrijliggend (brom-)fietspad. De weg voert door de bebouwde kommen van Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer. Op de weg sluiten een aantal landbouwwegen en landbouwbedrijven aan.

De verkeersonveilige en ongunstige woon- en leefsituatie in de kernen Zaamslag en Zaamslagveer was voor Gedeputeerde Staten van Zeeland onder andere aanleiding om in het begin van de zeventiger jaren een nieuw tracé vast te stellen ter vervanging van deze toen nog provinciale weg S24. Bij de inpassing van dit tracé in de bestemmingsplannen van Axel, Hontenisse en Hulst zijn bezwaren ingediend die uiteindelijk door de Kroon gegrond zijn verklaard. Redenen waren onder meer een schadelijke doorsnijding van landbouwgronden en de toe te brengen schade aan waardevolle krekengebieden. Bovendien kon om financiële redenen een daadwerkelijke aanleg van de weg binnen een periode van 10 jaar (bestemmingsplanperiode) niet door de provincie worden gegarandeerd.

1.2 Beleidsvoornemen.

In het Rijkswegenplan 1984 en in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), deel a, beleidsvoornemen, is rijksweg 61 opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet. Volgens de bij het SVV-II behorende kaart "aanpassingen infrastructuur hoofdwegennet" zal het gedeelte Terneuzen-Ter Hole van deze rijksweg worden omgebouwd tot autoweg.

Het voornemen bestaat om het project in de eerste helft van de jaren negentig te realiseren.

Bij aanleg van de Westerschelde Oeververbinding (WOV) zal de verbinding Terneuzen-Ter Hole als een belangrijke regionale verbinding worden beschouwd en van het hoofdwegennet worden afgevoerd (zie hoofdstuk 3.1).

1.3 Doel van de nota.

Op grond van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (WABM) is voor het verbeteren van onderhavige wegverbinding, een milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist. In het kader van de m.e.r.-procedure geldt deze nota als startnota voor het project: "Verbeteren van rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole". Het doel van de nota is tweërlei:

1. Openbaarheid te geven aan het beleidsvoornemen om te komen tot nadere besluitvorming en realisering van het project.
2. Hulpmiddel te zijn om de richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-Effectrapport (MER) op te stellen, waartoe:
 - inzicht wordt gegeven in de probleemstelling en het doel van het voorgestelde project;
 - aan de hand van randvoorwaarden en criteria wordt gemotiveerd welke alternatieven voor nadere bestudering het meest in aanmerking komen;
 - de milieu-aspecten worden verkend welke bij de alternatieven beïnvloed (kunnen) worden.

1.4 Organisatie en procedure.

Door de regionale directie van de Rijkswaterstaat wordt ten behoeve van het project een tracé- of projectnota opgesteld. Daarbij wordt een beleidsanalytische opzet gehanteerd. Diverse oplossingen voor het geconstateerde verkeers- en vervoersprobleem worden o.a. op de verkeerskundige, planologische, landbouwkundige, economische, financiële en milieukundige gevolgen onderzocht. Over het te kiezen tracé wordt na inspraak vervolgens geadviseerd door de Raad voor de Waterstaat/Raad voor Verkeer en Waterstaat. Na belangenafweging stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracé vast.

Deze tracévaststellingsprocedure wordt aangeduid als de Raad van de Waterstaat-procedure. De m.e.r.-procedure wordt in deze Raad van de Waterstaat-procedure ingepast. Zo zal er één projectnota worden uitgebracht, waarvan het MER een onderdeel is. Ten behoeve van de m.e.r. wordt de adviesprocedure van de Raad van de Waterstaat op een aantal punten uitgebreid. Het bevoegd gezag (in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat) stelt richtlijnen op waaraan het MER

moet voldoen. Onder andere ten behoeve van het vaststellen van deze richtlijnen wordt door de regionale directie van de Rijkswaterstaat als initiatiefnemer voorafgaand aan de eigenlijke tracéstudie een informatieve nota, de zg. startnota, opgesteld. De startnota omvat een probleemstelling, een verkenning van mogelijke alternatieven, een overzicht van beschikbare gegevens en nog nader te onderzoeken (milieu)effecten. Over deze startnota wordt inspraak gehouden. Omtrent de op te stellen richtlijnen voor het MER wordt advies gevraagd aan o.a. de commissie m.e.r. Deze commissie als geheel bestaat uit ca. 180 onafhankelijke deskundigen. Uit de commissie wordt per m.e.r. een werkgroep samengesteld.

De Raad van de Waterstaat brengt de Minister van Verkeer en Waterstaat een integraal advies uit over de te kiezen oplossing. De Raad baseert zijn advies mede op de resultaten van de door de Raad zelf georganiseerde inspraakprocedure over de projectnota/MER. De commissie m.e.r. toetst het MER-gedeelte van de projectnota op volledigheid en juistheid en brengt hierover eveneens advies uit aan de minister. De commissie m.e.r. baseert zijn advies eveneens mede op de inspraakresultaten.

De aldus gecombineerde procedure is weergegeven in figuur 1 op blz. 11.

Na de vaststelling van het tracé door de Minister van Verkeer en Waterstaat volgt de planologische inpassing in het streekplan en in de betrokken bestemmingsplannen.

Indien wordt besloten de verbinding Terneuzen-Ter Hole van het hoofdwegennet af te voeren en te beschouwen als belangrijke regionale verbinding, kan de procedure in overleg met de nieuwe wegbeheerder worden aangepast (zie hoofdstuk 3.1).

1.5 Globale begrenzing van het studiegebied.

Het project beperkt zich tot het oostelijk tracégedeelte van de huidige rijksweg 61, gedeelte Terneuzen - Ter Hole.

Dit bestaand tracégedeelte sluit bij Terneuzen aan op het kruispunt Sint-Annapolder en bij Ter Hole op de kruising met rijksweg 60.

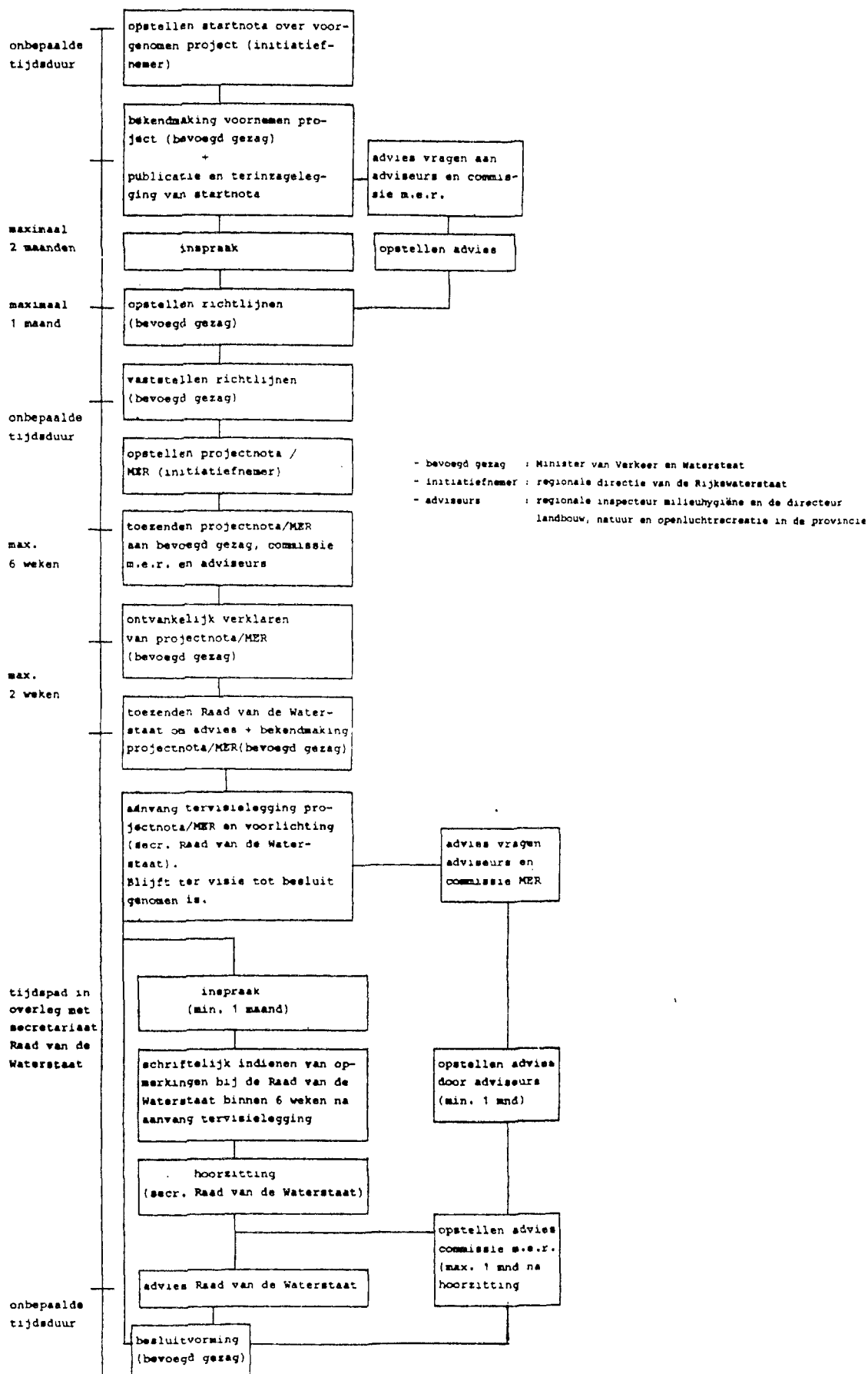
Rekening houdend met de spreidingsbreedte van mogelijke alternatieven en de afstanden waarop wegen van deze categorie invloed hebben op milieu, natuur en landschap kan het betrokken gebied worden begrensd als aangegeven op kaart 2.

Bij de bepaling van het studiegebied is zoveel mogelijk rekening gehouden met de landschapsstructuur, de daarin te onderscheiden landschapseenheden en de aanwezige natuurwaarden.

Het is mogelijk dat uit de studie blijkt dat de invloedssfeer verder reikt dan de op kaart 2 aangegeven begrenzing. De aangegeven begrenzing dient derhalve als "niet hard" te worden beschouwd.

Het studiegebied bevindt zich in de gemeenten Terneuzen en Hontenisse.

Fig. 1 Schema gecombineerde tracévaststellings- en m.e.r.-procedure.



2. BESTAANDE SITUATIE.

2.1 Globale karakterisering van het studiegebied.

Het studiegebied maakt deel uit van het zuidwestelijk zeekeleigebied. De voormalige zee-invloed blijkt nog uit kreken en kreekrestanten en de verschillen in hoogteligging en bodemopbouw.

Het gebied wordt voornamelijk agrarisch gebruikt.

De hoofdontsluiting van het gebied wordt gevormd door de oost-west-verbinding tussen Ter Hole en Terneuzen, rijksweg 61. De verdere ontsluiting vindt plaats via tertiaire, kwartaire en overige platelandswegen. De afwateringssituatie via kreken is in het verleden door de uitvoering van waterschapswerken ten behoeve van de landbouw aangepast. Voor de afwatering binnen het gebied wordt mede gebruik gemaakt van oude kreeklopen.

Het gebied wordt visueel gekenmerkt door een grote openheid en bestaat uit een aantal polders van verschillende ouderdom.

De openheid van het landschap wordt in het westen begrensd door de bebouwing van Terneuzen, in het zuidoosten door die van Hulst, in het noorden door verschillende dijken en elders door de bebouwing van Zaamslag, Vogelwaarde en enkele kleinere kernen. Verspreid liggende boerderijen met erfbepanting, boomgaarden, weg- en dijkbeplantingen, kreken en kreekrestanten zijn gezichtsbepalende elementen in het gebied.

Ecologische waarden worden voornamelijk aangetroffen in en rondom kreken en aanliggende graslanden, en op dijken.

2.2 Verkeer en vervoer.

Wegenstructuur.

Op kaart 3 wordt een overzicht gegeven van het hoofdwegennet en overige belangrijke wegen in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen.

Verkeersafwikkeling.

Rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole, voldoet in zijn huidige vorm niet aan de normen welke aan een verbinding van het hoofdwegennet of aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld.

Hoewel een gemiddelde verkeersintensiteit op dit wegvak van ca. 7750 motorvoertuigen per werkdagemaal geen directe indicatie geeft voor capaciteitsproblemen wordt toch regelmatig het voor dit type weg nog aanvaardbaar geachte afwikkelingsniveau niet gehaald. Oorzaken hiervan zijn de gemengde samenstelling van het verkeer, de traverses door bebouwde kommen en de gebrekkige lay-out van de weg.

Verkeersonveiligheid.

Rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole, voert door de bebouwde kommen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer. In deze kernen bestaat daardoor al jarenlang een ongewenste en zeer gevaarlijke verkeerssituatie met relatief veel slachtofferongevallen.

Door het ontbreken van parallelvoorzieningen moet ook het langzame landbouwverkeer van de weg gebruik maken. Deze gemengde verkeerssamenstelling is eveneens oorzaak van veel ongevallen.

Tal van landbouwwegen (en ook landbouwbedrijven) hebben een directe aansluiting op de weg. Deze omstandigheid geeft aanleiding tot onoverzichtelijke en gevaarlijke verkeerssituaties.

Voor (brom)fietzers is de situatie eveneens onveilig. De oorzaken hiervan zijn:

- de te geringe breedte (ca. 2,00 m) van het éézijdige, in twee richtingen te berijden (brom)fietspad;
- de plaatselijk smalle berm tussen het (brom)fietspad en de hoofdrijbaan (variërend van 1,00 m tot 2,50 m);
- een aantal gevaarlijke oversteekplaatsen voor (brom)fietzers (bij de aansluiting met rijksweg 60, bij de Kraai en bij Zaamslagveer).

Openbaar vervoer.

Het gedeelte Terneuzen-Ter Hole van rijksweg 61 wordt door twee buslijnen benut, te weten lijn 10 (Zelzate, Sas van Gent, Sluiskil, Terneuzen, Zaamslag, Vogelwaarde, Kruiningen, Goes, Zierikzee v.v.) en lijn 15 (Hengstdijk, Vogelwaarde, Hulst v.v.).

2.3 Woon- en leefmilieu.

Rijksweg 61 heeft effecten op het woon- en leefmilieu in de omgeving van deze verbinding. Het gaat hier om effecten als geluidhinder,

bodem- en luchtverontreiniging, barrièrewerking en risico's van vervoer gevaarlijke stoffen.

Geluidhinder treedt vooral op in de kernen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer.

2.4 Natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden.

Natuur.

De belangrijkste ecologische waarden van het gebied worden aangetroffen op dijken en in en rondom kreken en kreekrestanten met aanliggende graslanden.

Binnen het gebied worden twee duidelijke kreektypen onderscheiden, te weten de weinig verlande rietkreek en de sterk verlande graslandkreek.

In het studiegebied komen de volgende kreken/kreekrestanten van belang voor (zie kaart 4): Otheense Kreek met de Kleine Dulper, Het Koegat, kreekrest in de Groot-Cambronpolder en de Polsvliet (ten oosten van Ter Hole). Deze kreken en kreekresten zijn zowel ornithologisch als vegetatiekundig van belang.

De kreken vormen een belangrijk broedgebied voor watervogels en rietvogels, terwijl in de winterperiode tal van vogels het gebied benutten als rust- en foerageergelegenheid. De aangrenzende graslanden hebben mede een functie als broedgebied voor weidevogels.

Op de dijken is door de grote variatie in milieufactoren, zoals ligging ten opzichte van de zon, bodemsamenstelling en al dan niet aanwezige beplanting, een grote verscheidenheid aan vegetatietypen met karakteristieke plantensoorten aanwezig. Met name de extensief beheerde dijken zijn soortenrijk. Naast de hoog opgaande beplantingen worden op dijken knotwilgen aangetroffen. De kruidenrijke dijken dienen als wijkplaats voor een aantal vogelsoorten en tal van andere organismen.

Ten zuiden van Vogelwaarde ligt een loofbos dat een parkachtig karakter heeft.

In het gebied komen verschillende soorten amfibieën voor, waaronder enkele zeldzame soorten.

Landschap.

Het landschap wordt visueel gekenmerkt door een grote openheid.

De wordingsgeschiedenis van het landschap valt onder meer af te lezen aan het patroon van dijken.

De verspreid liggende boerderijen met erfbeplantingen, boomgaarden en de weg- en dijkbeplantingen zijn gezichtbepalende elementen in het gebied. De krek en kreekrestanten zijn niet alleen natuurwetenschappelijk van belang maar, ook landschappelijk waardevol.

De landschapsstructuur wordt bepaald door de samenhang van genoemde kleinschalige elementen.

Cultuurhistorische, - archeologische - en geomorfologische waarden.

Een woonhuis van een boerenerf ten oosten van de kern Zaamslag in de gemeente Terneuzen komt vanwege de bijzondere cultuurhistorische en architectonische waarden voor op de lijst van beschermde monumenten in het kader van de Monumentenwet.

In het studiegebied bevinden zich twee terreinen van oudheidkundige betekenis. Het betreft de Torenberg bij Zaamslag (resten van een kasteel, beschermd in het kader van de Monumentenwet) en een terrein westelijk van Zaamslag, waarin de resten van een middeleeuws gebouw (de Tempel) zijn gelegen.

Ten oosten van de kern Zaamslag komt reliëfomkering van krek voor (Duinkerken II-afzetting). Dit manifesteert zich op verscheidene plaatsen door zichtbare kreekkruggen in het akkerland.

2.5 Landbouw.

Het studiegebied kan worden gekenmerkt als een overwegend grootschalig agrarisch gebied. Ook wordt nog enige fruitteelt aangetroffen.

De hoofdproduktierichting is akkerbouw, met een overwegend traditioneel bouwplan met aardappelen, suikerbieten en granen. De gemiddelde bedrijfsgrootte van de akkerbouwbedrijven bedraagt 30 hectare.

In Oost Zeeuwsch-Vlaanderen is onder andere voor de gebieden Zaamslag en Reuzenhoek in 1985 door een aantal landbouworganisaties een aanvraag tot ruilverkaveling ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zeeland. De ontsluiting en de ontwatering van het gebied zijn voldoende.

Het landbouwkundig gebruik van de kavels in het gebied is vrij intensief en de landbouwkundige waarde is zeer hoog.

In het gebied bedraagt het gemiddeld aantal kavels per hoofdberoepsbedrijf 4,2. De gemiddelde kaveloppervlakte bedraagt ca. 6 ha. Ongeveer 60% van de percelen heeft een onregelmatige vorm. De gemiddelde afstand van de bedrijfsgebouwen tot de veldkavels bedraagt ca. 1600 à 1700 m.

2.6 Recreatie.

Recreatief medegebruik in de poldergebieden vindt vooral plaats vanuit Terneuzen en Axel. De belangrijkste recreatievormen zijn wandelen, fietsen en paardrijden.

In de kreken vindt veel sportvisserij plaats.

De Otheense Kreek (110 ha) is een gebied met een recreatieve functie van bovenlokaal niveau. Naast de sportvisserij wordt deze kreek gebruikt voor watersporten als zeilen en windsurfen. In het noordelijk deel van de kreek is ligplaatsaccommodatie voor circa 150 boten.

2.7 Overige aspecten.

Overige infrastructuur.

In het gebied liggen een aantal binnendijken die, naast een landschappelijke, cultuurhistorische en/of natuurwetenschappelijke functie, primair een waterstaatkundige functie vervullen. Zij vormen een onderdeel van het stelsel van tweede waterkeringen.

De afwatering van het gebied wordt via een stelsel van waterlopen geregeld. Daarbij wordt mede gebruik gemaakt van oude kreeklopen. Ten zuiden van de bestaande rijksweg 61, tussen Zaamslagveer en de kreekrest in de Groot-Cambronpolder, is een deel van een hoofdtransportleiding watervoorziening getraceerd.

Economische aspecten.

Hierbij zijn de volgende elementen te beschouwen:

- kosten van onderhoud en exploitatie;
- kosten van verkeersonveiligheid;
- transportkosten (reistijd en energie);
- effecten op de regionaal-economische ontwikkeling.

Wat betreft de regionaal-economische aspecten wordt in het streekplan Zeeland gesteld dat de ontwikkelingskansen voor Zeeland zijn gelegen in de zeehavengebonden industriële en recreatieve activiteiten.

2.8 Conclusies en knelpunten.

Verkeer en vervoer.

In de kernen Zaamslag en Zaamslagveer gebeuren relatief veel verkeersongevallen.

De huidige wegverbinding voldoet niet aan de eisen die aan een weg van het landelijk hoofdwegennet of aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld.

De situatie voor de (brom)fietzers op rijksweg 61 is ten gevolge van een te geringe breedte van het fietspad en een plaatselijk te smalle berm tussen de hoofdrijbaan verkeersonveilig.

Woon- en leefmilieu.

In de kernen Zaamslag en Zaamslagveer is er sprake van geluidhinder en barrièrewerking. Binnen deze kernen vormt het vervoer van gevaarlijke stoffen een verhoogd risico en is er eveneens sprake van een zekere mate van luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer.

Natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden.

Het landschap wordt bepaald door het patroon van kreken en dijken.

De natuurwaarde van de kreken en kreekresten is groot en kwetsbaar.

De exacte omvang en waarde van de archeologische objecten zijn voor een deel nog onbekend. Nader onderzoek is noodzakelijk.

Landbouw.

Op grond van bedrijfseconomische berekeningen is vastgesteld, dat de productie-omvang van een aantal bedrijven in principe te gering is om een volwaardig inkomen te verkrijgen. De versnippering van het grondgebruik en de afstand van de veldkavels tot de bedrijfsgebouwen leiden tot hoge bedrijfskosten en ongunstige werkomstandigheden.

Recreatie.

De routestructuur voor de openluchtrecreatie in het gebied laat enigszins te wensen over en kan worden verbeterd.

Overigens worden de recreatiefuncties van het eigenlijke studiegebied niet of nauwelijks beïnvloed door de huidige verkeerssituatie van rijksweg 61.

Overige aspecten.

De afwateringssituatie is door de uitvoering van waterschapswerken in het verleden aangepast. De peilbeheersing laat nog slechts op enkele plaatsen te wensen over. Plaatselijk is de detailontwatering onvoldoende voor de landbouw, terwijl voorts op sommige plaatgronden verdrogingsverschijnselen optreden.

Een aantal binnendijken met een primaire waterstaatskundige functie bezitten (nog) niet de streefhoogte van NAP +4,50 m.

Wat betreft de overige infrastructuur en aspecten zijn thans geen knelpunten aanwezig.

3. TOEKOMSTIGE SITUATIE ZONDER VERBETERING VAN DE VERBINDING
(nul-alternatief).

3.1 Beleidskader.

Rijk.

Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening, deel d: regeringsbeslissing (1988).

Voor het landelijke gebied, waartoe het studiegebied behoort, is het perspectief gericht op het geleiden van veranderingen met het doel de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verhogen. Daarbij is een regionale aanpak nodig gezien morfologische en geohydrologische verschillen, de verschillen wat betreft de aard van de veranderingen in de landbouw en de verschillen in mogelijkheden voor verweving dan wel scheiding van functies.

Bij het geleiden van veranderingen in het landelijk gebied wordt onderscheid gemaakt tussen beleid gericht op actieve handhaving, actieve aanpassing en actieve vernieuwing van de ruimtelijke structuur.

In die delen van het landelijk gebied waar onderverzorging dreigt te ontstaan zal via het openbaar vervoer getracht worden de bereikbaarheid van de verzorgingscentra veilig te stellen.

In de nota wordt het grootste deel van Zeeland, inclusief het studiegebied, aangeduid als gebied met de hoofdfunctie landbouw.

Het beleid is in het bijzonder gericht op op het versterken van sterke punten, ook in de regio. De regering is van mening dat het Westerscheldebekken goede economische potenties heeft. Het rijk zal, aldus de nota, in samenwerking met de provincie Zeeland en in aansluiting op de Benelux-structuurschets voor het Westerscheldebekken, een aantal verkenningen uitvoeren. Dit betreft:

- de economische ontwikkelingsmogelijkheden van Zuidwest Nederland en de daarmee samenhangende gewenste ruimtelijke ontwikkelingen;
- de mogelijkheden die de eventuele aanleg van de Westerschelde oeververbinding biedt voor de vooral aan zeehavens gerelateerde industriële activiteiten, mede in relatie tot de Belgische havengebieden.

Op basis van de resultaten van het bovengenoemde onderzoek zal de regering in overleg met de betrokken overheden bepalen of het opstellen van een nadere uitwerking voor dit deel van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de Vierde nota nuttig en wenselijk is.

Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud (1984).

Het beleid is gericht op het behoud van waardevolle natuur- en landschapsgebieden. Wat betreft het studiegebied en omgeving wordt gewezen op enkele belangrijke gebieden voor weidevogels en ganzen.

Structuurschema Landinrichting (1986).

Het studiegebied of delen ervan komt niet voor op de beleidskaart.

Structuurschema Buisleidingen (1985).

In het Structuurschema Buisleidingen is de bestaande hoofdverbinding van het landelijk net van buisleidingen door het zuidelijk deel van het studiegebied aangegeven, te weten de verbinding kanaalzone Terneuzen met Antwerpen (E7).

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), deel a, beleidsvoornemen.

In dit deel van het structuurschema wordt de verbinding Terneuzen-Ter Hole aangegeven als onderdeel van het hoofdwegennet. Tevens wordt aangegeven dat deze verbinding zal worden omgebouwd tot autoweg. Daarbij wordt echter de restrictie gemaakt dat bij aanleg van een WOV de verbinding van het hoofdwegennet wordt afgevoerd. Voor een afgevoerde verbinding acht het rijk zich niet langer verantwoordelijk. Wel zal het rijk zorg dragen voor de verdere voortgang van een eventueel reeds in gang gezette projectstudie totdat het SVV-II door het parlement is goedgekeurd. Daarna wordt in overleg met de nieuwe wegbeheerder bepaald of de projectstudie door het rijk wordt afgerond of door de nieuwe wegbeheerder. In de periode tot aan de goedkeuring door het parlement zal bij de besluitvorming over het studieproject met betrekking tot de te kiezen oplossing rekening moeten worden gehouden met de nieuwe, te verwachten, belangrijke regionale functie van de verbinding.

In andere structuurschema's worden voor het studiegebied en omgeving geen belangrijke ontwikkelingen voorzien.

Relatienota (1975).

In de Relatienota wordt voorgesteld landbouwgronden met bijzondere landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden te inventariseren en met de eigenaar/gebruiker beheersovereenkomsten af te sluiten teneinde de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden in stand te houden.

Inmiddels zijn in het studiegebied een aantal gebieden als relatienotagebied aangewezen (zie kaart 4). Voor een aantal gebieden is het "Beheersplan voor de beheers- en reservaatgebieden in Zeeuwsch-Vlaanderen" van kracht. In het kader van dat beheersplan zijn reeds beheersovereenkomsten gesloten.

Provincie.

Streekplan Zeeland (1988).

Voor de gehele provincie Zeeland is in juni 1988 een nieuw streekplan vastgesteld.

In dit streekplan zijn aan het gebied de volgende functies gegeven:

- Agrarisch gebied.

Dit gebied dient zoveel mogelijk te worden behouden voor agrarische activiteiten die hieraan gebonden zijn. Het noodzakelijke beslag op landbouwgronden voor uitbreiding van kernen, infrastructuurle voorzieningen en recreatievoorzieningen dient zoveel mogelijk beperkt te worden en bij voorkeur op gefaseerde wijze en in geconcentreerde en gebundelde vorm plaats te vinden.

- Agrarisch gebied met bijzondere natuurwetenschappelijke waarde.

Tot deze categorie behoren hoofdzakelijk drassige en/of reliëfrijke graslanden. De waarden van deze gebieden dienen in stand te blijven, waarbij zonodig toepassing van de Relatienota kan plaatsvinden.

- Natuurgebied.

Deze gebieden dienen ten behoeve van het behoud van natuurwaarden veilig gesteld te worden.

- Recreatieconcentratiegebied.

Het gebied ten oosten van Terneuzen langs de oostkant van de Otheense Kreek is als zodanig aangeduid ten behoeve van de dagrecreatie.

- Uitbreidingsrichting Terneuzen.

Hoewel de vooruitzichten er vooralsnog niet op wijzen, wordt de mogelijkheid van stadsuitbreiding op de lange termijn over de Otheense Kreek heen niet uitgesloten.

- Rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole.

De traverse door Zaamslag vormt een wezenlijk knelpunt. In elk geval dient rekening te worden gehouden met de noodzaak tot aanleg van een omleiding bij Zaamslag.

Bij het verbeteren van de verbinding dient de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te worden benut en de bestaande weg bij voorkeur te worden verbeterd in plaats van een geheel nieuwe weg aan te leggen.

De noodzaak en/of urgentie van de realisering van het project dient nader te worden gezien in samenhang met de situatie die ontstaat ten aanzien van de (hoofd)wegenstructuur en verkeersstromen na een eventuele aanleg van een vaste oeververbinding Westerschelde (zie verderop in deze paragraaf).

- Dijken.

Een aantal dijken in het gebied wordt in het streekplan aangeduid als dijken met landschappelijke, cultuurhistorische en/of landschappelijke waarde.

- Buisleidingverbinding.

In het streekplan is een nadere concretisering gegeven van de buisleidingverbinding tussen de kanaalzone Terneuzen en Antwerpen (E7).

Provinciaal Fietspadenplan 1987.

In het plan worden de kruisingen bij Zaamslagveer en de Kraai en de aansluiting op rijksweg 60 aangegeven als verkeersonveilige situaties voor (brom)fietsers. Oplossingen dienen te worden gezien in relatie tot de plannen van de Rijkswaterstaat voor de verbetering van de rijkswegen 60 en 61.

Volgens het plan worden er in en nabij het studiegebied bewegwijzerde fietsroutes voorzien. Verder dient er in het gebied een oost-westroute voor het lange-afstands-fietsverkeer met België tot stand te komen.

1e Fase tracénota m.e.r.-procedure Westerschelde Oeververbinding (1988).

De provincie Zeeland heeft het voornemen tot aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde (WOV). Ten behoeve van de

besluitvorming inzake de tracévaststelling van deze verbinding is een m.e.r. vereist. In december 1987 heeft het provinciaal bestuur van Zeeland de m.e.r.-procedure gestart met het uitbrengen van een startnota. In maart 1988 heeft het provinciaal bestuur in zijn hoedanigheid van bevoegd gezag de richtlijnen milieu-effectrapportage Westerschelde Oeververbinding vastgesteld. In deze richtlijnen wordt voorgesteld de beoordeling van de tracénota/MER voor de WOV te laten verlopen in twee fasen. In de eerste fase vindt een eerste verkenning van de verkeerskundige en maatschappelijke aspecten plaats. Deze verkenning heeft tot doel een eerste selectie van alternatieven mogelijk te maken teneinde het aantal in detail te onderzoeken tracé's te beperken tot de reëel haalbare. In de tweede fase zal een diepgaand onderzoek plaatsvinden van de geselecteerde tracé's, resulterend in een tracénota/MER, die de wettelijke procedure zal doorlopen en waarvan de 1e fase een onderdeel vormt.

In november 1988 werd ten behoeve van voornoemde selectie door de provincie Zeeland de "1e Fase tracénota m.e.r.-procedure Westerschelde Oeververbinding" uitgebracht. In deze nota werd, naast het nulalternatief, een zevental tracé's in beschouwing genomen. Naar aanleiding van deze nota deelde besturen en instellingen aan Gedeputeerde Staten hun mening mee over de selectie van de 1e fase. Op 10 februari 1989 besloten Provinciale Staten alleen de tracé's Terneuzen West-Ellewoutsdijk West (richting Sloegebied), Terneuzen Oost-Ellewoutsdijk Oost (richting Sloegebied) en Perkpolder-Kruiningen (met behoud van een volwaardig veer Vlissingen-Breskens) bij de verdere WOV-studie te betrekken.

De eerstvolgende stap in de procedure is dan het, aan de hand van de vastgestelde richtlijnen, door de provincie opstellen van een projectnota/MER waarin de geselecteerde tracé's in detail in beschouwing worden genomen.

Gemeenten.

De bestemmingsplannen "Buitengebied" van de gemeenten Hontenisse en Terneuzen zijn respectievelijk sinds 1977 en 1982, na kroonuitspraken, onherroepelijk. Voor het bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Terneuzen wordt momenteel een algehele herziening voorbereid. De gemeente Hontenisse heeft in de loop van 1988 reeds een nieuw algeheel herzien bestemmingsplan "Buitengebied" in procedure gebracht. In deze vigerende en (voor)ontwerp-bestemmingsplannen is

het agrarisch gebied als zodanig bestemd. In het agrarisch gebied worden aan grondgebonden agrarische bedrijven ten aanzien van vestiging of uitbreiding geen beperkingen opgelegd. Voor enkele agrarische gebieden geldt een aanlegvergunningenstelsel, omdat er landschappelijke en/of natuurwetenschappelijke waarden voorkomen. Voor de gebieden met de bestemming natuurgebied, cultuurmonument of landschappelijk waardevolle dijk, geldt eveneens een aanlegvergunningenstelsel.

In het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Terneuzen is nog het destijds in 1970 voorgestelde tracé van de toen nog provinciale weg S24 (huidige rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole) opgenomen.

Overige plannen.

Landinrichtingsplannen "Reuzenhoek" en "Zaamslag".

De drie Zeeuwse landbouworganisaties hebben op 16 september 1985 een aanvraag tot ruilverkaveling van gronden in het gebied Axel-Zaamslag ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland. De aanvragers achten vooral een verbetering van de verkaveling ten behoeve van de land- en tuinbouw noodzakelijk.

De gebieden "Reuzenhoek" en "Zaamslag" maken deel uit van de bovenvermelde aanvraag en zijn gedeeltelijk gelegen binnen de grenzen van het studiegebied.

Omtrent de ingediende verzoeken heeft de Centrale Landinrichtingscommissie in een tweetal zogenaamde "zienswijzen" hun standpunt beschreven. De commissie concludeert dat landinrichting met een administratief karakter voor bedoelde gebieden wenselijk is. De landinrichtingsplannen kunnen volgens de vereenvoudigde wijze van voorbereiding worden ontwikkeld.

Uitgaande van de doelstellingen van het nationale landinrichtingsbeleid dient deze uitwerking te geschieden overeenkomstig de functies die het gebied in het kader van de ruimtelijke ordening vervult of moet vervullen. Daarbij zijn thans met name het Structuurschema Landinrichting (deel e, 1986) respectievelijk het Streekplan Zeeland (1988) van belang. Mochten tijdens de duur van de planvorming herzieningen van deze beleidsnota's van kracht worden, dan dient daarmee, voor zover mogelijk en vereist, rekening te worden gehouden.

Speciale aandacht is nodig voor de onderlinge afstemming van het landinrichtingsplan en de gemeentelijke bestemmingsplannen "Buitengebied", alsmede voor samenhang met de toepassing van andere dan landinrichtingsinstrumenten.

In het algemeen dienen bij de afweging en uitwerking soberheid en doelmatigheid belangrijke criteria te zijn. Een kritische beoordeling van het investeringsniveau, alsmede een gunstige verhouding tussen kosten en baten zijn van groot belang.

3.2 Verkeer en Vervoer.

Volgens de verkeersprognose wordt voor het jaar 2000 uitgegaan van een toename van het werkdagjaargemiddelde tot ca. 9000 motorvoertuigen per etmaal. Door deze toename zal ook de verkeersonveiligheid op rijksweg 61 toenemen. Bij deze prognose is nog geen rekening gehouden met een Westerschelde Oeververbinding (WOV).

Bij een eventuele aanleg van een Westerschelde Oeververbinding bij Perkpolder zal het werkdagjaargemiddelde tot ca. 10.000 motorvoertuigen per etmaal toenemen.

3.3 Woon- en leefmilieu.

Door de toename van de verkeersintensiteit (met name bij een eventuele aanleg van een WOV bij Perkpolder) zullen de reeds in paragraaf 2.8esignaleerde knelpunten eveneens toenemen.

3.4 Natuur, landschap, archeologische, cultuurhistorische en geologische waarden.

Natuur en landschap.

De ontwikkeling van natuur en landschap zal worden beïnvloed door de aangevraagde landinrichtingsplannen voor de gebieden Zaamslag en Reuzenhoek.

Daarbij zullen kavels vergroot, watergangen verbreed en wegen aangepast worden, hetgeen van invloed is op natuur- en landschapswaarden in het gebied.

In het studiegebied zijn verder voor de natuurwaarden geen ingrijpende ontwikkelingen te verwachten. De gemeente Terneuzen zal in de toekomst wellicht in noordoostelijke richting uitbreiden, hetgeen van indirecte invloed zal zijn op de ecologische infrastructuur en

de landschappelijke structuur van het studiegebied en van directe invloed op het landschapsbeeld.

Archeologische, cultuurhistorische en geologische waarden.

Er worden geen invloeden verwacht op de aanwezige waarden.

3.5 Landbouw.

De ontsluitingssituatie in het studiegebied is vanuit de landbouw gezien voldoende te noemen.

De verkavelingssituatie van landbouwgronden zal eventueel worden verbeterd door de voorgenomen landinrichtingsprojecten "Reuzenhoek" en "Zaamslag". Door uitvoering van kavelaanvaardingswerken zal de uitruil van gronden worden bevorderd.

3.6 Recreatie.

De recreatiefuncties van het eigenlijke studiegebied worden nauwelijks beïnvloed door de huidige verkeerssituatie van rijksweg 61.

In samenhang met de voorgenomen landinrichtingsaspecten "Reuzenhoek" en "Zaamslag" kan mogelijk een bijdrage worden geleverd aan het vrijmaken van gronden ten behoeve van de recreatieve ontsluiting.

3.7 Overige aspecten.

Economie.

Het niet verbeteren van onderhavig rijksweggedeelte kan belemmerend werken op de verdere ontwikkeling van Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. Dit zal zeker het geval zijn indien nabij Terneuzen of Perkpolder het WOV-project zal worden gerealiseerd.

Overige infrastructuur.

Voor het studiegebied zijn wat betreft de overige infrastructuur in de toekomst geen wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie te verwachten.

4. PROBLEEMSTELLING.

De voorgaande paragrafen bevatten de ingrediënten die leiden tot de probleemstelling.

Deze ingrediënten zijn:

- de traversen Zaamslag, Zaamslagveer vormen in deze kernen een zeer verkeersonveilige situatie;
- de aansluitingen van landbouwwegen en landbouwbedrijven op rijksweg 61 geven aanleiding tot onoverzichtelijke en daardoor gevaarlijke situaties;
- het in twee richtingen te berijden éénzijdige (brom)fietspad langs rijksweg 61 is smal en ligt dicht bij de hoofdrijbaan en is daardoor verkeersonveilig;
- het (brom)fietspad heeft een aantal gevaarlijke aansluitingen;
- het verkeer op rijksweg 61 veroorzaakt geluidhinder voor de bewoners langs de weg, met name in de kernen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen levert risico's voor de omgeving van de weg op, met name in de kernen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer;
- in de kernen Zaamslag en Zaamslagveer vormt rijksweg 61 een barière;
- het verkeer op rijksweg 61 brengt voor de bewoners langs de weg luchtverontreiniging met zich mee;
- het doorgaande snelverkeer op rijksweg 61 ondervindt hinder van het langzame (landbouw)verkeer op deze weg wat aanleiding geeft tot verkeersonveilige situaties.

Met het toenemen van de verkeersintensiteiten zullen deze problemen alleen maar toenemen.

De huidige weg voldoet tevens niet aan de eisen die aan een weg van het landelijke hoofdwegenet c.q. aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld.

Samengevat luidt de probleemstelling:

"De traversen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer van het gedeelte Terneuzen-Ter Hole van rijksweg 61, de gemengde samenstelling van het verkeer en de gebrekkige lay-out van de weg geven aanleiding tot een verkeersonveilige situatie en een ongunstig woon- en leefmilieu".

5. ALTERNATIEVEN EN EFFECTEN.

5.1 Doelstellingen en alternatieven

Doelstellingen

Het oplossen van de in voorgaande hoofdstukken gesignaleerde problemen dient te geschieden aan de hand van doelstellingen die uit de geschetste problematiek zijn af te leiden. Daarbij is uitgegaan van het navolgende referentiekader.

Beleidskader

- zoveel mogelijk voorkomen van doorsnijding van open gebieden;
- zo mogelijk aansluiten op de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied als neergelegd in de ruimtelijke plannen van rijk, provincie en gemeenten.

Verkeer en vervoer

- het opheffen van verkeersonveilige situaties;
- het voldoen aan de eisen die aan een verbinding van het landelijk hoofdwegennet c.q. aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld;
- het zoveel mogelijk instandhouden van bestaande verbindingen;
- het creëren van een veilige doorgaande fietsroute.

Openbaar vervoer

- waarborgen van een goede bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen;
- geen noemenswaardige toename van de rijtijden;
- handhaving van bestaande bushaltes.

Woon- en leefmilieu

- beperken van geluidhinder, luchtverontreiniging, barrièrewerking en risico's vervoer gevaarlijke stoffen;

Natuur en landschap

- het zoveel mogelijk handhaven van het samenhangend geheel aan kreken, dijken en andere kleine landschapselementen met een natuurwaarde;
- het beperken van schade aan natuur en landschap, aan cultuurhistorische en archeologische waarden;

- het zoveel mogelijk handhaven van en aansluiten op de bestaande beplantingsstructuur;
- waar mogelijk schade aan natuur en landschap herstellen middels natuur- en landschapsbouwmaatregelen.

Landbouw

- het zoveel mogelijk voorkomen van schade aan de landbouw;
- het bevorderen van een doelmatige en veilige ontsluiting voor het landbouwverkeer;
- onderlinge afstemming plan voor verbetering van rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole, en de landinrichtingsprojecten "Reuzenhoek" en "Zaamslag".

Recreatie

- instandhouding van of voorzieningen treffen voor de ontsluiting van die gebieden die voor de openluchtrecreatie (mede) van belang zijn;
- instandhouding van bestaande routenetten voor langzaam verkeer (fiets-, wandel- en ruitersporen).

Overige aspecten

- instandhouding van of voorzieningen treffen voor het afwateringsstelsel en de waterstaatkundige functie van binnendijken;
- ten behoeve van een versterking van de economische ontwikkeling van Oost Zeeuwsch-Vlaanderen dient te worden gestreefd naar een verbetering van de verbinding met de kanaalzone en, bij realisering van een WOV, met het overig deel van de provincie.

Alternatieven

De volgende alternatieven worden onderscheiden:

Nul-alternatief.

- Onder het nul-alternatief wordt de situatie verstaan waarbij geen aanpassing, verbetering of uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur wordt gerealiseerd (niets doen).

Nulplus-alternatief.

- Hieronder wordt het in beperkte mate aanpassen en verbeteren van de bestaande weginfrastructuur verstaan zonder dat hiervoor ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze beperkte aanpas-

sings- of verbeteringswerken kunnen onder andere bestaan uit: reconstructie van verkeersonveilige kruispunten en -aansluitingen (al dan niet voorzien van verkeerslichteninstallaties), bochtverruimingen en -afsnijdingen en aanleg van parallelwegen.

Rondweg-alternatief.

- Hierbij wordt een nieuw wegtracé om de kern Zaamslag en eventueel ook om de kernen Zaamslagveer en Stoppeldijkveer geleid. Voor het overige deel van de verbinding wordt zoveel mogelijk het bestaand wegtracé benut.

Voor het rondweg-alternatief zijn diverse varianten mogelijk.

Nieuwe weg-alternatief.

- Onder dit alternatief wordt een vrijwel geheel nieuw wegtracé verstaan. Hiervoor zijn diverse varianten denkbaar.

5.2 Toetsing van de alternatieven aan de aspecten.

5.2.1 Beleidskader.

Rijk.

a. Voor het geval dat de verbinding tot het hoofdwegennet blijft behoren (autoweg).

- Het nul-alternatief en het nulplus-alternatief passen voor wat betreft het verkeer en vervoer niet in het rijksbeleid, aangezien niet kan worden voldaan aan de eisen die aan een autoweg worden gesteld. Voor het nulplus-alternatief zijn de maatregelen om aan deze eisen te voldoen (aanleg parallelwegen) dermate ingrijpend (amoveren van tientallen gebouwen) dat deze niet passen in de gehanteerde definitie van het nulplus-alternatief (hoofdstuk 5.1, Alternatieven).
- Het nul-alternatief voldoet ook om redenen van verkeersveiligheid niet.
- Zowel het rondweg-alternatief als het nieuwe weg-alternatief kunnen aan de eisen voldoen die aan een autoweg worden gesteld.

b. Voor het geval dat de verbinding van het hoofdwegennet wordt afgevoerd en dan als belangrijke regionale verbinding wordt beschouwd.

Voor de afgevoerde verbinding acht het rijk zich niet langer ver-

antwoordelijk. De nieuwe wegbeheerder zal dan waarschijnlijk de provincie worden. Zie aldaar.

Provincie.

- Het nul-alternatief past niet in het provinciale beleid omdat hiermee geen enkele oplossing wordt geboden voor de ook door de provincie onderschreven verkeersknelpunten.
- Het nulplus-alternatief kan voldoen aan het provinciale beleid voor zover dit de verbetering van het weggedeelte tussen ca. Stoppeldijkveer en Ter Hole betreft. Hiermee wordt zoveel mogelijk het bestaande tracé gevolgd, conform de uitspraken in het streekplan Zeeland. De ook in het provinciale beleid voorgestane verbetering van de situatie bij Zaamslag en overige kernen zal echter een grotere ingreep vergen dan volgens de gehanteerde definitie van het nulplus-alternatief toelaatbaar is.
- Het rondweg-alternatief voldoet aan de provinciale visie ten aanzien van de gewenste verkeerssituatie en met het beleid om zoveel mogelijk bestaande infrastructuur te benutten in plaats van nieuwe wegen aan te leggen.
- Het nieuwe weg-alternatief voldoet aan de provinciale visie ten aanzien van de gewenste verkeerssituatie maar is minder in overeenstemming met het beleid ten aanzien van aanleg van nieuwe wegen.

Gemeenten.

De gemeenten Terneuzen en Hontenisse zijn voorstander van het rondweg-alternatief.

De gemeente Terneuzen heeft de hoop uitgesproken dat in belang van de verkeersveiligheid, met name wat betreft de situatie in Zaamslag, de verbinding spoedig wordt verwezenlijkt. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een noordelijk tracé om Zaamslag.

De gemeente Hontenisse is voorstander voor een oplossing waarbij voor het gedeelte Stoppeldijkveer-Ter Hole zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het bestaand wegtracé. Een nieuw tracé, noordelijk van voornoemd bestaand weggedeelte, stuit volgens deze gemeente op milieu-technische bezwaren en zou in strijd zijn met de agrarische belangen.

5.2.2 Verkeer en vervoer.

Nul-alternatief.

Mogelijke effecten:

- de verkeersonveiligheid neemt toe;
- de doorstroming verslechtert;
- de hinder als gevolg van de verkeersbelasting bij de kernen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer neemt toe.

Een mogelijke aanleg van de WOV bij Perkpolder zal genoemde effecten in negatieve zin beïnvloeden.

Nulplus-alternatief.

Mogelijke effecten:

- de doorstroming verbetert.

Overige effecten als bij het nul-alternatief.

Rondweg-alternatief en nieuwe weg-alternatief.

Mogelijke effecten:

- de verkeersveiligheid neemt sterk toe;
- de doorstroming verbetert;
- de hinder als gevolg van de verkeersbelasting bij de kernen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer wordt grotendeels opgeheven.

5.2.3 Woon- en leefmilieu.

Nul-alternatief.

Mogelijke effecten:

- de geluidhinder in de kernen Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer neemt toe;
- de luchtverontreiniging neemt toe;
- de barrièrewerking wordt sterker;
- de risico's vervoer gevaarlijke stoffen door de kernen nemen toe.

Een mogelijke aanleg van de WOV bij Perkpolder zal genoemde effecten versterken.

Nulplus-alternatief.

Effecten als bij het nul-alternatief.

Het is tevens noodzakelijk een groot aantal gebouwen te amoveren.

Rondweg-alternatief en nieuwe weg-alternatief.

Mogelijke effecten:

- de geluidhinder in de kernen neemt af;
- de luchtverontreiniging in de kernen neemt af;
- de barrièrewerking in de kernen neemt af;
- de risico's doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen door deze kernen verdwijnen.

5.2.4 Natuur, landschap, cultuurhistorische en archeologische waarden.

Nul-alternatief.

Afgezien van de gevolgen van de toenemende verkeersintensiteit treden er bij het nul-alternatief geen effecten op.

Nulplus-alternatief.

Mogelijke effecten:

- een gedeelte van de waardevolle Koegatkreek gaat verloren;
- een deel van een gebied van archeologische waarde ten westen van Zaamslag wordt aangetast;
- als gevolg van het samenvallen van een lokale en een landelijke verbinding zal de barrièrewerking versterkt worden.

Rondweg-alternatief.

Mogelijke effecten:

- als gevolg van doorsnijding van een aantal dijken, kavels en erven wordt de landschaps- en natuurwaarde van het gebied aangetast;
- evenals bij het nulplus-alternatief verdwijnt een deel van de Koegatkreek en wordt een gebied van archeologische waarde ten westen van Zaamslag doorsneden.

Nieuwe weg-alternatief.

Mogelijke effecten:

- kavels, dijken, bebouwing en kleine landschapselementen zullen bij deze oplossing geschaad worden en/of verdwijnen;
- het patroon van dijken wordt overkruist, dit betekent een lokale aantasting van cultuurhistorische, landschappelijke en vegetatiekundige waarden.

5.2.5 Landbouw.

Nul-alternatief.

Mogelijke effecten:

- geen relevante effecten.

Nulplus-alternatief.

Mogelijke effecten:

- vermindering van landbouwgrond;
- overigens geen relevante effecten.

Rondweg-alternatief en nieuwe weg-alternatief.

Mogelijke effecten:

- vermindering van landbouwgrond;
- schadesnijding in de zin van te kleine en niet goed gevormde kavels (bij uitvoering van de landinrichtingsprojecten "Zaamslag" en "Reuzenhoek" kan dit probleem voor een deel worden opgelost);
- barrièrewerking voor landbouwbedrijven (ook dit probleem kan bij uitvoering van eerder genoemde landinrichtingsprojecten voor een deel worden opgelost).

5.2.6 Recreatie.

Nul-alternatief en nulplus-alternatief.

Mogelijke effecten:

- hooguit marginale (negatieve) effecten op recreatiefuncties van het studiegebied.

Rondweg-alternatief en nieuwe weg-alternatief.

- hooguit marginale (positieve) effecten op de recreatiefuncties van het studiegebied.

5.2.7 Overige aspecten.

Nul-alternatief.

Mogelijke effecten:

- geen.

Nulplus-alternatief.

Mogelijke effecten:

- betrekkelijk geringe aanpassing van dijken met een waterstaatkundige functie;
- betrekkelijk geringe aanpassing van het afwateringsstelsel.

Rondweg-alternatief en nieuwe weg-alternatief.

Mogelijke effecten:

- aanpassing van dijken met een waterstaatkundige functie;
- aanpassing van het afwateringsstelsel.

Fasering.

Het **nulplus-alternatief** kan gefaseerd worden uitgevoerd.

Het **rondweg-alternatief** kan op diverse wijzen gefaseerd worden uitgevoerd. Daarbij kan met name worden gedacht aan een variant waarbij de aanleg van de omleiding bij Zaamslag en eventueel ook bij Zaamslagveer en Stoppeldijkveer het eerst wordt aangelegd.

Het **nieuwe weg-alternatief** kan minder gemakkelijk gefaseerd worden aangelegd.

Economie.

Wat betreft de regionaal-economische aspecten kan worden gesteld dat positieve effecten mogen worden verwacht van de aanpassing van rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole.

In het **nul-alternatief** blijft dit voordeel uit.

Het **nulplus-alternatief** komt enigszins tegemoet aan bedoelde verwachting.

Het **rondweg-alternatief** en het **nieuwe weg-alternatief** bieden potentieel de beste mogelijkheden.

De mogelijke effecten zijn op bladzijde 36 in één overzicht samengevat en per alternatief, per aspect gewaardeerd. De toegekende scores hebben de volgende betekenis:

- + met betrekking tot het aspect een gunstig alternatief
- o met betrekking tot het aspect gunstig noch ongunstig
- met betrekking tot het aspect een ongunstig alternatief
- met betrekking tot het aspect een ongunstig alternatief waarbij de toegebrachte schade onherstelbaar is of de problemen worden vergroot.

In beschouwing genomen aspecten	nul- alter- natief	nulplus- alterna- tief	rondweg- alternatief	nieuwe weg- alternatief
<u>beleidskader</u> rijk	-	-	+	+
provincie	-	-	+	-
gemeenten:				
o Terneuzen	-	-	+	+
o Hontenisse	-	-	+	-
<u>verkeer en vervoer</u>				
doorstroming	-	+	+	+
verkeershinder kernen	--	-	+	+
verkeersveiligheid	--	-	+	+
<u>woon- en leefmilieu</u>				
geluidhinder kernen	--	--	+	+
luchtverontreiniging kernen	--	--	+	+
barrièrewerking	--	--	+	+
vervoer gevaarlijke stoffen	--	--	+	+
<u>natuur, landschap, cultuur- historie en archeologische waarden</u>				
geomorfologische structuur	o	o	-	--
landschapsstructuur	o	-	-	
natuurwetenschappelijke waarden	o	-	-	--
archeologische/cultuurhis- torische waarden	o	o	-	--
<u>landbouw</u> beslag landbouwgrond	o	-	-/--	--
schadesnijdingen (zonder landinrichting)	o	o/-	-/--	--
barrièrewerking (zonder landinrichting)	o	o	-	--
<u>recreatie</u>				
recreatief medegebruik studiegebied	o	o	o	o
<u>overige aspecten</u>				
overige infrastructuur	o	o/-	-	--
faseringsmogelijkheden	nvt	+	+	-
economie	-	-/+	+	+

6. CONCLUSIES.

6.1 Te onderzoeken alternatieven.

Uit de voorafgaande hoofdstukken kunnen voor de verdere projectstudie de volgende conclusies worden getrokken.

Het **nul-alternatief** voldoet niet aan de eisen die aan een verbinding van het hoofdwegennet of aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld. In de tracénota zal nader worden aangegeven wat de effecten zijn van het niet realiseren van de verbinding Terneuzen-Ter Hole. Met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten dient het nul-alternatief als referentiekader. Uit de vergelijking van dit alternatief met de andere alternatieven en varianten kan dan worden afgeleid in hoeverre verbetering van voornoemd weggedeelte gewenst moet worden geacht.

Het **nulplus-alternatief** kan worden gerealiseerd door het reconstrueren van verkeersonveilige kruispunten en -aansluitingen (al dan niet voorzien van verkeerslichteninstallaties), bochtverruiming en -afsnijdingen en de aanleg van parallelwegen.

In het nulplus-alternatief kan echter geen ontwerp worden bereikt dat aan de normen van een verbinding van het hoofdwegennet of van een belangrijke regionale verbinding voldoet, zonder dat een groot aantal gebouwen, met name in de kernen, moet worden geamoveerd. Een dergelijke ingreep past niet in de gehanteerde definitie van het nulplus-alternatief. Bovendien zou de leefbaarheid in de kernen eerder verslechteren dan verbeteren waarmee een van de belangrijkste redenen tot realisering van onderhavig project vervalst. Op grond hiervan kan dan ook worden geconcludeerd dat het niet zinvol is het nulplus-alternatief verder te bestuderen.

Het **rondweg-alternatief** (omleiding Zaamslag en eventueel ook Zaamslagveer en Stoppeldijkveer) en het **nieuwe weg-alternatief** voldoen verkeerstechnisch en uit oogpunt van verkeersveiligheid aan de normen die aan een verbinding van het hoofdwegennet of aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld. Ook wat betreft de aspecten woon- en leefmilieu scoren deze alternatieven gunstig.

Het nieuwe weg-alternatief is uit oogpunt van natuur, landschap en landbouw minder aantrekkelijk.

Aldus resteren voor de projectstudie de volgende alternatieven (kaart 5):

1. het **nul-alternatief** als referentiekader;
2. nader te detailleren varianten van het **rondweg-alternatief** (omleiding Zaamslag en eventueel ook Zaamslagveer en Stoppeldijkveer);
3. nader te detailleren varianten van het **nieuwe weg-alternatief**.
Gelet op de destijds bij de planologische inpassing van het provinciale S24-tracé gemaakte bezwaren, lijken eventuele varianten van dit alternatief, waarbij een nieuw tracé ten zuiden van de bestaande verbinding wordt gevolgd, irreëel.

Volgens de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne dient bij de presentatie van alternatieven in ieder geval een oplossing beschikbaar te zijn "waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast", het zogenaamde "milieu-alternatief".

6.2 Te onderzoeken aspecten.

Verkeer.

Ten aanzien van het verkeer dient aan de volgende aspecten nader aandacht te worden besteed:

- te verwachten intensiteiten;
- doorstroming op de gehele route;
- verkeershinder;
- verkeersveiligheid.

Bij het onderzoek naar bovengenoemde aspecten moet ook rekening worden gehouden met een mogelijke aanleg van een WOV.

Milieu.

Op grond van voorstaande hoofdstukken en de tekst van artikel 41a uit de WABM (regeling met betrekking tot milieueffectrapportage) dient aan de volgende milieu-aspecten nader aandacht te worden besteed:

- a) de geluidshinderproblematiek;
- b) de luchtverontreiniging;

- c) de bodemverontreiniging;
- d) schade aan natuur en landschap;
- e) schade aan cultuurhistorische en archeologische waarden.

Deze problematiek moet nader onderzocht worden voor de in de projectstudie in beschouwing te nemen alternatieven en varianten (hoofdstuk 6.1).

sub a en b.

Er moet onderzoek komen naar de effecten van toenemende geluidshinder en luchtverontreiniging.

Situaties, die bijzondere aandacht vragen zijn: kern Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer.

Hiervoor zijn onvoldoende gegevens bekend.

sub c.

De mate waarin bodemverontreiniging kan optreden als gevolg van het gebruik van de nieuwe wegverbinding dient te worden onderzocht voor de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten. Hiervoor zijn thans geen gegevens beschikbaar.

sub d.

Aandacht moet worden besteed aan:

- effecten op de landschappelijke hoofdstructuur (= restante van de abiotische onstaansgeschiedenis en de occupatiegeschiedenis);
- effecten op gebieden van ecologische betekenis met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna;
- effecten op ecologische relaties (geohydrologisch, faunistisch);
- effecten op de functionele opbouw van het gebied (bodemgebruikspatronen en -processen, functionele relaties etc.);
- effecten op de visueel-ruimtelijke opbouw van het gebied;
- mogelijkheden voor natuur- en landschapsbouw.

Daarnaast is het van belang dat de alternatieven en varianten vanuit een "ontwerpende" benadering worden onderzocht. Daarbij zijn twee invalshoeken mogelijk: het zoveel mogelijk aansluiten bij de bestaande landschappelijke structuur of een ruimtelijke accentuering van een met de weg verbonden nieuwe gewenste structuur.

sub e.

Aandacht moet worden besteed aan:

- effecten op cultuurhistorische en archeologische waardevolle plaatsen en patronen.

Landbouw.

De volgende aspecten zijn van belang:

- beslag landbouwgrond
- schadesnijdingen
- barrièrewerking

6.3 Te onderzoeken overige effecten (projectnota).

Beleidskader.

In het overleg met de diverse overheidsinstanties (rijk, provincie en gemeenten) is ten aanzien van de landbouw van belang dat het tracé van het betrokken weggedeelte wordt vastgesteld vóór dat de toedeling van de landinrichtingsprojecten "Zaamslag" en "Reuzenhoek" plaatsvindt.

Recreatie.

Voor de recreatie dient te worden onderzocht in hoeverre en in welke mate de diverse alternatieven en varianten het recreatief medegebruik beïnvloeden.

Economie.

Voor alle in beschouwing te nemen alternatieven en varianten dienen de economische aspecten te worden bepaald.

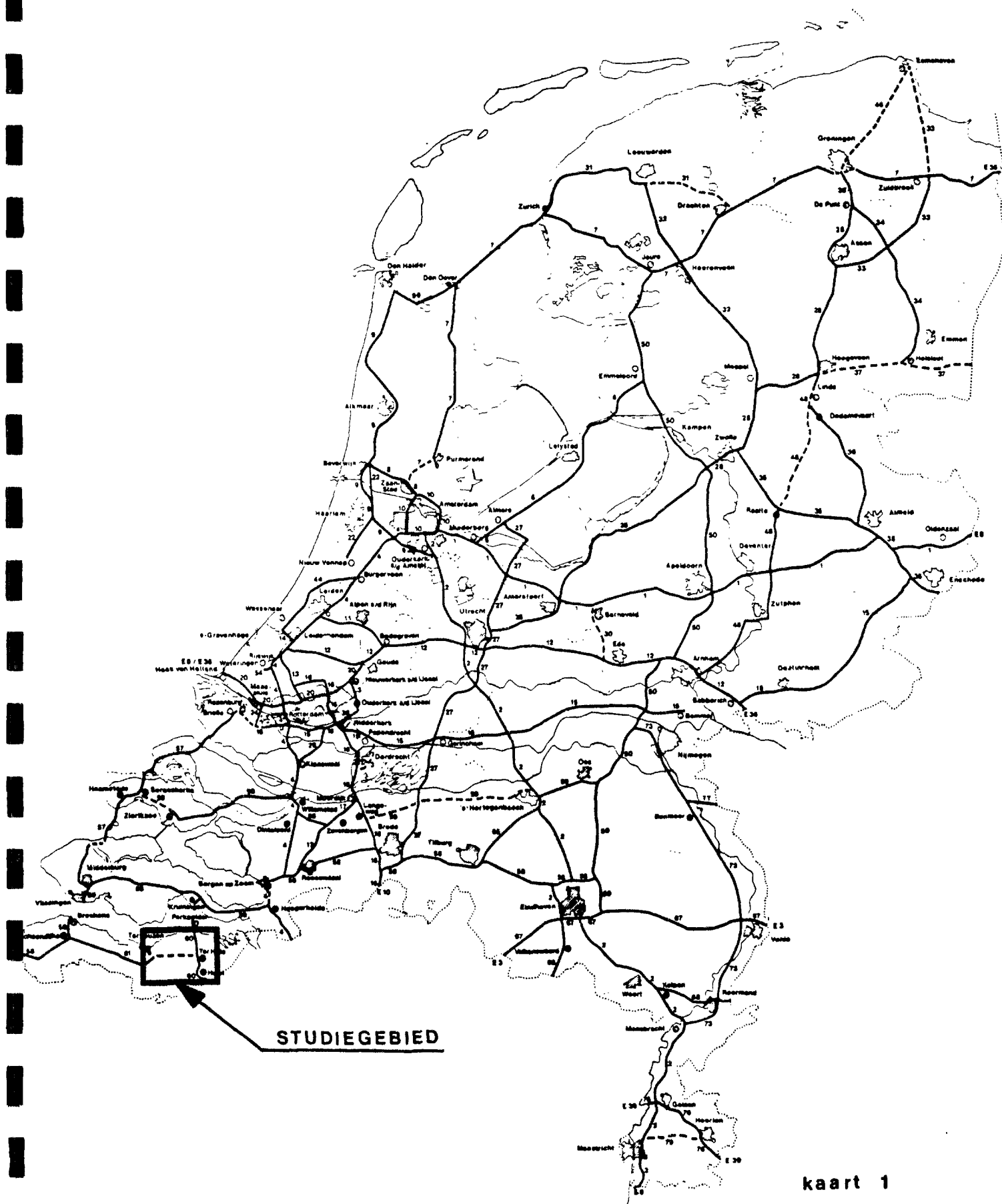
Overige aspecten.

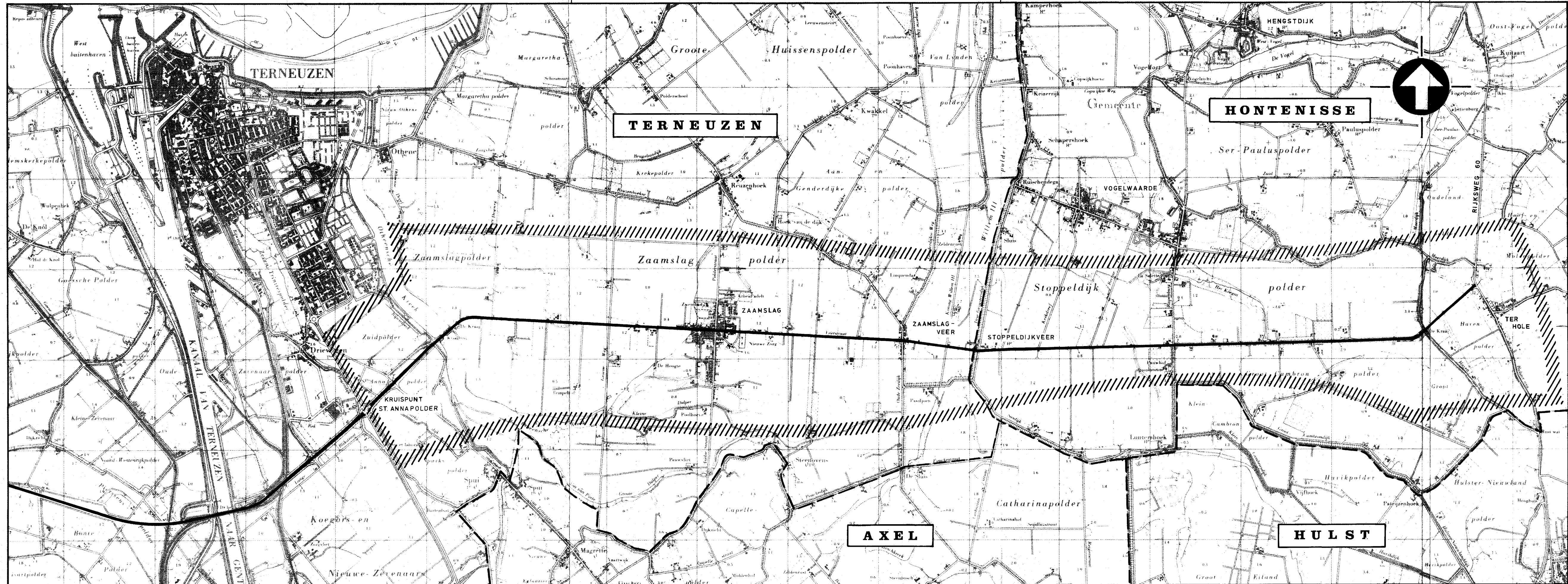
Voor de overige aspecten worden geen problemen verwacht en kan nader onderzoek achterwege blijven.

Fasering.

Voor alle in beschouwing te nemen te nemen alternatieven en varianten dient de mogelijkheid tot fasering te worden gezien.

RIJKSWEGENPLAN 1984





VERKLARING

////// Globale begrenzing van het studiegebied

— Bestaande rijksweg 61

- - - Gemeentegrenzen

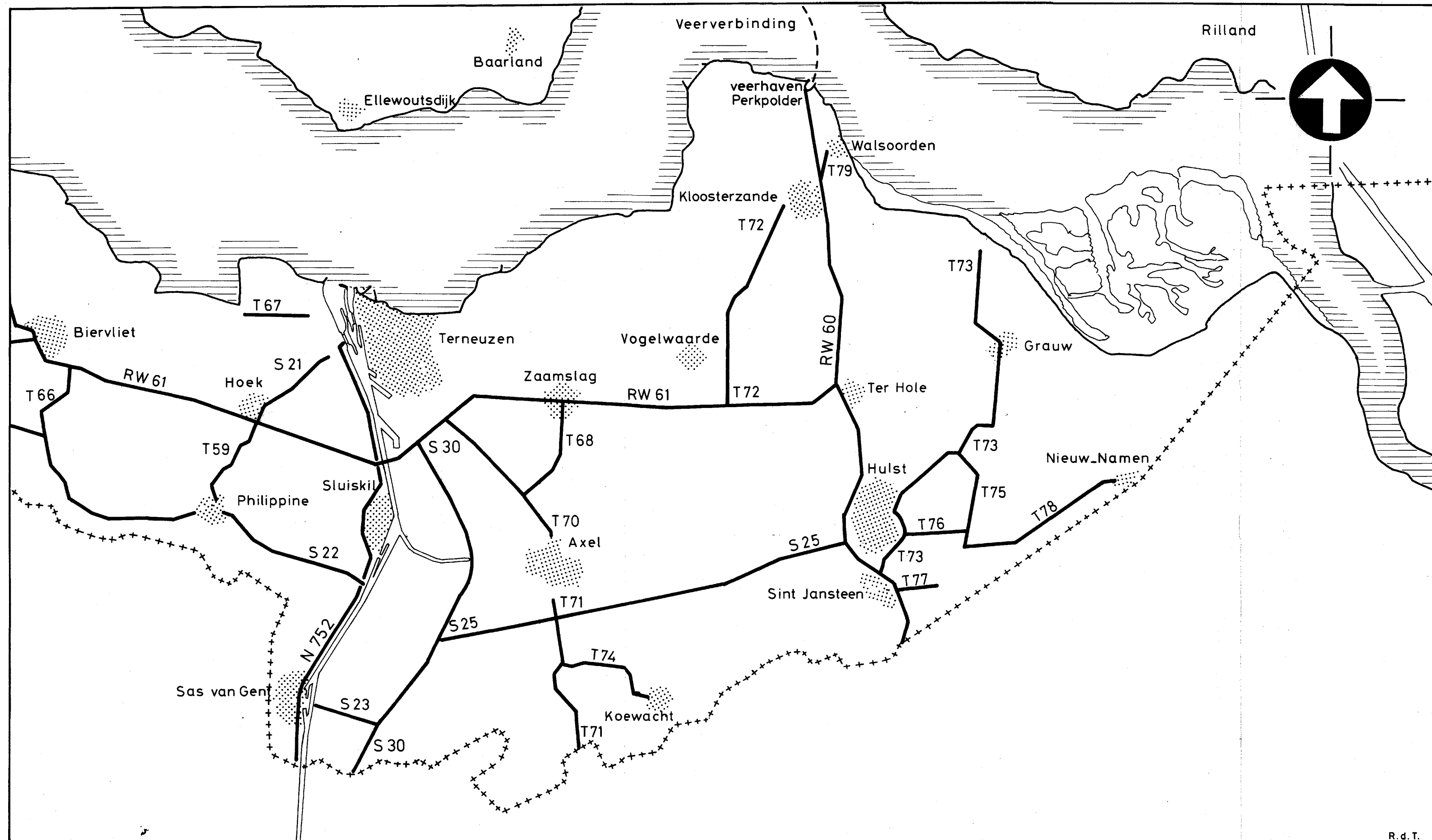
KAART 2

GLOBALE BEGRENZING STUDIEGEBIED

RW.61 IN ZEEUWSCH-VLAANDEREN

GEDEELTE TERNEUZEN-TER HOLE
STARTNOTA

Schaal 1: 25 000 A4x4.ZLWX886053



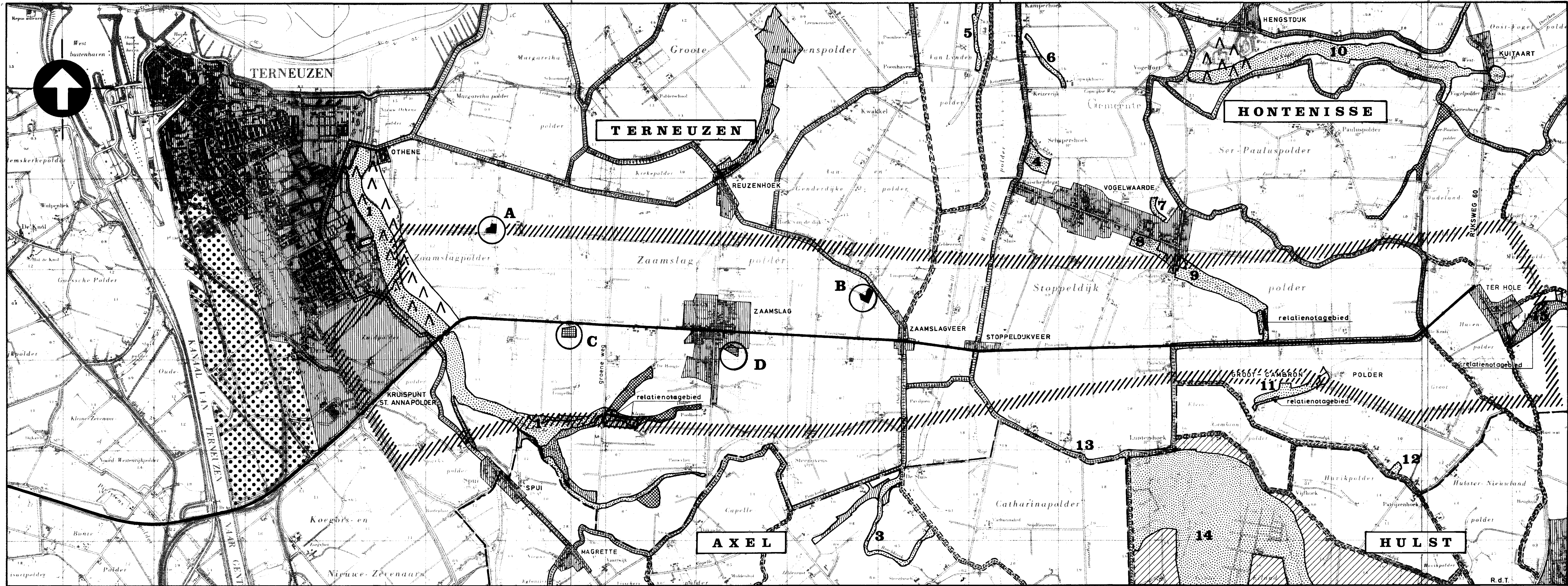
VERKLARING

- RW/N Rijksweg
S Secundaire weg
T Tertiaire weg

KAART 3
BESTAANDE WEGENSTRUCTUUR

RW.61 IN ZEEUWSCH-VLAANDEREN
GEDEELTE TERNEUZEN-TER HOLE
STARTNOTA

Schaal 1:100 000 A4x3 ZLWX886054



VERKLARING

INDUSTRIEGEBIED

GLOBALE BEGRENZING STUDIEGEBIED

RELATIENOTAGEBIED

BESTAANDE RUKSWEG 61

GEMEENTEGRENS

WOONGEBIED

AGRARISCH GEB. VAN ORNITHOLOGISCHE EN LANDSCHAPPELKE BETEKENIS

NATUURGEBIED

nummer en naam	waarde (1)
1. Otheense-en Bronkreek	0 en L
2. Kreek bij Reuzenhoek	0 en L
3. Boschkreek	0
4. Het Ruiscende gat	0
5. Brede kreek	0
6. Kreekrest Copwijkhoeve	0 en L
7. Laaggelegen graslandstr. bij Vogelwaarde	B, 0 en L
8. Bepanting bij Vogelwaarde	0 en L
9. Het Koegat	0 en L
10. Groot- en Oost Vogel	0 en L
11. Kreekrest in Groot-Cambropolder	0 en L
12. Weel in Groot-Cambropolder	B, 0 en Z
13. Laaggelegen graslandstrook aan de Sasdijk	B, 0 en L
14. Groot Eiland	B, 0 en L
15. Polsvliet	B, 0 en L

(1) B - Botanische waarde
O - Ornithologische waarde
Z - Zoologische waarde
L - Landschappelijke waarde

AGRARISCH GEBIED VAN NATUUR- WETENSCH. EN LANDSCH. BETEKENIS

MONUMENT IN DE ZIN VAN DE MONUMENTENWET

CULTUURMONUMENT/TERREIN VAN OUDHEIDKUNDIGE BETEKENIS

C. Resten van een middeleeuwsgebouw

D. Torenberg bij Zaaamslag

BINNENDUK MET PRIMAIRE WATERSTAATKUNDIGE BETEKENIS

BINNENDUK MET PRIMAIRE LANDSCH.-CULT.HIST.-EN/OF NATUURWBETEKENIS

RECREATIE

JACHTHAVEN

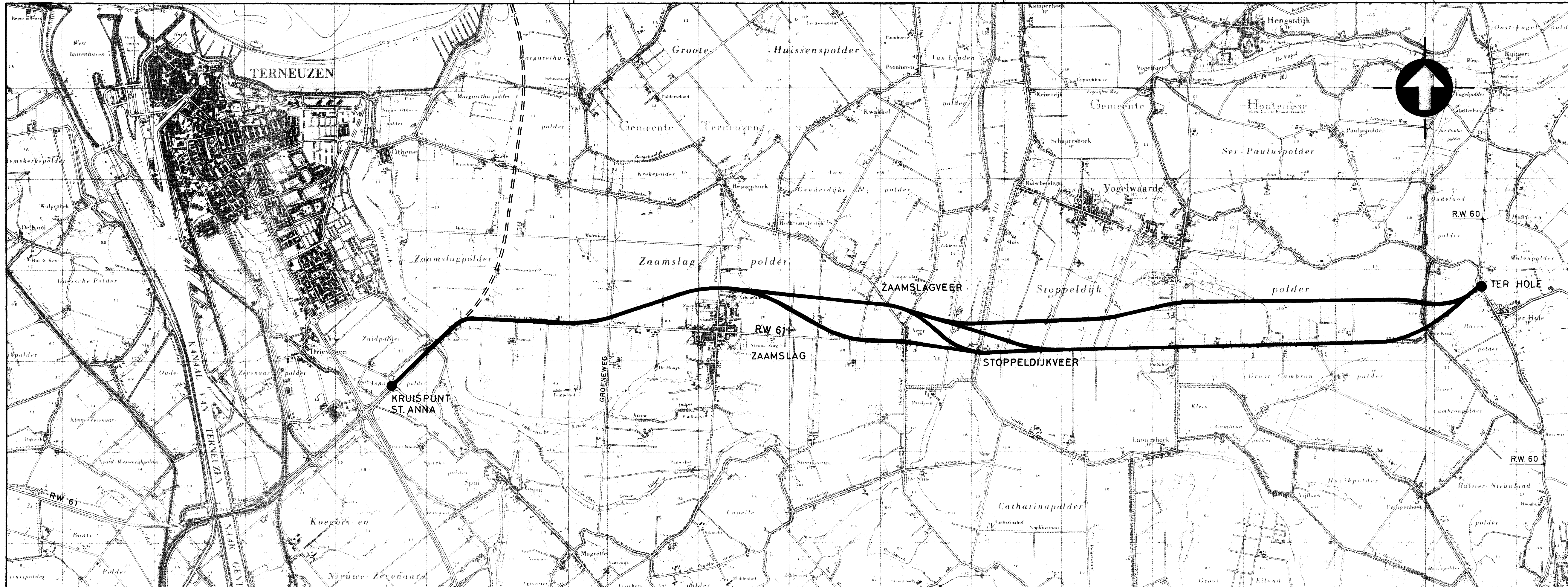
KAART 4

INVENTARISATIE STUDIEGEBIED

R.W. 61 IN ZEEUWSCH-VLAANDEREN

GEDEELTE TERNEUZEN-TER HOLE STARTNOTA

Schaal 1:25000 A4x4 ZLWX886055



VERKLARING

- ==== MOGELIJK TRACÉ TOE-
LEIDENDE WEG W.O.V.
— TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

KAART 5
GLOBALE INDICATIE TE ONDER-
ZOEKEN ALTERNATIEVEN

R.W. 61 IN ZEEUWSCH-VLAANDEREN

GEDEELTE TERNEUZEN-TER HOLE
STARTNOTA

Schaal 1:25000 A4 x 4 ZLWX886056