

Beantwoording zienswijzen en bestuurlijke reacties

Rapport Vlaams Nederlandse Scheldec commissie

Onderwerp	Auteurs
Beantwoording zienswijzen en bestuurlijke reacties Nieuwe Sluis Terneuzen	Rini de Bruijne, Lisette van Calsteren, Peter Karssemeijer, Jan Willem Slager, Harm Verbeek, Daphne van Zandvoort

Datum
7 december 2015

Telefoon/Email
088-9102100
dvzandvoort@lievensecso.com

Status
Definitief
Documentnummer
VNZT-R-410-4



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Zienswijzen	5
3	Bestuurlijke reacties	88
4	Ambtshalve wijzigingen	119
5	Samenvatting	121
	Bijlage 1 Belangenafweging functies Schependijk	124

1 Inleiding

Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) Nieuwe Sluis Terneuzen heeft van 28 mei tot en met 8 juli 2015 ter inzage gelegen. Het OTB Nieuwe Sluis Terneuzen voorziet in het aanleggen van de Nieuwe Sluis tussen de bestaande Oostsluis en Westsluis in het sluisencomplex in Terneuzen en de bijbehorende werkzaamheden.

Er zijn tweeëntwintig zienswijzen en 6 bestuurlijke reacties op het OTB ontvangen. In dit document zijn de zienswijzen en bestuurlijke reacties individueel beantwoord. De zienswijzen zijn ten behoeve van de beantwoording zakelijk samengevat.

Bij elke zienswijze en bestuurlijke reactie is afgewogen of deze leidt tot een gewijzigde vaststelling van het Tracébesluit.

In hoofdstuk 4 zijn de ambtshalve wijzigingen op het OTB opgenomen. Hoofdstuk 5 bevat de een totaaloverzicht van de wijzigingen op het OTB.

2 Zienswijzen

Zienswijze 1

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Geluids- en trillingshinder Stofhinder, Invloed op bestaande bouw, Invloed op veiligheid	Woning van inspreker en de grond daaromheen grenzen aan de grens van het traject Nieuwe Sluis. Er komt veel overlast qua geluid, stof, invloed op de bestaande bouw en veiligheid van zowel het directe perceel en woning als van de nabije omgeving.	Een deel van de Schependijk wordt in de realisatiefase als tijdelijk werkterrein ingezet. Gelet op de daar toegelaten activiteiten en de bijbehorende hinder voor de leefomgeving wordt aan inspreker in ieder geval tijdens de realisatiefase een alternatieve woning aangeboden. Als inspreker nadien wenst terug te keren naar de oude woning is dat mogelijk.	Ja

Zienswijze 2

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Ruimtelijke inpassing, Verkeer- en weghinder	<p>Fietsers en wandelaars op één pad is niet wenselijk. Vooral in de spits met scholieren en werknemers richting het DOW gebied is er voor voetgangers geen plaats.</p> <p>De hoofdroute voor wandelaars (LAW 11 en Wandelnetwerk "Langs Linies en Kreken") loopt net als voor het overige verkeer via de noordelijke bruggen. Ook zijn er bezoekers te voet.</p>	Vanuit veiligheid is het wenselijk fietsers en voetgangers te scheiden. Een combinatie van voet- en fietspad zit daarom ook niet in het ontwerp.	Nee, wel wijziging landschapsplan
Voetpad: scheiding voetgangers en fietsers, locatie, onderhoud, markering, behoud huidige tegelpaden, voetpad zuidelijke brug	<p>Inspreker heeft een kaart bijgevoegd, met cijfers en letters en voetpaden in groen:</p> <p>Op de bijeenkomst van 3 februari werd gezegd dat bij A een verharding, zijnde doorgroeistenen, komt voor een maaimachine. Nu is de lijn als voetpad ingetekend. Doorgroeistenen zijn niet goed te belopen, dus dan kiezen wandelaars voor het fietspad boven op de dijk. Een oplossing is een voetpad in grond op de doorgroeistenen, maar dit moet worden gemaaid.</p>	Het voetpad bij A wordt uitgevoerd in half-verharding. Het gaat hier niet om doorgroeistenen waardoor maaien niet nodig is.	Nee, wel wijziging landschapsplan
	<p>Worden palen geplaatst met een voetpadbord? Mogen daaraan markeringen van de wandelroute worden gehangen? Mogen platte palen worden geplaatst voor wandelroute-markering?</p> <p>Als de noordelijke bruggen niet te gebruiken zijn wordt nu gebruik gemaakt van de tegelpaden (met borden als voetpad aangegeven) langs de hekwerken die het sluzengebied afschermen van het openbaar terrein. Blijven deze paden behouden? Ze zijn ook voor de</p>	<p>Dit is nu nog niet duidelijk. Maar als er palen worden geplaatst dan kunnen daar markeringen worden opgehangen Dit kan te zijner tijd worden aangevraagd bij de beheerder Rijkswaterstaat.</p> <p>De tegelpaden langs de hekwerken blijven niet behouden.</p> <p>De nieuwe voetpaden worden aangelegd langs de fietspaden, niet langs de hekwerken. Tot halverwege de</p>	Nee, wel wijziging landschapsplan

	<p>sluizen belangrijk (aanvoer materiaal – zeker bij calamiteiten).</p> <p>Is er een voetpad over de zuidelijke brug, of moet men gebruik maken van het fietspad?</p>	<p>sluis zijn de voetpaden 1,5 m breed. Richting de zuidelijke brug is die ruimte er niet, daarom is het resterende stuk tenminste 60 cm breed. Bij de westelijke bocht van de zuidelijke brug is er voor die 60 cm een knelpunt. Hier zal de aannemer binnen het contract zorgen voor een optimale invulling van het voetpad, bijvoorbeeld door het hekwerk te verschuiven.</p>	
	<p>Wordt fiets- en voetgangersverkeer gescheiden tijdens de werkzaamheden?</p>	<p>Ja, tijdens de werkzaamheden wordt fiets- en voetgangersverkeer gescheiden.</p>	<p>Nee, wel wijziging landschapsplan</p>

Zienswijze 3

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Geluids- en trillingshinder Geluid 's nachts	<p>Inspreker woont tegenover de Oostsluis op minder dan 100 meter van de rand van de bebouwing. Inspreker vreest geluidsoverlast indien 's nachts doorgewerkt wordt aan de sluis, dit zou een onleefbare situatie worden.</p> <p>Graag verneemt inspreker de tijden waarop aan de brug gewerkt wordt en vraagt mee te denken aan een oplossing indien wel 's nachts doorgewerkt wordt.</p>	<p>Uit het deelrapport MER Geluid en trillingen blijkt dat met name de heilactiviteiten geluidsoverlast kan veroorzaken bij de woningen in de directe omgeving van het sluizencomplex. 's Nachts werken wordt zoveel mogelijk beperkt in het kader van minder hinder voor omwonenden. Er is daarom (nog) geen ontheffing voor werkbare uren op grond van de algemene plaatselijke verordening van de gemeente Terneuzen overwogen of aangevraagd.</p>	Nee

Zienswijze 4

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Geluids- en trillingshinder Schade	Inspreker mist beleid bij eventuele schade aan de woningen. Welke stappen moet een bewoner zetten om schade te verhalen?	<p>Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur & Milieu 2014' van toepassing.</p> <p>Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 12 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 12 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	Nee

<p>Geluids- en trillingshinder</p> <p>Schade</p> <p>Technische keuring woning</p>	<p>Bij de aanleg van de sluizen in de jaren 60 is de kerk en een aantal woningen in de binnenstad zwaar beschadigd. Inspreker woont naast de St. Willibrordustoren, het gebied waar voorheen de grootste problemen ontstonden.</p> <p>Mochten zich bij de bouw problemen voordoen, dan zal bewezen moeten worden dat deze afkomstig zijn van de bouw van de sluizen. Inspreker vindt dat voordat met de sluizen begonnen wordt, een technische keuring aan de woning plaats moet vinden door de opdrachtgever van de sluizen.</p>	<p>De schade in de jaren '60 tijdens de bouw van de Oostsluis is ontstaan door verlaging van de grondwaterstand als gevolg van een open bouwputbemaling. Voor de bouw van de Nieuwe Sluis wordt contractueel vastgelegd dat de grondwaterstand slechts minimaal mag worden verlaagd of verhoogd. Hierdoor is een open bouwputbemaling niet meer mogelijk. Indien de aannemer zijn bouwput wil bemalen zal hij een gesloten bouwkuip moeten toepassen. Middels monitoring van de grondwaterstand in de omgeving, waaronder de woonkern van Terneuzen, worden de effecten gemeten. De monitoring wordt reeds enige jaren vooraf uitgevoerd zodat inzicht wordt verkregen in de natuurlijke fluctuaties van het grondwater. De kans op schade vanwege grondwaterstandsverlaging is daardoor verwaarloosbaar. Een nulmeting van de bouwkundige staat is derhalve niet zinvol.</p>	<p>Nee</p>
---	---	---	------------

Zienswijze 5

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Ruimtelijke inpassing Bestemming	Ontwerp Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen blz. 13 tabel 2: Schependijk 34 is niet alleen wonen maar ook bedrijvigheid (zie KvK).	Dit zal in het TB worden aangepast naar woning + bedrijf	Ja
Ruimtelijke inpassing Populatie-gegevens	Bijlage 1: Populatiegegevens op de bijlage Nacht staat geen stip te hoogte van Schependijk 34. Er staan 2 roze stippen waarvan de onderste niet terecht is voor de nacht.	Het gaat om bijlage 1 bij rapport externe veiligheid. De Externe-Veiligheidseffecten zijn op een kwalitatieve wijze beoordeeld. In de effectbeoordeling is ook de populatiedichtheid beschouwd, doch op een zeer globale wijze. Zo zijn wijzigingen in het populatiebestand als gevolg van autonome ontwikkelingen niet nader beschouwd en mineure afwijkingen van het populatiebestand ten opzichte van de werkelijke situatie niet gecorrigeerd (zie hiervoor de toelichting op pagina 30 van het MER deelrapport Externe-Veiligheid). De vaststelling van inspreker kan terecht zijn. Dit heeft echter geen gevolgen voor de resultaten en de conclusies van het effectonderzoek Externe Veiligheid omdat die gebaseerd zijn op een kwalitatieve effectbeoordeling en niet zo zeer op een kwantitatieve beoordeling waar de opmerking van inspreker betrekking op heeft.	Nee

Zienswijze 6

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
<p>Verkeer en scheepvaart-hinder</p> <p>Schade, Golfslag en zuiging, Toename aantal en afmeting zeeschepen</p>	<p>Bedrijf van inspreker exploiteert in de gemeente Terneuzen aan het zijkanaal F:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een jachtwerf voor pleziervaart en kleine beroepsvaart • een jachthaven met ligplaatsen en winterberging • een watersportwinkel <p>In de huidige situatie veroorzaakt scheepvaart op kanaal Gent-Terneuzen ernstige overlast op het zijkanaal in de vorm van golfslag en zuigende werking. Vooral zeeschepen houden zich niet altijd aan de geldende snelheidslimiet. Verzoeken tot handhaving leiden niet tot resultaat. Gevolg is verlies van klanten en afschrikking van nieuwe klanten.</p>	<p>De gestelde mogelijke snelheidsovertredingen vinden blijkbaar nu al plaats en zijn derhalve geen gevolg van dit project. De opmerking wordt daarom voor kennisgeving aangenomen. Er is navraag gedaan bij Rijkswaterstaat Verkeer en Watermanagement, waar handhaving onder valt. Daaruit blijkt dat er wel degelijk wordt gehandhaafd, maar dat het feitelijk constateren van een overtreding door diverse factoren lastig is.</p>	Nee
<p>Verkeer en scheepvaart-hinder</p> <p>Schade, Golfslag en zuiging, Toename aantal en afmeting zeeschepen</p>	<p>De Nieuwe Sluis leidt tot toename in aantal en afmetingen van zeeschepen. Daardoor is er meer kans op schade en ongelukken die nauwelijks verhaalbaar zijn.</p>	<p>Het scheepvaartreglement wijzigt nu niet, dus er treedt geen toename in afmetingen van zeeschepen op. Aangezien de scheepsgrootte gelijk blijft wordt er geen aanvullende snelheidsbeperking in het TB opgenomen.</p> <p>Op dit moment geldt op grond van artikel 38 lid 1a van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen dat alleen schepen met een maximale lengte van 265 meter, een maximale breedte van 34 meter en een maximale diepgang van 12,5 meter worden toegestaan. Voor al deze schepen geldt op grond van artikel 6, lid 1 sub 8a van het reglement dat deze grote schepen maximaal 9 km/uur mogen varen. Voor kleinere schepen geldt een maximumsnelheid van 16 km/uur. Het Tracebesluit brengt daar geen verandering in. Momenteel loopt er een studie naar de moge-</p>	Nee

		<p>lijkheid van het Kanaal om zonder fysieke aanpassingen grotere en bredere schepen aan te kunnen. Pas als op grond van dit onderzoek bovengenoemde bepalingen aangepast gaan worden, zal er een belangenafweging plaatsvinden en zullen de effecten op het kanaal en bijbehorende haveninfra-structuur worden meegenomen.</p> <p>Het aantal zeeschepen neemt wel toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In Deelrapport Verkeer en Vervoer paragraaf 7.1 zijn de scheepvaartprognoses aangegeven. In 2020 gaat het om een toename van 3,7% (van 12.480 naar 12.938), en in 2040 om een toename van 21,6% (van 14.456 naar 17.581).</p> <p>Als inspreker van mening is dat zij hierdoor schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 12 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 12 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none">• daarom wordt verzocht;• deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven;• de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB</p>	
--	--	--	--

		onherroepelijk is geworden. Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.	
--	--	---	--

Zienswijze 7

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Doelstelling	<p>Noodzaak voor de Nieuwe Sluis zoals die nu in het OTB is opgenomen wordt betwist, omdat uit de toelichting blijkt dat als gevolg van de omvang en het gemengd gebruik van de Nieuwe Sluis de wachttijden kunnen oplopen. Hierdoor kan verdringing van ladingstromen naar andere mobiliteiten ontstaan. Dit is niet in lijn met Vlaams en Nederlands beleid. Dit leidt tot de conclusie dat de capaciteit van de gekozen sluisvariant onvoldoende is. Gevraagd wordt alle sluisvarianten (zowel binnen als buiten complex) uit te werken met wacht- en passeertijden voor schepen tot 2040. Uit het OTB kan niet worden opgemaakt dat alle mogelijke alternatieven op dit punt zijn onderzocht.</p>	<p>In de Verkenning Maritieme Toegang Kanaal Gent Terneuzen is tussen 2006 en 2009 onderzoek gedaan naar verschillende oplossingsrichtingen voor de problemen rondom de maritieme toegang van het Kanaal Gent Terneuzen. Daarbij is gekeken naar alternatieven binnen en buiten het huidige sluisencomplex. Voor alle alternatieven is gekeken naar de toename in capaciteit die wordt gerealiseerd. Naast wacht- en passeertijden wordt de capaciteit berekend in ton vervoerde lading via de sluis. De resultaten van de onderzoeken naar wacht- en passeertijden zijn opgenomen in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directe Transporteffecten Kanaal Gent-Terneuzen, resultaten nulalternatief en projectalternatieven, opgesteld door TNO 14 januari 2009: rapport en bijlage met gemiddelde wacht- en passeertijden voor verschillende scheepsklassen; • Directe transporteffecten Kanaal Gent-Terneuzen, no-regret onderzoek, opgesteld door TNO, 14 september 2010: een aanvulling op rapport uit 2009 voor alternatieven grote zeesluis binnen complex, buiten complex en combisluis; • Milieutoets maritieme toegankelijkheid Kanaal Gent-Terneuzen, opgesteld door Arcadis 31 januari 2009. <p>De doelstelling van het project is drieledig: vergroting van de capaciteit, toename van</p>	Nee

		<p>robuustheid sluisencomplex en faciliteren schaalvergroting scheepvaart. De beoordeling van deze drie doelstellingen heeft geleid tot de keuze voor de sluis binnen het sluisencomplex als voorkeursalternatief. De voorkeursvariant zoals opgenomen in het TB is een uitwerking van het voorkeursalternatief 'Zeesluis binnen complex' en is het best haalbare compromis tussen binnenvaart en zeevaart.</p> <p>Ten opzichte van de autonome situatie neemt de wachttijd bij realisatie van de Nieuwe Sluis fors af. Het vervoerde tonnage via de sluis neemt fors toe. Door de toename aan vervoerde tonnage wordt de potentie van het Kanaal Gent Terneuzen en de Kanaalzone met realisatie van de Nieuwe Sluis voor een zeer groot deel gefaciliteerd. Daarnaast neemt de betrouwbaarheid van de doorvaart door de sluisen toe en is het mogelijk grotere schepen in de havens van Gent en Terneuzen te ontvangen. Ook dit zijn doelstellingen binnen het Vlaams en Nederlands beleid die bereikt moeten worden. Met de Nieuwe Sluis worden alle beleidsdoelstellingen binnen de mogelijkheden maximaal gefaciliteerd.</p>	
Schadevergoeding	<p>Door de realisatie van de Nieuwe Sluis moet het bedrijf van inspreker worden verplaatst. Onduidelijk is of het bedrijf op, voor haar aanvaarbare gronden kan worden verplaatst en welke financiële compensatie wordt geboden. De Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 biedt geen reële schadevergoeding voor inspreker. In het OTB is hierdoor onvoldoende rekening gehouden met de belangen van inspreker. Bij gedwongen verplaatsing moet alle</p>	<p>Inspreker huurt een perceel met opstal op de Zeevaartweg van het Rijksvastgoedbedrijf. Dit perceel is nodig voor de realisatie van de Nieuwe Sluis. Het bedrijf van inspreker is aangemerkt als een "locatiegebonden nautische dienstverlener".</p> <p>Vanuit haar positie als "locatiegebonden nautische dienstverlener is het van belang dat het bedrijf van inspreker terugkeert op het sluisencomplex. Hiervoor is het gebouw bij de nieuwe dienstenhaven</p>	Nee

	<p>schade worden vergoed.</p>	<p>beschikbaar, al dan niet met een tijdelijke kantoorvoorziening. Op deze manier is voldoende rekening gehouden met de belangen van inspreker.</p> <p>Dit geldt temeer nu inspreker het perceel huurt. De huurovereenkomst is aangegaan voor bepaalde tijd en opzegbaar tegen het einde van de overeenkomst zonder dat daarvoor een schadevergoeding is verschuldigd.</p> <p>Mocht inspreker desalniettemin van mening zijn schade te lijden als gevolg van de realisatie van het TB, dan kan hij op grond van artikel 12 van het TB een beroep doen op de Beleidsregeling nadeelcompensatie Infrastructuur & Milieu 2014. Anders dan inspreker stelt, biedt dit voldoende waarborgen. Dit geldt temeer nu inspreker wegens de beëindiging van zijn lopende huurovereenkomst geen recht heeft op een schadevergoeding.</p> <p>Overigens wordt voor aanbevelingen, klachten en schades één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
Leefomgevingskwaliteit	<p>Als de bedrijfsactiviteiten van inspreker moeten worden verplaatst naar een nieuwe locatie op het sluizencomplex, dan moet de leefomgevingskwaliteit daar gewaarborgd zijn. Vanwege oplopende wachttijden, toename scheepvaartverkeer en hinder van het wegverkeer zullen de waarden van geluidshinder, luchtkwaliteit en trillingen op een nieuwe locatie de aanvaardbare waarden overstijgen.</p>	<p>Een bedrijf wordt door de Wet geluidshinder niet aangemerkt als gevoelige functie die moet worden beschermd tegen geluidshinder. Datzelfde geldt min of meer hetzelfde voor luchtverontreiniging op basis van de Wet milieubeheer. Dit betekent dat voor het TB niet is getoetst op geluidshinder en luchtkwaliteit op die locaties waar een bedrijf is gevestigd en een dergelijke toets ook niet wordt uitgevoerd voor de nieuwe locaties waar bedrijven gevestigd worden.</p>	Nee

		Trillingsgevoelige activiteiten moeten wel in ogeschouw worden genomen voor de nieuwe locatie. Voor de locatie in de dienstehaven wordt geen beperking van de bedrijfsactiviteiten in de realisatie verwacht. Als er toch tijdelijke overlast vanwege trillingen optreedt, kan een beroep worden gedaan op de al genoemde Beleidsregeling.	
--	--	--	--

Zienswijze 8

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Tracéwet	Omdat het OTB in hoofdzaak ziet op het verbeteren van de capaciteit van het sluisencomplex, stelt inspreker zich op het standpunt dat de Tracéwet (Hoofdstuk III) niet op dit project van toepassing is.	Het sluisencomplex ligt in de hoofdvaarweg van het Kanaal van Gent naar Terneuzen en maakt als zodanig onderdeel daarvan uit. Voor de verbetering van de capaciteit van het sluisencomplex ten behoeve van vlot en veilig scheepvaartverkeer is het noodzakelijk om die hoofdvaarweg met meer dan 5 miljoen kubieke meter netto grondverzet te wijzigen. Daarmee is de procedure uit de Tracéwet een gegeven.	Nee
Functieverplaatsing en vastgoed	Inspreker stelt vast dat haar bedrijfslocatie niet is aangemerkt als 'te amoveren object'. In artikel 4 wordt verwezen naar 'de kaart'. Onduidelijk is naar welke kaart hier wordt verwezen.	Het is juist dat bedrijf van inspreker op de OTB-kaart niet als 'te amoveren' is aangemerkt. De kaart waar naar wordt verwezen betreft de tracékaarten behorend bij het Tracébesluit, zoals vermeld in de aanhef van het besluit.	Ja
	Inspreker stelt vast dat nu de opstallen op haar locatie gehandhaafd blijven, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en opslag van RWS niet op haar terrein wordt gerealiseerd.	Ten opzichte van het OTB is de indeling van de Schependijk en de op de Schependijk voorziene functies deels gewijzigd en vooral beter weergegeven. Er is inzichtelijk gemaakt dat het TB voorziet in de gedeeltelijke afgraving van de Schependijk. Het zuidelijke resterende deel wordt ingericht als opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder (RWS) en ten behoeve van diverse infrastructurele voorzieningen, waar onder een ontsluitingsweg en kaden. Nieuw is dat het noordelijk deel wordt ingericht als tijdelijk werkterrein. Het bedrijf van Inspreker kan niet ter plaatse worden gehandhaafd. De gronden van het bedrijf zijn namelijk deels benodigd voor de realisatie van het opslag- en onderhoudsterrein van de sluisbeheerder.	Ja

		Het overige deel is benodigd als tijdelijk werkterrein. Dit is nu weergegeven op de kaarten behorend bij het TB en onderbouwd in de toelichting op het TB (hoofdstuk 3).	
	Op grond van maatregel 10 uit artikel 2 van het OTB, gaat inspreker er vanuit dat deze maatregel betrekking heeft op het na afgraving resterende gedeelte van de Schependijk. Dus het gedeelte waar het bedrijf is gevestigd.	In het OTB werd inderdaad bedoeld op het totale oppervlak van de Schependijk, resterend na de afgraving van de Schependijk. Dit is aangepast.	Nee
	Inspreker mist in de begrippenlijst de begrippen 'sluizencomplex' en 'sluis- en watergebonden functies'. Bij gebrek aan een definitie gaat inspreker er vanuit dat het bedrijf onder deze definitief valt.	De constatering van inspreker is juist. In het TB is de term 'sluis- en watergebonden functies' vervangen door "locatiegebonden nautische dienstverleners" en de definitie sluizencomplex opgenomen. In het TB is de Schependijk overigens niet meer aangeduid als locatie voor "locatiegebonden nautische dienstverleners", wel wordt de resterende zuidelijke punt wel ingericht als opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder.	Ja
	Inspreker wijst erop dat het OTB (in het bijzonder maatregel 9) en de Bijlagen niet eenduidig zijn over de situering en ruimtebehoefte van 'de opslag van Rijkswaterstaat'.	Het TB (hoofdstuk 3) voorziet in een duidelijke onderbouwing en beeld over het opslag- en onderhoudsterrein van RWS, zowel voor wat betreft de locatie als de omvang.	Ja
	Het OTB beoogt te voorzien in het verplaatsen van bedrijven van de Schependijk ten gunste van de opslag van Rijkswaterstaat. Daarom moet de keuze voor deze opslaglocatie nadrukkelijker en kenbaarder worden afgewogen tegen de bedrijven die voor die opslag moeten wijken. Inspreker stelt vast dat de maatregelen die zien op het 'schuiven' met bedrijven aan de Schependijk, niets met de realisatie van de Nieuwe Sluis of het functioneren van het sluizencomplex te maken hebben. Inspreker meent dat met deze maatregel niet het algemeen belang,	Hoofdstuk 3 van de toelichting op het TB bevat een nadere onderbouwing van de noodzaak om ter plaatse een opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat, te realiseren. Daarbij is een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik nagestreefd, zodat het benodigd oppervlak voor dit terrein zo beperkt mogelijk blijft. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is inzichtelijk gemaakt welke consequenties de realisatie van (onder andere) dit terrein heeft voor de bedrijven op de Schependijk en hoe de belangen	Ja

	<p>maar particuliere belangen van andere ondernemers worden gediend. Inspreker gaat er op basis van hetgeen in het OTB is opgenomen vanuit dat het bedrijf aan de Schependijk gehandhaafd kan blijven.</p>	<p>zijn afgewogen. Voor het bedrijf van inspreker geldt dat zij ter plaatse niet kan worden gehandhaafd, deels vanwege het opslag- en onderhoudsterrein en deels vanwege het benodigde tijdelijke werkterrein (zie paragraaf 3.8 van de toelichting bij het TB). Verder voorziet het TB niet in het 'schuiven' met bedrijven.</p>	
	<p>Inspreker vraagt om bijzondere aandacht voor de nadelige gevolgen die zij als gevolg van de uitvoering van de werkzaamheden zal ondervinden. De apparatuur die het bedrijf gebruikt is zeer gevoelig voor trillingen. Door trillingen als gevolg van de werkzaamheden en slechte bereikbaarheid tijdens de uitvoering verwacht inspreker gedurende langere tijd onevenredige schade te lijden. Een verwijzing naar de Beleidsregeling Nadeelcompensatie 2014 is onvoldoende.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de zienswijze van inspreker is in Bijlage 1 bij deze Nota van Antwoord inzichtelijk gemaakt welke hinder de bedrijfsactiviteiten zouden ondervinden in de realisatiefase. Daarbij is geconcludeerd dat een werkbare situatie niet kan worden gegarandeerd. Nu het bedrijf moet worden verplaatst vanwege de realisatie van het TB, vormt dit echter geen beletsel in de realisatiefase. Tot slot heeft het bedrijf bij verplaatsing recht op een volledige schadeloosstelling en is voor de situatie van inspreker de Beleidsregel nadeelcompensatie <u>Infrastructuur en Milieu 2014 niet van toepassing.</u></p>	Nee
	<p>Verder vindt inspreker dat het Maintenance Valuepark Terneuzen (MVP) als alternatieve locatie voor uitgeplaatste bedrijven niet reëel is. Op dit moment is namelijk nog volstrekt onzeker of het MVP tijdig in exploitatie wordt genomen.</p>	<p>In Bijlage 1 bij deze Nota van Antwoord worden enkele mogelijk alternatieve locaties voor het bedrijf genoemd, waarvan het MVP er een is. Er is geen reden aan te nemen dat het MVP niet tijdig in exploitatie wordt genomen. Zo is het bestemmingsplan MVP onherroepelijk. Op dit moment wordt de infrastructuur voor het MVP aangelegd. Ook is er voor bedrijven de mogelijkheid via een intentie-overeenkomst interesse kenbaar te maken voor het MVP. Ettelijke tientallen bedrijven hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Naar verwachting wordt de exploitatie op korte termijn ter hand genomen.</p>	Nee

Zienswijze 9

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Spuivoorziening	<p>Inspreker wil een apart spuumiddel in plaats van dat gespuid wordt via de sluisdeuren. Dit omdat volgens inspreker anders de kanaalpeilen niet meer kunnen worden gehandhaafd. Daardoor ontstaan bij een te hoog kanaalpeil negatieve effecten op de haveninfrastructuur. Inspreker vindt de onderbouwing in het deelrapport MER Water (p. 48) van de voorkeursvariant op dit punt onvoldoende aangezien die uitgaat van gemiddelde situaties en niet van extreme situaties, die volgens inspreker nu al 1 keer per jaar optreden en waarbij het is voorgekomen dat 0,30 m van de maximale waterstand van NAP +2,38 m werd overschreden.</p>	<p>De Nieuwe Sluis wordt zo ontworpen dat de spui-capaciteit gelijk is aan die van de huidige Midden-sluis, waarbij bovendien wordt gecompenseerd voor de afname in spui-capaciteit bij de andere twee sluisen als gevolg van toekomstige zeespiegel-stijging. Dit betekent dat de situatie na aanleg van de Nieuwe Sluis beter en toekomstbestendiger is dan in de huidige situatie.</p>	Nee
Spuivoorziening	<p>Daarnaast is een apart spuumiddel noodzakelijk om over voldoende spui-capaciteit te beschikken in geval een van de sluisen door een incident of onderhoud niet beschikbaar is.</p>	<p>Bij de Nieuwe Sluis wordt gespuid via de schuiven die ook worden gebruikt voor het schutten van schepen (nivelleren). Daarbij heeft de functie spuien voorrang boven de functie schutten. Aan de schuiven die worden gebruikt voor het spuien worden zeer hoge eisen gesteld met betrekking tot betrouwbaarheid en beschikbaarheid in verband met het passeren van scheepvaart (nivelleren). Hierdoor zal de situatie in de toekomst verbeteren ten opzichte van de huidige situatie waarbij wordt gespuid door de riolen én schuiven van de Middensluis.</p>	Nee
Spuivoorziening	<p>Ten slotte leidt een apart spuumiddel tot minder stremmingen waardoor er weer minder wachtplaatsen nodig zijn.</p>	<p>Het verwachte aantal uren stremming per jaar (totaal van drie sluisen) door wateroverschot neemt in de voorkeursvariant niet toe ten opzichte van de</p>	Nee

		autonome situatie (MER paragraaf 14.4.1). Een investering in een definitief spuimiddel voor de gebruiksfase is derhalve niet zinvol.	
Verkeer scheepvaart-hinder	Doordat de Nieuwe Sluis grotere en bredere schepen met meer diepgang kan faciliteren, kan de golfslag en erosie van de kanaalbodem, inclusief kanaalhavens en zijkanalen, toenemen. Deze effecten moeten alsnog onderzocht worden. De conclusie, dat mogelijke effecten te voorkomen zijn door het reguleren in een Scheepvaartbesluit van maximale toegestane afmetingen van de te schutten schepen, inclusief eventuele snelheidsbeperkingen, is onvoldoende onderbouwd. Zo zijn volgens inspreker snelheidsbeperkingen niet bij alle schepen haalbaar, hebben gevolgen voor de nautische veiligheid en leiden tot langere reistijden met meer luchtvervuiling.	Uitgangspunt is dat op dit moment op grond van artikel 38 lid 1a van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen geldt dat alleen schepen met een maximale lengte van 265 meter, een maximale breedte van 34 meter en een maximale diepgang van 12,5 meter worden toegestaan. Voor al deze schepen geldt op grond van artikel 6, lid 1 sub 8a van het reglement dat deze grote schepen maximaal 9 km/uur mogen varen. Voor kleinere schepen geldt een maximumsnelheid van 16 km/uur. Het Tracebesluit brengt daar geen verandering in. Opmerking verdient dat er momenteel een studie loopt naar de mogelijkheid van het Kanaal om zonder fysieke beperkingen grotere en bredere schepen aan te kunnen. Pas als op grond van dit onderzoek bovengenoemde bepalingen aangepast gaan worden, zal er een belangenafweging plaatsvinden en zullen de effecten op het kanaal en bijbehorende haveninfrastructuur worden meegenomen. Dan bestaat bij schade ook de mogelijkheid om een beroep op de Beleidsregeling nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 te doen.	MER aanvulling
Hoogwaterveiligheid	Door het deels afgraven van de schiereilanden van de Zeevaartweg en de Schependijk worden de achterliggende kades, onder andere langs de Beneluxweg, bloot-gesteld aan de golfslag van de zeevaart. Onderzocht zou moeten worden in het kader van waterveiligheid of deze kades bestand zijn tegen de veranderde golfslag. Bij een eventueel	De extra golfslag door schepen is niet maatgevend voor het bezwijken van deze kades. Scheepsgolfbelastingen op kades zijn in dit soort normale omstandigheden doorgaans niet maatgevend voor kadeconstructies want de belasting duurt maar kort en vindt plaats over een relatief korte afstand. Bovendien zullen de grotere schepen	Nee

	<p>bezwijken van deze kades zal immers een groot deel van Terneuzen onder water lopen.</p>	<p>op dit gedeelte van de vaarweg (dicht bij de sluis) een zeer beperkte snelheid hebben, waardoor de scheepsgolven beperkt zullen zijn.</p>	
Wachtplaatsen	<p>Inspreker verwacht dat er onvoldoende wachtplaatsen zijn in de tijdelijke situatie omdat het slopen van bestaande kaden niet samen gaat met het in stand houden van de daar aanwezige wachtplaatsen.</p> <p>Daarbij is ook geen rekening gehouden met een stremming van een van de twee overgebleven sluisen door storing of onderhoud, waardoor de behoefte aan wachtplaatsen ook toeneemt. Verder zal in de definitieve situatie door het spuien via de sluisen meer stremmingen optreden, waardoor de behoefte aan wachtplaatsen toeneemt.</p> <p>Ten slotte heeft inspreker bij een aantal voorgestelde wachtplaatsen in de definitieve situatie twijfels of de veiligheid is geborgd gelet op het in- en uitvaren van vooral de zeevaart.</p>	<p>Naar de behoefte aan wacht- en opstelplaatsen is onderzoek gedaan. In dit onderzoek is uitgegaan van volledige beschikbaarheid van de sluisen, zowel in de realisatie- als gebruiksfase. In het onderzoek is ook uitgegaan van een scheepsaanbod dat overeenkomt met de drie drukste weken in het jaar. Voor zowel de realisatie- als de gebruiksfase is slechts in een zeer gering aantal omstandigheden sprake van een tekort aan wacht- en opstelplaatsen (minder dan 5% van het jaar). Bij de invulling van het aantal wacht- en opstelplaatsen tijdens de realisatiefase vervallen de plaatsen langs kades wanneer die in de desbetreffende fase worden gesloopt. Daarom wordt er naar alternatieve plaatsen gezocht in overleg met de beheerders en havenbedrijven.</p> <p>Bij stremming van de sluisen zal er inderdaad meer behoefte zijn aan wacht- en opstelplaatsen. Echter op dat moment is er ook geen scheepvaart van en naar de desbetreffende sluis. Daardoor kunnen er meer schepen afmeren op de ligplaatsen voor die sluis (meerdere schepen naast elkaar) zonder dat dit hinder oplevert. Dus de behoefte neemt toe maar het aantal plaatsen dat kan worden gebruikt neemt ook toe.</p> <p>Het is niet duidelijk welke plaatsen in de definitieve situatie bedoeld worden. In de uitwerking van de indeling van de wacht- en opstelplaatsen is ten opzichte van het OTB een verbetering vanuit het</p>	Nee

		<p>oogpunt van nautische veiligheid doorgevoerd. Aan de oostzijde van de oostelijke noodsteiger in de binnenvoorhaven en tussen diezelfde noodsteiger en de frontmuur van de Nieuwe Sluis, komen geen ligplaatsen voor schepen die naar de Oostsluis gaan. Alle wacht- en opstelplaatsen voor de Oostsluis bevinden zich in het toegangskanaal naar de Oostsluis en langs de Schependijk. De schepen die via de Oostsluis worden geschut hebben dus niet of nauwelijks last van voorbij varende zeeschepen naar de Nieuwe Sluis en de daarbij behorende sleepboten. Deze aanpassing is doorgevoerd naar aanleiding van overleg met Schuttevaer en de Loodsen.</p> <p>Door de keuze voor het gecombineerd schutten van zeevaart en binnenvaart door de Westsluis en Nieuwe Sluis is het noodzakelijk om ook wacht- en opstelplaatsen te maken direct naast de toegang tot deze sluisen. De indeling van de wacht- en opstelplaatsen is zodanig dat enkel de grotere binnenvaart direct naast de toegang ligt. De kleinere binnenvaart ligt achter de palen aan de westelijke oevers. Bovendien zal de uitrusting van de wacht- en opstelplaatsen gericht zijn op het dagelijks gebruik door binnenvaart (en incidenteel gebruik door zeevaart), waardoor de binnenvaart daar veel beter (en dus veiliger) kan afmeren. Dit in tegenstelling tot de huidige voorzieningen voor de Westsluis die bedoeld zijn voor de zeevaart en niet zijn ingericht voor de binnenvaart.</p>	
Schade Water zoet-zout	Door mogelijke toename van corrosie ten gevolge van verhoging van het chloridegehalte op het kanaal door de komst van de sluis, vreest inspreker voor	Op dit moment is het kanaalwater al brak en zal ook zonder aanleg van de Nieuwe Sluis brakker worden. Dit wordt veroorzaakt door de klimaatverandering	Nee

	<p>schade aan de haveninfrastructuur. Daarnaast heeft een hoger chloridegehalte ook consequenties voor industriële toepassing zoals koel- en proceswater. De mitigerende maatregelen genoemd in artikel 5 van het OTB ondervangen dit niet. Inspreker verzoekt om alsnog de omvang van deze eventuele schade door een hoger chloridegehalte nader te onderzoeken, en de uitkomst daarvan in de afweging van de definitieve besluitvorming te betrekken. Daarbij kan een aanvullende mitigerende maatregel aangewezen zijn. Een indicatie van de orde van grootte van de nadeelcompensatie en inzicht in de doorlooptijd van die procedure en de wijze waarop partijen daarbij worden betrokken biedt daarbij zekerheid voor alle partijen. Het enkel verwijzen naar de nadeelcompensatieregeling is in dit verband te passief en biedt onvoldoende houvast.</p>	<p>(nattere winters, drogere zomers) waardoor het kanaalwater zeker in de zomer zouter wordt. Door de komst van de Nieuwe Sluis zal dit proces toenemen, maar minder snel dan bij vaststelling OTB werd verwacht. Uit nadere onderzoeken, uitgevoerd na vaststelling OTB, blijkt namelijk dat het chloridegehalte in het kanaal als gevolg van het gebruik van de Nieuwe Sluis toeneemt, maar op grond van het langjarig gemiddelde gegevens tot 2050 binnen de KRW-norm voor chloride blijft. Mede vanwege de mogelijke grote gevolgen voor de omgeving, is in het TB een monitoringsverplichting opgenomen om de daadwerkelijke toename van het chloridegehalte na openstelling van de Nieuwe Sluis te volgen. Daarbij is tevens de verplichting opgenomen om de gegevens uit de monitoring te vergelijken met de resultaten van het uitgevoerde onderzoek. De monitoring zal plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van de VNSC en de gegevens zullen openbaar worden gemaakt. Blijken deze gegevens niet in overeenstemming en de toename van het chloridegehalte is hoger dan verwacht, dan is het treffen van maatregelen om binnen de KRW-norm te blijven alsnog noodzakelijk. Hiertoe is in het TB een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Verder is in het ontwerp al rekening mee gehouden dat op termijn relatief eenvoudig een drempel aangelegd kan worden om de indringing van zout te verminderen.</p> <p>Voor alle schade door verzilting ten gevolge van de Nieuwe Sluis geldt, dat op grond van artikel 12 van het TB compensatie kan worden aangevraagd.</p>	
--	---	---	--

		<p>Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
(natte)Bodem	<p>Inspreker is bezorgd dat er na realisering van het project onvoldoende capaciteit in bestaande en beoogde bagger(stort)vakken overblijft om onderhoudsbagger-specie uit de verschillende havens te verspreiden. Weliswaar stelt het Deelrapport Bodem dat op basis van de gemiddelde huidige onderhoudsbaggerhoeveelheid afkomstig uit de West- en Oostbuitenhaven voldoende capaciteit overblijft in stortvak W14-alt1 of W1416 voor de extra baggeraanwas ten gevolge van de Nieuwe Sluis Terneuzen. Maar indien echter volgens inspreker ook gekeken wordt naar de maximale baggerhoeveelheden per jaar, dan is er onvoldoende</p>	<p>Het Tracébesluit moet aannemelijk maken dat wat wordt gerealiseerd ook uitvoerbaar is. In het Deelrapport Bodem wordt aangetoond dat uitgaande van gemiddelde baggerhoeveelheden er in de huidige onderhoudsbaggervergunningen voldoende ruimte zit. Daarnaast geeft Deelrapport Bodem(p. 93) voor alle varianten aan dat indien wordt uitgegaan van maximale baggerhoeveelheden afstemming noodzakelijk is in verband met de maximale vergunde hoeveelheden. Overigens geldt dit op korte termijn alleen voor vak W14_alt1, omdat voor vak W07, W08 en W1416 de komende tien jaar geen problemen te verwachten zijn. Pas</p>	MER aanvulling Natuur

	<p>capaciteit in genoemde stortvakken. Daarnaast ziet inspreker in dit verband graag onderzocht in welke mate het extra onderhoudsbagger vanuit de West- en Oostbuitenhaven in verband met het dynamische karakter van de Westerschelde kan zorgen voor extra baggeraanwas in de Braakmanhaven. Deze eventuele extra baggeraanwas leidt weer tot een extra baggerinspanning van die haven die op zijn beurt weer leidt tot een verminderde capaciteit van stortvak W1416.</p>	<p>indien uit de afstemming blijkt dat er daadwerkelijk geen capaciteit meer voor handen is binnen de huidige vergunning, bestaat de mogelijkheid een nieuwe vergunning aan te vragen voor dezelfde locatie, of zonodig voor een andere locatie en kan inspreker haar belangen in die procedures veilig stellen.</p> <p>Ten slotte is extra bagger-aanwas in de Braakmanhaven, gelet op het VNSC-rapport 'Analyse van alle havenstortvakken Westerschelde' (p. 50.) d.d. 1-10-2013, niet aannemelijk. Bovendien wordt het onderhoudsbagger-specie uit de Braakmanhaven niet in stortvak W1416 verspreid, maar in stortvak W15H.</p>	
(natte)Bodem	<p>Inspreker voorziet door grondverzet in de realisatiefase extra baggeraanwas in de kanaalhavens ontstaan en verwacht dat dit door de initiatiefnemer wordt verwijderd en wenst dit geborgd in het OTB of anderszins.</p>	<p>In het contract wordt er een zorgplicht opgenomen om dit te voorkomen.</p> <p>Daarnaast is de kans dat dit optreedt te verwaarlozen en mocht het optreden dan kan een beroep op de nadeelcompensatieregeling worden gedaan.</p>	Nee
Inpassing	<p>Inspreker geeft aan dat binnen haar beheergebied voor alle te verplaatsen bedrijven een alternatieve locatie is te vinden, mits inspreker vroegtijdig bij dit proces wordt betrokken. Daarmee kan tevens worden voorkomen dat inspreker schade lijdt doordat bedrijfsactiviteiten verplaatst worden buiten het beheergebied van inspreker.</p>	<p>Het aanbod van inspreker wordt meegenomen en inspreker zal, voor zover daar nu al geen sprake van is, worden betrokken bij het proces van bedrijfsverplaatsingen.</p>	Nee

Zienswijze 10

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
<p>Hoogwater-veiligheid</p> <p>Klimaat-verandering, Toenemend debiet</p>	<p>De spuicapaciteit van het kanaal Gent-Terneuzen is tijdens hoogwaterperiodes cruciaal om overstromingen te vermijden. De kanaalpeilen hebben een rechtstreekse invloed op waterlopen die beheerd worden door inspreker, met name de Zuidlede, kanaal van Stekene en de Avrijevaart.</p> <p>In de doelstelling is voorzien dat de spuicapaciteit toekomstvast moet zijn, namelijk dat er geen achteruitgang mag zijn.</p> <p>Om het volledige systeem toekomstvast te benaderen moet ook worden gekeken naar toenemende debieten die bij hoogwaterperiodes van bovenstrooms verwacht kunnen worden. Behoud van de huidige spuicapaciteit in combinatie met toenemende debieten als gevolg van klimaatverandering kan er de oorzaak van zijn dat er frequenter wateroverlast kan optreden.</p>	<p>Bij de berekeningen voor waterkwantiteit Kanaal Gent-Terneuzen is rekening gehouden met 11% verhoging van de winterdebieten in 2050. Bij de te realiseren spuicapaciteit kan het kanaalpeil in de toekomst worden gehandhaafd. De frequentie van wateroverlast zal dus niet toenemen door vakere overschrijding van het kanaalpeil.</p>	<p>Nee</p>
<p>Water zoet-zout</p> <p>Verziltings-maatregelen</p>	<p>Om verzilting tegen te gaan wordt een bedrag opzij gezet voor onderzoek en maatregelen om zoutindringing te vermijden.</p> <p>Het is niet duidelijk wanneer en hoe wordt beslist of het onderzoek wordt opgestart.</p>	<p>Een deel van het onderzoek is reeds uitgevoerd. Er is gekeken naar mogelijke maatregelen om zoutindringing te beperken. Daarbij is een analyse gemaakt van resultaat en kosten. Hieruit is gebleken dat op dit moment het aanleggen van een (tijdelijke) drempel in de Nieuwe Sluis het best rendeert. Vooruitlopend op het aanleggen van deze drempel wordt in de constructie van de Nieuwe Sluis hiervoor een voorziening getroffen. Als vervolgens uit de monitoring van het chloridegehalte van het kanaal blijkt dat de normen voor de KRW overschreden worden dan kan, als er op dat moment geen betere oplossingen voorhanden zijn, redelijk eenvoudig een drempel worden aangelegd Het treffen</p>	<p>Nee</p>

		van maatregelen is als voorwaardelijk verplichting in het TB opgenomen.	
Water zoet-zout Verziltingsmaatregelen	Verziltning kan ook verder een impact hebben op o.a. de Moervaart en de Ringvaart. Hier worden in drogere perioden verhoogde waarden gemeten door beïnvloeding vanuit het kanaal Gent-Terneuzen.	Verhoogde chloridegehalten in de zomer worden in de huidige situatie tot in Gent gemeten. In de autonome situaties zullen deze zomergehalten toenemen en door de aanleg van de Nieuwe Sluis zullen ze verder toenemen. De toenames zijn echter veel kleiner dan in het MER gerapporteerd, zo is uit recent aanvullend onderzoek gebleken. Effecten zijn mogelijk op kanaalinfrastructuur en bij onttrekking van oppervlaktewater. Deze effecten zijn niet specifiek voor de Moervaart en Ringvaart onderzocht. In algemene zin wordt verwezen naar paragraaf 5.3.1 van het MER deelrapport water, subkopjes "Effect verandering chloridegehalte voor industrie" en "Effect verandering chloridegehalte voor kanaalinfrastructuur". Ook grondwatereffecten zijn niet specifiek voor de omgeving van de Moervaart en Ringvaart onderzocht. Er kan alleen sprake zijn van grondwatereffecten als (benedenstroomse delen van) de Moervaart en Ringvaart een infiltrerende werking hebben. De chloridegehalten zijn echter veel lager dan in het Nederlandse deel van Kanaal Gent-Terneuzen en in het Nederlandse deel van de kanaalzone worden geen effecten op het ondiepe grondwater verwacht. Effecten zijn in Vlaanderen daarom ook niet te verwachten.	Ja; toelichting en besluitregels omdat maatregelen niet nodig zijn. Aanvullend onderzoek gerapporteerd in VNZT-R-355-0 Onderbouwing OCD. MER aanvulling: verziltingsmaatregelen
Water zoet-zout	Waarom worden verziltingsmaatregelen gelinkt aan inrichtingsvarianten, en niet als aparte randvoorwaarden meegenomen, eventueel als milderende maatregelen voor elke variant?	De varianten zijn opgebouwd uit bouwstenen om het effect van iedere bouwsteen duidelijk te maken. Het VKV is opgebouwd uit de bouwstenen van verschillende varianten.	Nee
Water zoet-zout	Het is niet duidelijk of de innovatieve technieken die een reductie tot 75% van verziltning veroorzaken,	De genoemde reductie van 75% kan in variant 1 worden bereikt door de aanleg van bellenschermen op	Nee

Verziltings- maatregelen	<p>bouwtechnische wijzigingen vragen aan het sluiscomplex of dat deze nadien zonder veel problemen kunnen worden ingebouwd.</p> <p>Het is niet duidelijk of er reeds technieken in voldoende ver gevorderd stadium bestaan die deze reductie kunnen bewerkstelligen. Het kan mogelijk beter worden geherformuleerd als een doelstellingsalternatief.</p>	<p>alle sluisen en aanvullend daarop stremmen om zoutindringing te beperken. Mede vanwege onduidelijkheden rond deze maatregelen is andere voorkeursvariant gekozen, waarin geen bellenschermen zijn opgenomen.</p>	
Water zoet- zout Model	<p>Het model werd niet verder zuidelijk doorgetrokken omdat het kanaal vanaf Zelzate drainerend is. Het model toont echter nog verschillende locaties met kwel aan de zuidrand. Een betere motivering is nodig waarom de grens op deze locatie wordt gelegd. Dit kan eventueel onderbouwd worden d.m.v. het kanaalpeil t.o.v. het grondwaterpeil, DHM of voorgaande studies.</p>	<p>Grondwaterstandsmetingen aan weerszijden van Kanaal Gent-Terneuzen nabij Zelzate in Vlaanderen zijn geraadpleegd. De beschikbare metingen waren alle enkele meters hoger dan de kanaalwaterstand. Hiermee is aangetoond dat het kanaal drainerend werkt.</p>	Nee
Water zoet- zout Model	<p>Voor de randvoorwaarden lijkt voor de volgende elementen afstemming in het rapport wenselijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waarom wordt voor klimaatverandering gebruik gemaakt van klimaatvoorspellingen van de Maas en niet de Schelde? • In de nota zijn verschillende maten opgenomen voor zeespiegelstijging namelijk 30 en 35 cm. • Uitgangspunt van het model is dat het zomerdebiet niet wijzigt, terwijl op andere locaties wordt aangegeven dat lagere zomerdebieten worden verwacht. 	<p>Het gebruik van de Maas i.p.v. de Schelde voor klimaatvoorspellingen is gebaseerd op Deltares, 2013. Deltascenario's 2012 NHI modelinvoer, Technische achtergrondrapportage en Riza, 2007. Klimaatverandering en de afvoer van Rijn en Maas, RIZA memo: WRR/2007-006.</p> <p>Voor de Schelde zijn geen gegevens beschikbaar. In de genoemde rapporten wordt echter gesteld dat de waarden voor de Maas ook toepasbaar zijn voor andere regenrivieren. Omdat het bovenstrooms gebied van Kanaal Gent-Terneuzen ook regenwater gedomineerd is mogen de waarden van de Maas worden toegepast.</p> <p>Een zeespiegelstijging van 30 cm is conform klimaatscenario WB21 midden 2050, gebruikt voor waterkwantiteit. 35 cm is conform klimaatscenario W+, gebruikt voor waterkwaliteit.</p>	Nee

		Voor het grondwatermodel zijn niet zozeer de debieten, maar de waterstanden op Kanaal Gent-Terneuzen van belang. Het grondwatermodel maakt gebruik van een langjarig gemiddelde situatie. Het streefpeil van Kanaal Gent-Terneuzen blijft in de toekomst gehandhaafd en de langjarig gemiddelde waterstand zal dan ook niet wijzigen. Wel kunnen vaker kortdurende fluctuaties voorkomen. Dit is niet relevant voor het grondwatermodel, omdat grondwaterprocessen veel langzamer gaan.	
--	--	---	--

Zienswijze 11

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Funcieverplaatsing en vastgoed	Inspreker geeft te kennen dat in het OTB geen definitie is opgenomen van 'sluis en watergebonden functies'.	De constatering van inspreker is juist. In het TB een definitie opgenomen van een sluisgebonden functie.	Ja
	Het OTB geeft aldus inspreker geen blijk van een goede belangenafweging waarbij rekening is gehouden met de belangen van de Waterpolitie. Er zijn geen waarborgen opgenomen voor het goed kunnen blijven uitvoeren van de politionele taken op de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Om de activiteiten van de Waterpolitie tijdens en na realisatie van het werk ononderbroken te kunnen voortzetten, moet er een voorwaardelijke verplichting in het TB worden opgenomen.	Inmiddels is meer duidelijkheid gekomen over de hervestiging van de Waterpolitie binnen het plangebied. Voorafgaand aan de sloop van de Middensluis, wordt in de oostelijke oever een nieuwe kade gerealiseerd. Deze gaat op den duur deel uitmaken van de nieuwe dienstehaven. Aan deze kade komen ligplaatsen voor onder andere de Waterpolitie. Door realisatie van deze kade, voorafgaand de sloop van de Middensluis, blijft ten allen tijden een ligplaats voor de Waterpolitie op het sluiscomplex beschikbaar. Daarnaast is er ruimte in het gebouw bij de dienstehaven, voor een opstapfunctie van de Waterpolitie. Als het gebouw bij de dienstehaven nog niet is gerealiseerd bij de sloop van het huidige gebouw, wordt voor de Waterpolitie voorzien in tijdelijke huisvesting nabij de nieuwe ligplaats.	Nee
	Het OTB beidt kwalitatief en kwantitatief onvoldoende ruimte voor hervestiging van de activiteiten van de Waterpolitie. Het voldoet niet aan de motie van 27 november 2014 (motie 34000-A, nr. 45).	Met de realisatie van de kade in de oostelijke oever, de beschikbaarheid van een ruimte in de dienstehaven en een eventueel noodzakelijk een tijdelijke ruimte in de directe nabijheid van de ligplaats, wordt invulling gegeven aan de motie.	Nee
Dienstenhaven	De in het OTB opgenomen dienstehaven voldoet, volgens inspreker, niet aan de daaraan te stellen veiligheidseisen. Inspreker verwijst hierbij naar een	Geconstateerd is dat de dienstehaven vanuit veiligheidsoverwegingen aan de buitenzijde een beschermde constructie moet krijgen. Deze	Ja

	onderzoek van FORCE Technology.	aanpassing is in het TB beschreven.	
	In het OTB is opgenomen dat de diensthaven enkel gebruikt mag worden voor het afmeren van sleepboten en incidenteel voor laad- en losactiviteiten. Dat hiermee het afmeren en ligplaats nemen van politievaartuigen is uitgesloten vindt inspreker onacceptabel.	Het TB staat behalve sleepboten en incidentele laad- en losactiviteiten, ook activiteiten voor de locatiegebonden nautische diensteverleners, zoals de Waterpolitie, toe in de diensthaven.	Ja
	Het oppervlak voor het gebouw in diensthaven is in het OTB vastgelegd op 1.000 m ² . Bij de ligplaats voor politievaartuigen moet een gebouw beschikbaar zijn.	In het gebouw bij de diensthaven wordt voorzien in een ruimte die dienst doet als opstapplaats voor de ligplaats van de politievoertuigen. De invulling van het dienstengebouw en de opstapplaats voor de Waterpolitie, wordt in overleg met onder andere inspreker uitgewerkt.	Nee

Zienswijze 12

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Scheepvaart-hinder / schadevergoeding Waterbeheer en spuivoorziening (relatie met wachttijden) Varianten (keuze spuumiddel)	Inspreker heeft vanuit de praktijk aangegeven en beargumenteerd waar in het OTB voor de Nieuwe Sluis in Terneuzen onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van haar achterban (binnenvaartschippers). Inspreker heeft ook de landelijke en regionale politiek benaderd over dit onderwerp, waarvan de relevante stukken zijn bijgevoegd bij de zienswijze.	De mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
Wachttijden	Inspreker ziet dat in het Ontwerptractébesluit (OTB) hun belang, het vlot kunnen passeren van sluizen zonder lange wachttijden, onderbelicht is en niet goed is ingevuld.	Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de wachttijden van de Nieuwe Sluis voor zowel de zeevaart als de binnenvaart. De doelstelling van het project is drieledig: vergroting van de capaciteit, toename van robuustheid sluizencomplex en faciliteren schaalvergroting scheepvaart. De beoordeling van deze drie doelen heeft geleid tot de keuze voor de Nieuwe Sluis zoals opgenomen in het TB. Ten opzichte van de autonome situatie neemt de wachttijd fors af. Daarnaast wordt de potentie van het Kanaal Gent Terneuzen en de kanaalzone met de realisatie van de Nieuwe Sluis voor een zeer groot deel gefaciliteerd en neemt de betrouwbaarheid van de doorvaart door de sluizen toe.	Nee
Scheepvaart-hinder / schadevergoeding	In de periode van 4 tot 5 jaar zijn er slechts twee schutsluizen beschikbaar. De wachttijden zullen in die periode zeer hoog oplopen.	Wachttijden zullen tijdens de realisatiefase regelmatig oplopen voor zowel zee- als binnenvaart. Door de inzet van een planningsprogramma is het	Nee

		echter mogelijk op voorhand een inschatting te maken van het tijdstip waarop doorvaart door de sluisen mogelijk is. Hiermee zal de binnenvaart rekening moeten houden bij transportplanning.	
Scheepvaart-hinder / schadevergoeding	Inspreker heeft niet kunnen ontdekken dat er rekening is gehouden met de consequenties en de grote economische schade die de binnenvaart en haar klanten door lange wachttijden ondervinden.	In de realisatiefase wordt een planningsprogramma gebruikt om hiermee de voorhavens zo leeg mogelijk te houden teneinde zo vlot en veilig mogelijk te schutten. Doordat alle scheepvaart wordt gepland kan zo efficiënt mogelijk worden gevaren. Met goede planning en het inwinnen van informatie kan de schipper op de wachttijden anticiperen om zodoende de economische schade, zo die er al zou zijn, te minimaliseren. Ook kan met een planningstool de capaciteit van de beide kolken efficiënter worden ingezet. Hiervan zal vooral de binnenvaart profiteren. Rijkswaterstaat voert het noodzakelijk onderhoud aan de West- en Oostsluis uit voordat de Middensluis uit gebruik wordt genomen. Dit om tijdens de bouw het aantal stremmingen zo klein mogelijk te houden.	Nee
Scheepvaart-hinder / Waterbeheer en spuivoorziening (relatie met wachttijden) Varianten (keuze spuumiddel)	Om de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water, de ambitie volgens Witboek Transport van Europese Commissie, waar te kunnen maken is het van groot belang dat in de binnenvaart sprake is van betrouwbare reistijden. Door ingrepen in de rivieren de Leie en de Schelde en klimaatverandering moet er in Terneuzen vaker en langer worden gespuid. Inspreker is van mening dat over de dubbelfunctie (spuien en schutten) van de sluisen niet toekomstgericht is gedacht en voor de binnenvaart in toenemende mate zal zorgen voor oponthoud. Inspreker heeft aangedrongen op een	Het verwachte aantal uren stremming per jaar (totaal van drie sluisen) door wateroverschot neemt in de voorkeursvariant niet toe ten opzichte van de autonome situatie (MER paragraaf 14.4.1). Een investering in een definitief spuumiddel voor de gebruiksfase is derhalve niet zinvol.	Nee

	separate spuivoorziening.		
Scheepvaart-hinder / Waterbeheer en spuivoorziening (relatie met wachttijden) Varianten (keuze spuumiddel)	Inspreker vindt dat de investering die wordt gedaan om te komen tot een tijdelijk spuikanaal meer gerechtvaardigd zou zijn als het geen tijdelijk maar een permanent spuikanaal zou zijn.	De aanleg en het onderhoud van een definitief spuumiddel is vele malen duurder dan dat van een tijdelijk spuumiddel.	Nee
Scheepvaart-hinder (Ruimtelijke inpassing)	Inspreker ziet dat in het Ontwerp-tracébesluit (OTB) hun belang, voldoende wacht- en overnachtingsplaatsen, onderbelicht is en niet goed is ingevuld.	Het benodigde aantal wacht- en opstelplaatsen is in de gebruiksfase en in de realisatiefase geanalyseerd. Het aantal wacht- en opstelplaatsen voor de binnenvaart is afgestemd op de drukke weken van het jaar. Hiermee is invulling gegeven aan het belang van voldoende wacht- en opstelplaatsen voor een vlot en veilig gebruik van het sluiscomplex. Het aantal overnachtingsplaatsen is in de gebruiksfase uitgebreid. Er zijn extra plaatsen aan de binnenzijde gecreëerd, zodat er aan de binnenzijde evenveel plaatsen beschikbaar zijn als in de huidige situatie. Daarnaast zijn de overnachtingsplaatsen gehandhaafd aan de buitenzijde zoals in het OTB beschreven.	Ja
Scheepvaart-hinder (Ruimtelijke inpassing)	Inspreker stelt vast dat de gecreëerde wachtplaatsen (bij de Westsluis) ontoereikend zullen zijn gelet op de intensiteit van het scheepvaartverkeer. De vraag is waar schippers bij zeer lange wachttijden kunnen wachten en overnachten in het kader van de vaar- en rusttijdenwet.	Wij onderschrijven de stelling van u niet, dat de gecreëerde wachtplaatsen bij de Westsluis ontoereikend zijn. Aan de hand van simulaties van het scheepvaartverkeer via het sluiscomplex zijn de wachtrijen voor de verschillende sluisgolven geanalyseerd. Hierbij is rekening gehouden met de autonome groei van het scheepvaartverkeer, en de groei als gevolg van de aanleg van de Nieuwe Sluis. Uit de analyse blijkt dat het aantal wachtplaatsen bij de Westsluis voldoende is. Tevens is rekening	Ja

		<p>gehouden met uitbreiding van wachtplaatsen (en opstelplaatsen) tot aan het jaar 2040. In aanvulling op het OTB is bij de noodsteiger de mogelijkheid gecreëerd voor het opstellen van de binnenvaart voor gebruik van de Nieuwe Sluis. Dit om kruisend verkeer in de voorhaven te voorkomen. Bijkomend resultaat is dat er nu meer opstelplaatsen in de voorhaven zijn voor de Westsluis en Nieuwe Sluis gezamenlijk. Ook zijn er 6 extra overnachtingsplaatsen gecreëerd. Deze overnachtingsplaatsen liggen langs de Schependijk.</p>	
Scheepvaart-hinder	<p>Inspreker wil graag vasthouden aan het principe "rechtvaardige beurt". Door de vele variabelen in de aanvaarroutes en omstandigheden is het onmogelijk om een rechtvaardige planning te maken waarin zes uur vooruit wordt gekeken. Het is in de praktijk niet mogelijk en er is geen plek is om bij een tekort aan wachtplaatsen bij de sluisen "onderweg" te blijven liggen. De enige denkbare optie, het voor anker gaan op de Wester- en Oosterschelde zal gezien de golfslag, diepte en getijden voor de meeste schepen geen reële optie zijn.</p> <p>Ook zullen schippers in de knel komen met de vaar- en rusttijdenwet als er zes uur op voorhand moet worden aangemeld en de sluisen zijn vervolgens ook nog uren varen.</p>	<p>Zoals u zelf ook aangeeft, kan de wachttijd tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis oplopen. Met een planningstool wordt beoogd de schipper eerder informatie te geven hoe laat en in welke kolk kan worden geschut. De schipper maakt vervolgens zelf zijn reisplan, rekening houdend met informatie over ligplaatsbezetting, wet- en regelgeving etc. De planningstool wordt dus gebruikt vanuit minder hinder voor de scheepvaart.</p> <p>Zoals nu wordt voorzien, zullen de binnenvaartschepen die alleen via de Westsluis kunnen schutten (i.v.m. diepgang), zich ruim voor aankomst bij de sluis dienen te melden. De (on)mogelijkheden worden momenteel onderzocht binnen een apart project. De afspraken en werkregels voor een planningstool voor zee- en binnenvaart moeten nog worden uitgewerkt.</p>	Nee
Scheepvaart-hinder (Ruimtelijke inpassing)	<p>Inspreker heeft een zorg over de wacht- en overnachtingsplaatsen in de nieuwe situatie. In de nieuwe situatie zal evenveel lengte zijn voor wachten en overnachten als in de huidige situatie, echter zal een gedeelte verschoven zijn naar de</p>	<p>Het aantal wacht- en opstelplaatsen is in de gebruiksfase meer dan het huidige, en in de realisatiefase minimaal gelijk aan het huidige aantal. Het probleem van de overnachtingsplaatsen in de buitenhaven is bekend. Daarom zijn er aan de</p>	Ja

	<p>buitenvoorhaven. Door weersomstandigheden en passerende schepen zal het vaak niet mogelijk zijn in de buitenvoorhaven rustig te overnachten.</p>	<p>binnenzijde extra overnachtingsplaatsen toegevoegd. Na ingebruikname van de Nieuwe Sluis zijn er evenveel overnachtingsplaatsen aan de binnenzijde als in de huidige situatie. In de realisatiefase zullen er ook voldoende overnachtingsplaatsen zijn, echter niet binnen het complex omdat daar dan onvoldoende ruimte is.</p>	
<p>Scheepvaart-hinder (Ruimtelijke inpassing)</p>	<p>Voor schepen die willen/moeten overnachten of anderzijds ligplaats willen nemen, is nu al te weinig ruimte. De overheid heeft het ligplaatsentekort alleen maar op laten lopen. Gezien de bouwplannen voor de Nieuwe Sluis, had de overheid juist moeten zorgen voor een aanzienlijke groei van de ligplaatscapaciteit. Door de bouw van de Nieuwe Sluis raakt de binnenvaart circa de helft van de ligplaatsen kwijt. In de toekomst zullen meer en grotere schepen een plek nodig hebben om te overnachten e.d. door de komst van het nieuwe Seine-Nord-kanaal en de groei van de o.a. de Gentse haven. Inspreker trekt de conclusie dat behoud van lengte en geen uitbreiding bij de sluisen van Terneuzen een versobering zal betekenen voor de binnenvaart.</p>	<p>Het oplossen van de huidige tekorten behoort niet tot de doelstelling van dit project en kan daarom niet aan de realisatie van de Nieuwe Sluis worden toegeschreven. Het signaal heeft inmiddels wel de aandacht van Rijkswaterstaat.</p>	<p>Nee</p>
<p>Scheepvaart-hinder (Ruimtelijke inpassing)</p>	<p>Veel ligplaatsen krijgen geen afloop naar de wal om bijvoorbeeld boodschappen te doen of de hond uit te laten. Tevens kunnen hulpdiensten vanaf de wal niet bij het schip komen zonder vaartuig. De hulpdiensten op het water hebben langere tijd nodig om ter plaatse te zijn dan de landelijke eis aan de wal.</p>	<p>In het TB zijn 6 overnachtingsplaatsen opgenomen aan de oostzijde van de Schependijk. Deze overnachtingsplaatsen hebben een afloopvoorziening naar de wal. Tevens komt er een autoafzetplaats. Hulpdiensten kunnen deze overnachtingsplaatsen over land bereiken. De ligplaatsen aan de westzijde van het sluisencomplex zijn primair bedoeld als wacht- en opstelplaats en hebben daarom geen aanvullende voorzieningen.</p>	<p>Ja</p>
<p>Scheepvaart-hinder</p>	<p>Schippers hebben regelmatig de behoefte hun schip ergens neer te leggen voor een langere tijd dan een</p>	<p>Rijkswaterstaat faciliteert ligplaatsen voor de actieve vaart op het rijksvaarwegennet. Schippers die voor</p>	<p>Nee</p>

(Ruimtelijke inpassing)	overnachting. Afhankelijk van de reden (tijdelijk geen werk, ziekte, vakantie, reparaties enz.) kan dat zijn voor meerdere dagen, een weekend, een week of langer. Het kan zelfs noodzakelijk zijn het schip maanden stil te leggen. Het is voor inspreker stuitend om te moeten constateren dat in het OTB geen enkele rekening wordt gehouden met de sociale behoeften van de binnenvaart. Dat het niet in de plannen is opgenomen is inspreker bevestigd in een gesprek met de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC), en door hen wordt gewezen op de haven van Terneuzen (Zeeland Seaports) en verder het kanaal op richting Gent.	<p>langere tijd ligplaats willen nemen worden verwezen naar plaatsen elders.</p> <p>Gebruiksfase: De ruimte op het sluisencomplex is zeer beperkt. Daarom is vooral voorzien in overnachtingsplaatsen welke tegemoetkomen aan de behoefte wegens het vaartijdenbesluit. Daarnaast worden aan de oostzijde van de Schependijk 6 overnachtingsplaatsen aangelegd waar schippers 3 x 24 uur mogen liggen. Meer ruimte is er niet beschikbaar voor het aanbrengen van faciliteiten voor de binnenvaart.</p> <p>Realisatiefase: Met het havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports vinden gesprekken plaats over beschikbare ligplaatsen tijdens de realisatie van de Nieuwe Sluis.</p>	
Beleid	Inspreker geeft beleidsmakers mee dat wegens de TEN-T subsidie de Nieuwe Sluis wel wordt gekenmerkt als binnenvaartsluis. Wel een binnenvaartsluis, maar geen binnenvaartvriendelijk beleid.	De Nieuwe Sluis is zowel geschikt voor de zeevaart als voor de binnenvaart. De Nieuwe Sluis verlicht daarom ook het capaciteitsprobleem van de binnenvaart. Bij de aanleg van de Nieuwe Sluis worden daarom ook voorzieningen voor de binnenvaart in het ontwerp meegenomen.	Nee

Zienswijze 13

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Functieverplaatsing en vastgoed	Inspreker stelt dat onnodig en zonder vereiste draagkrachtige motivering zijn bedrijfsactiviteiten op de Schependijk moeten worden gestaakt.	Het bedrijf van inspreker kan ter plaatse niet worden voortgezet vanwege de gedeeltelijke afgraving van de Schependijk. Zoals ook uiteen gezet in hoofdstuk 3 van de toelichting op het TB is dit noodzakelijk vanwege de aanleg van de Nieuwe Sluis en het behouden van een voldoende brede invaart naar de Oostsluis. Voor het bepalen van de noodzakelijke ruimte voor de binnenhaven Oostsluis is gekeken naar de locatie van de Nieuwe Sluis (met damwand- en kade constructies), de noodzakelijk wacht- en opstelplaatsen (aan beide zijde van de binnenhaven) en de noodzakelijke breedte voor het in- en uitvaren van binnenvaartschepen in de binnenhaven van de Oostsluis. Daarbij is uitgegaan van maximale scheepsklassen die nu zijn toegelaten in de Oostsluis. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is de belangenafweging opgenomen voor het bedrijf van inspreker in relatie tot de aanleg van de Nieuwe Sluis. Hieruit blijkt dat voldoende vervangende locaties beschikbaar zijn voor het bedrijf.	Nee
Doelstelling	Inspreker meent dat onvoldoende is onderbouwd waarom variant 1 niet de voorkeursvariant is. Bij een keuze voor variant 1 had het bedrijf van inspreker behouden kunnen worden. Op de scores uit het MER heeft inspreker de volgende opmerkingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. de variant 1 wordt niet vergeleken met de voorkeusvariant; 2. variant 1 scoort op veel punten beter of op z'n minst gelijk aan de voorkeursvariant; 3. er is geen verschil tussen variant 1 en 	Geen enkele variant wordt vergeleken met de voorkeursvariant (VKV) in zoverre, dat de VKV is opgebouwd uit de bouwstenen van de 3 basisvarianten. Wel wordt een beschrijving gegeven van het effect van de VKV ten opzichte van de andere varianten. Ook de effectscore uit de tabellen geeft een goed inzicht in de score van het VKV ten opzichte van de andere varianten.	Nee

	<p>voorkeursvariant op het thema doelbereik;</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. variant 1 scoort slechter op mogelijke stremming bij watertekort, maar andere varianten en de voorkeursvariant scoren ook minder goed op stremming bij watertekort; 5. op morfologie scoort variant 1 minder goed dan de andere varianten maar even goed als de voorkeursvariant; 6. variant 1 is minder ingrijpend voor natuur dan de andere varianten. Variant 1 scoort als enige positief op vertroebeling en verzilting. Dat laatste is met name van belang vanwege de mitigerende maatregel Canisvliet die voor de voorkeursvariant noodzakelijk is maar waarvan de werking door de commissie MER in twijfel is getrokken; 7. er is niet voor variant 1 gekozen vanwege de in de andere varianten te bereiken verbetering van de bodemkwaliteit van de Schependijk. Echter de bestaande bodemverontreiniging is geen probleem voor milieu en gebruik. 8. variant 1 scoort minder goed op het veilig passeren van schepen, maar beter op effecten van wind, golven en stroming. In het onderzoek van Marin staat echter dat er tussen de varianten geen significante verschillen bestaan. 	<p>Het MER is bedoeld om alle relevante milieu-informatie inzichtelijk te maken en de betekenis daarvan in de verschillende varianten. Met deze beoordeling is het aan de Minister om een afgewogen keuze te maken tussen de verschillende varianten. Daarbij is het niet persé noodzakelijk dat de variant met de beste scores ook in het Tracébesluit wordt opgenomen. Het is aan de Minister om een afweging tussen de verschillende belangen te maken en daaraan conclusies te verbinden.</p> <p>Zoals uit het MER blijkt valt variant 1 met name af omdat in de Westbuitenhaven twee grote schepen elkaar niet kunnen passeren en de nauwe invaart van de Oostsluis die niet in lijn is met de beleidsuitgangspunten. Daarnaast voorziet variant 1 niet in een zwaaicirkel in de Westbuitenhaven waardoor schepen kunnen draaien.</p>	
--	---	--	--

Zienswijze 14

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Water zoet-zout Schade	<p>Inspreker onttrekt kanaalwater voor stofbestrijding. Een fors toegenomen chloridegehalte kan substantiële financiële (1) en commerciële (2) gevolgen hebben:</p> <p>1) De corrosiviteit van het kanaalwater neemt fors toe, waardoor het gebruikte materiaal en de op de terminal gebruikte bedrijfsmiddelen tegen deze corrosie beschermd zullen moeten gaan worden.</p> <p>2) Er blijft meer chloride achter op de besproeide partijen. Dit wordt bij onze klanten ingezet als brandstof, waardoor uiterst corrosief zoutzuur gevormd kan worden tijdens de verbranding, hetgeen ongewenste effecten heeft op de aldaar aanwezige materialen en werknemers.</p>	<p>Op dit moment is het kanaalwater al brak en zal ook zonder aanleg van de Nieuwe Sluis brakker worden. Door de komst van de Nieuwe Sluis zal dit proces toenemen, maar minder snel dan bij vaststelling OTB werd verwacht. Uit nadere onderzoeken, uitgevoerd na vaststelling OTB, blijkt namelijk dat het chloridegehalte in het kanaal als gevolg van het gebruik van de Nieuwe Sluis toeneemt, maar op grond van het langjarig gemiddelde gegevens tot 2050 binnen de KRW-norm voor chloride blijft. Mede vanwege de mogelijke grote gevolgen voor de omgeving, is in het TB een monitoringsverplichting opgenomen om de daadwerkelijke toename van het chloridegehalte na openstelling van de Nieuwe Sluis te volgen. Daarbij is tevens de verplichting opgenomen om de gegevens uit de monitoring te vergelijken met de resultaten van het uitgevoerde onderzoek. De monitoring zal plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van de VNSC en de gegevens zullen openbaar worden gemaakt. Blijken deze gegevens niet in overeenstemming en de toename van het chloridegehalte is hoger dan verwacht, dan is het treffen van maatregelen om binnen de KRW-norm te blijven alsnog noodzakelijk. Hiertoe is in het TB een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Verder is in het ontwerp al rekening gehouden dat op termijn relatief eenvoudig een drempel aangelegd kan worden om de indringing van zout te verminderen mocht dat op dat moment nog steeds de effectiefste oplossing zijn</p>	Nee

		<p>Voor alle schade door verzilting ten gevolge van de Nieuwe Sluis geldt, dat op grond van artikel 12 van het TB compensatie kan worden aangevraagd. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
Waterbeheer spui-voorziening	<p>Het niet aanwezig zijn van een afzonderlijk spuumiddel heeft een negatieve invloed op de beschikbaarheid van sluiscapaciteiten. De verwachte toekomstige sluisstremming is modelmatig berekend en neemt toe met een factor 1,5.</p> <p>Inspreker vreest financiële en commerciële schade door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderde zekerstelling over beschikbaarheid van sluiscapaciteiten; • grotere sluisstremming; • langere wachttijden. 	<p>In de huidige situatie is er geen aparte spuisluis aanwezig op het sluisencomplex. Deze situatie wijzigt niet door de aanleg van de Nieuwe Sluis.</p> <p>In het variantenonderzoek is onderzocht of een aparte spuisluis meerwaarde heeft. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek is besloten dat de meerwaarde van een apart spuumiddel niet op weegt tegen de kosten.</p>	Nee
Waterbeheer	Het is te onduidelijk in welke mate te weinig water in	De waarden van het peilbesluit blijven van kracht. Dus	Nee

te weinig water	het kanaal zich zal voordoen. Heeft te weinig water beperking op de diepgang?	de diepgang op het kanaal wijzigt niet. Het peilbesluit maakt scheepvaart met diepgang 12,5 m mogelijk.	
Schade	Inspreker moet ten alle tijden zeeschepen met een diepgang van 12,50 meter kunnen ontvangen, lossen of laden en laten vertrekken. Een onderschrijding van het kanaalpeil geeft problemen. De primaire bedrijfsvoering kan direct geschaad worden, hetgeen substantiële negatieve financiële en commerciële gevolgen kan hebben.		

Zienswijze 15

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Scheepvaart-hinder / Ruimtelijke inpassing	De organisaties die door inspreker worden vertegenwoordigd komen gezamenlijk op voor de instandhouding en verbetering van de Nederlandse vaarwegen. De kernpunten voor de binnenvaart binnen het project zijn voldoende en veilige ligplaatsen, betrouwbare passeertijden zonder onnodige hinder en heldere communicatie.	De minister van Infrastructuur en Milieu heeft begrip voor de hier genoemde belangen van inspreker en streeft er betreffende de instandhouding naar om in het projectgebied Nieuwe Sluis Terneuzen hier aan tegemoet te komen. Een verbetering als het aanleggen van extra ligplaatsen buiten het projectgebied behoort echter niet tot de opdracht van het project.	Nee
	Inspreker stelt dat Terneuzen als haven van betekenis de taak heeft voldoende ligplaatsen te bieden aan de binnenvaart al dan niet wachtend voor schutting door het sluisencomplex. Momenteel is in Terneuzen sprake van een ligplaatsen tekort. Tijdens de bouw zal dit niet verbeteren. Wanneer binnenvaartschippers verordonneerd worden door te varen, bijvoorbeeld naar Gent of via de Westerschelde naar een andere bestemming, worden noodgedwongen wettelijke rusttijden overschreden. Kostbare vaartijd gaat verloren wanneer men eerder ligplaats zoekt, waardoor de eindbestemming niet volgens gemaakte afspraken op tijd bereikt kan worden. Er dient tijdig duidelijkheid geschapen te worden in de hoeveelheid beschikbare ligplaatsen, ook ten aanzien van tijdelijke locaties tijdens de bouw.	Het aantal ligplaatsen tijdens de bouw zal niet minder zijn dan momenteel. Niet alle ligplaatsen zullen dan in of in de directe nabijheid van het complex gelegen zijn. De schipper kan tijdens de bouw informatie over beschikbare ligplaatsen inwinnen. Overschrijdingen van de vaartijden zijn de verantwoordelijkheid van de schipper evenals een realistische planning waarmee afspraken nagekomen kunnen worden, dus óók tijdens de bouw met de dan aanwezige ligplaatsen, planningsprogramma en informatie. Met Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports vinden gesprekken plaats over beschikbare ligplaatsen tijdens de realisatie van de Nieuwe Sluis.	Ja
	Er is rekening gehouden bij realisatie van de Nieuwe Sluis met evenveel ligplaatsen voor de binnenvaart als nu het geval is. Dat lost de huidige tekorten niet op.	Het oplossen van de huidige tekorten kan niet aan de realisatie van de Nieuwe Sluis worden toegeschreven.	Nee

	<p>Inspreker geeft in elk geval in overweging een aantal spudpaallocaties in te richten.</p>	<p>Spudpaallocaties zijn niet voorzien.</p>	<p>Nee</p>
<p>Scheepvaart-hinder / Ruimtelijke inpassing</p>	<p>De ligplaatsen voor de binnenvaart dienen nautisch-technisch dusdanig ingericht te worden dat tijdens wachten, opstellen en overnachten de veiligheid gewaarborgd is.</p> <p>Inspreker maakt zich zorgen om de configuratie in de Westbuitenhaven en ziet graag, in ieder geval in de Westbuitenhaven, een veilige configuratie (bijv. als bij de steigers te Lillo). Eenvoudige palen zonder afloopvoorziening zijn niet voldoende om bij grote waterstandverschillen en zuiging van langsvarende grote vaart veilig ligplaats in te nemen.</p>	<p>Onderscheid wordt gemaakt tussen ligplaatsen voor het wachten en opstellen bij de sluis en ligplaatsen voor het overnachten.</p> <p>Voor het aantal ligplaatsen voor wachten en opstellen bij de sluis is zowel in de realisatiefase als in de beheerfase een inschatting gemaakt op basis van het verwachte aantal schepen en de capaciteit van het complex. In de realisatie fase als in de beheerfase zal het aantal ligplaatsen voor wachten en opstellen voldoen aan het noodzakelijke aantal, zowel aan de binnenzijde als aan de buitenzijde. In de realisatiefase is het lastig om altijd dicht bij de sluisen te voldoen aan het noodzakelijke aantal. In dat geval wordt in overleg met Zeeland Seaports en de haven van Gent gezocht naar alternatieve locaties.</p> <p>De configuratie van de wacht- en opstelplaatsen sluit aan bij het verwachte gebruik van de verschillende sluisen; de kleinste binnenvaart zal voornamelijk gebruik maken van de Oostsluis. De Westsluis zal ook (zeker in de toekomst) veelvuldig gebruikt worden door de (grotere) binnenvaart. Daarom worden bij de Westsluis voldoende wacht- en opstelplaatsen gecreëerd die geschikt zijn voor de binnenvaart (paal afstanden voldoende klein, voldoende goed bereikbare bolders, verlichting). Ook de Nieuwe Sluis wordt zodanig ingericht dat binnenvaart hier gebruik van kan maken. Voor de wacht- en opstelplaatsen</p>	<p>Nee</p>

		<p>nabij de Nieuwe Sluis geldt wel dat deze enkel geschikt zijn voor de grotere binnenvaart aangezien deze plaatsen ook geschikt moeten zijn voor (incidenteel) afmeren van zeevaart. Wacht- en opstelplaatsen worden niet voorzien van afloopvoorzieningen.</p> <p>Voor het aantal ligplaatsen voor overnachten wordt de bestaande capaciteit die door de aanleg van de Nieuwe Sluis verdwijnt teruggebracht. Het oplossen van een mogelijk reeds bestaand te kort aan overnachtingsplaatsen is geen onderdeel van de aanleg van de Nieuwe Sluis. Hiervoor verwijzen wij u naar DG Bereikbaarheid van I&M.</p> <p>Bij aanleg zal deze hele capaciteit aan de binnenzijde worden gerealiseerd. Aan de binnenzijde zijn geen grote waterstandverschillen en zullen voldoende bolders worden voorzien om veilig af te meren ook bij voorbij varende schepen. Voor een deel komen de overnachtingsplaatsen in Zijkanaal A en voor een deel aan de westelijke oever waar een deel van de wacht- en opstelplaatsen wordt gebruikt om te overnachten aangezien er 's nacht minder behoefte is aan wacht- en opstelplaatsen. Overnachten en wachten en opstellen gebeurt niet gelijktijdig op dezelfde locatie zodat de rust en veiligheid tijdens het overnachten is gegarandeerd. Al deze locaties voor het overnachten zijn aan kades. Voor de overnachtingsplaatsen is er dus wel een aflopmogelijkheid.</p> <p>Aan de buitenzijde worden geen drijvende constructies gerealiseerd. Maar in het ruimtegebruik</p>	
--	--	--	--

		en in de planologische procedures wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om de overnachtingsplaatsen in de toekomst wel aan te leggen. In dat geval kan dan ook aan de buitenzijde veilig worden overnacht.	
Scheepvaart-hinder	Inspreker stelt dat betrouwbare tool die inzicht geeft in reistijden, schutindelingen en ligplaatsen tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis, een onmisbaar hulpmiddel is voor de binnenvaart. Dan kan de binnenvaart de reisinformatie en beschikbaarheid van ligplaatsen meenemen in haar reisplanning. Er worden momenteel ervaringen opgedaan met verkeersmanagement. Inspreker werkt graag mee binnen MIGHT aan een tool voor de binnenvaart. Dit mag de keuze vrijheid van de schipper niet beperken als het gaat om zijn bedrijfsvoering en op welke locatie vanaf de sluis hij ligplaats wil innemen.	Een van de organisaties die inspreker vertegenwoordigd werkt actief mee aan de tool en VNSC stelt die samenwerking zeer op prijs. Het doel van de planningstool is om de schipper eerder inzicht te geven hoe laat en in welke kolk kan worden geschut. De schipper maakt zijn eigen reisplan en bepaalt zelf waar ligplaats genomen wordt. Het ligplaatsnemen gaat overigens alleen na goedkeuring van de beherende instantie.	Nee
Waterbeheer en spuivoorziening (relatie met wachttijden)	Inspreker stelt dat er een manier moet worden gevonden om te spuien zonder hinder voor het scheepvaartverkeer. Een blijvend apart spuumiddel heeft de voorkeur. In de afweging voor spuumogelijkheden dient ook rekening te worden gehouden met de economische schade voor de binnenvaart in geval van stremmingen, zijnde een euro per ton per dag. Daarnaast is imagoschade relevant in een Nederlands-Belgisch samenwerkingstraject.	Het verwachte aantal uren stremming per jaar (totaal van drie sluisen) door wateroverschot neemt in de voorkeursvariant niet toe ten opzichte van de autonome situatie (MER paragraaf 14.4.1). Een investering in een definitief spuumiddel voor de gebruiksfase is derhalve niet zinvol. De aanleg en het onderhoud van een definitief spuumiddel is vele malen duurder dan dat van een tijdelijk spuumiddel.	Nee

	<p>Inspreker maakt zich zorgen over onduidelijkheden in het waterbeheer, de beleidsafspraken die ten aanzien van peilbesluit en de watertoevoer vanuit België en Frankrijk zijn gemaakt en het nakomen van deze afspraken.</p>	<p>Afspraken tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot waterbeheer voor het Kanaal Gent Terneuzen zijn vastgelegd in het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden uit 1960 en het Wijzigingsverdrag uit 1985 waarbij het Verdrag uit 1960 is gewijzigd. De realisatie van de Nieuwe Sluis past binnen deze verdragsafspraken.</p>	<p>Nee</p>
<p>Communicatie</p>	<p>Inspreker vraagt om een heldere communicatie wanneer besluiten worden genomen die direct de belangen van de binnenvaart raken. Inspreker hoopt en vertrouwt erop dat bij de vaststelling van het definitieve Tracébesluit in voldoende mate met de wensen rekening wordt gehouden en dat zij in kennis wordt gesteld van de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijze.</p> <p>Inspreker geeft aan tevreden te zijn over de wijze waarop de sector betrokken is bij het project Nieuwe Sluis Terneuzen. Inspreker blijft graag met u meedenken over de uitrol van dit project.</p>	<p>Dank voor het vertrouwen en de constructieve opstelling en medewerking.</p>	

Zienswijze 16

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Waterbeheer spui-voorziening	<p>De beurtschippers maken zich ernstig zorgen over de te verwachten wachttijden voor het schutten.</p> <p>Uit uw berichtgevingen bleek een aparte nieuwe spuisluis vanwege kostenniveau niet realiseerbaar maar was deze wel nodig.</p> <p>Kan de kostenbesparing door afsluiting voor wegverkeer in de bouwfase worden aangewend voor spuisluis?</p>	<p>In de huidige situatie is er geen aparte spuisluis aanwezig op het sluisencomplex. Deze situatie wijzigt niet door de aanleg van de Nieuwe Sluis.</p> <p>In het variantenonderzoek is onderzocht of een aparte spuisluis meerwaarde heeft. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek is besloten dat de meerwaarde van een apart spuumiddel niet opweegt tegen de kosten.</p>	Nee
	<p>Is bij de toekomstige scheepsbewegingen voldoende rekening gehouden met een toename van het aantal binnenschepen, als de verbinding Terneuzen-Gent-Parijs gerealiseerd wordt?</p> <p>Is, rekening houdend met toename binnenschepen, de gerekende spuicapaciteit voldoende groot door de bestaande sluisen?</p>	<p>De verbinding Terneuzen-Gent-Parijs is opgenomen in de autonome ontwikkeling.</p>	Nee
Verkeer weghinder	<p>Kunnen besparingen worden gevonden in de wegeninfrastructuur?</p> <p>De geplande situatie nu voldoet slechts aan de wensen van gemeente Terneuzen en zijn niet gebaseerd op toekomstige situaties.</p> <p>Nu al is de hoeveelheid snelverkeer over de sluisen substantieel afgenomen. Dat wordt nog meer wanneer de Scheldeboulevard verkeersluwer wordt. En wanneer de Laan van Othene wordt aangesloten op de N61 nog minder.</p>	<p>De infrastructuur die er was wordt teruggebracht. Er is geen initiatief tot wijziging van infrastructuur.</p> <p>Ten behoeve van het ontwerp van de verkeersinfrastructuur is een gedegen verkeerskundig onderzoek uitgevoerd om toekomstige verkeersstromen te voorspellen. Zie hiervoor het rapport van Goudappel-Coffeng "Verkeersonderzoek Sluisencomplex Terneuzen" (bijlage 2 van het MER Deelrapport Verkeer en Vervoer). Bij de voorspelling van de verkeerintensiteiten is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen binnen de gemeente Terneuzen, binnen de provincie Zeeland en door het bedrijfsleven. Het betreft zowel ruimtelijke ontwikkeling die meer of minder verkeer aantrekken als</p>	Nee

		aanpassingen van gemeentelijke en provinciale wegen welke leiden tot verkeersaanpakking, maar ook tot verkeersstromen over andere wegen. Zo is in het bijzonder aandacht besteed aan het effect van de openstelling van de Sluiskiltunnel (i.c. minder verkeer over het sluiscomplex). Kortheidshalve wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van het rapport van Goudappel-Coffeng. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de toekomstige verkeersstromen over het sluiscomplex zijn overschat. Nieuwe prognoses worden niet nodig geacht.	
	Kan de infrastructuur opnieuw worden bekeken en worden begroot op nieuwe prognoses, waarin rekening gehouden wordt met bijvoorbeeld 1 brug over de Nieuwe Sluis geschikt voor alle verkeer met uitzondering van vrachtverkeer?	Het herbekijken van de infrastructuur door rekening te houden met bijvoorbeeld 1 brug over de Nieuwe Sluis geschikt voor alle verkeer met uitzondering van vrachtverkeer, wordt niet zinvol geacht. Indien slechts 1 brug geschikt wordt gemaakt voor vrachtverkeer, ontstaan lange wachtrijen van vrachtwagens op het sluiscomplex op het moment dat deze brug gesloten is voor wegverkeer. Deze lange wachtrijen verhinderen de doorgang van alle verkeer over het gehele sluiscomplex, ook van personenwagens. Ingeval van onderhoud aan de brug die geschikt is voor vrachtverkeer, kan geen enkele vrachtwagen over het sluiscomplex rijden. Deze situaties dienen te worden voorkomen. Dit kan enkel door alle bruggen geschikt te maken voor vrachtverkeer.	Nee
Verkeer weghinder Bouwfase	In de bouwfase kan verkeer gebruik maken van noodinfrastructuur. Dit is veel geregeld voor een kleine verkeersbehoefte. Snelverkeer kan via de Sluiskiltunnel. Veranderde snelheden hebben grote invloed op de reistijden. Voorstel: tijdens de bouwactiviteiten het sluiscomplex	Verkeer over het Sluiscomplex tijdens de uitvoering blijft maximaal gewaarborgd via de bestaande doorgaande weg met gebruik van tijdelijke wegen. Omrijden via de Sluiskiltunnel over een relatief lange uitvoeringsduur (ca. 4 jaar) is volgens de wegbeheerder (de gemeente Terneuzen) om economische en bereikbaarheidsredenen ongewenst. Hiermee zou de	Nee

	geheel afsluiten voor alle verkeer! Eventueel wel ruimte houden waar mogelijk voor fietsers. Hulpdiensten gaan via de Sluiskiltunnel of brug. Hierdoor kan de oplevering eerder plaatsvinden.	route via de Sluiskiltunnel, die met name voor doorgaand verkeer geschikt is, ook teveel worden belast. Tevens dient het Sluizencomplex bereikbaar te zijn voor lokaal verkeer en hulpdiensten. De snelheid op het Sluizencomplex wordt tijdens de uitvoering teruggebracht van 70 km/uur tot 50 km/uur. Dit heeft minder invloed op de reistijd dan omrijden via de Sluiskiltunnel.	
Leefomgeving	Zo min mogelijk verkeer langs de binnenstad geeft minder lawaai en fijnstof en gevaar door gevaarlijke ladingen.	In het Minder Hinderplan is opgenomen dat vrachtverkeer niet over de route Kennedylaan, Binnenvaartweg mag rijden. Bouwverkeer mag enkel vanuit het westen het projectgebied benaderen. In de gebruiksfase worden geen nieuwe verkeersstromen langs de binnenstad gefaciliteerd. Op het sluizencomplex wordt enkel een nieuwe weg, ter vervanging van de bestaande weg aangelegd. Tijdens de realisatie van de Nieuwe Sluis mag bouwverkeer niet via de woonkern Terneuzen rijden met uitzondering van bouwverkeer met herkomst of bestemming woonkern Terneuzen. Hiermee wordt bouwverkeer via de woonkern Terneuzen beperkt zonder dat bedrijven in de woonkern Terneuzen worden benadeeld.	Nee
Leefomgeving Waterbeheer zoet-zout	Inspreker vraagt of de Commissie MER brief 2817 over veiligheid waterkering en verzilting kanaal, invloed op de realisering van het project heeft.	Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. is het ontwerp aangepast. De Minister heeft de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd over het MER om zeker te weten dat er geen essentiële informatie gemist is. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. is een aanvulling op het MER opgesteld. Deze aanvulling bevat de uitkomsten van de aanvullende onderzoeken die in dit	MER aanvulling nautische veiligheid en water

		kader zijn uitgevoerd. De uitkomsten van de onderzoeken zijn ook verwerkt in het ontwerp. Ook voor Deelrapport Hoogwaterveiligheid is een aanvulling opgesteld.	
Waterbeheer Grondwater- monitoring	Inspreker vraagt of rekening is gehouden met een grondwateronttrekking van maximaal 5 cm. In de binnenstad van Terneuzen is nu een fluctuatie van zeker 60 cm, dus wordt bedoeld 5 cm t.o.v. het laagste peil?	De berekende grondwaterstanden betreffen een langjarig gemiddelde. De wijziging van grondwaterstanden door de bouw van de Nieuwe Sluis betreft een afwijking van dit langjarig gemiddelde. Een verlaging van de langjarig gemiddelde grondwaterstand van 5 cm geeft een verlaging van de laagste grondwaterstand die kleiner dan of gelijk is aan 5 cm.	Nee

Zienswijze 17

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
<p>Functieverplaatsing en vastgoed</p>	<p>Op grond van de regels uit het OTB is niet duidelijk of het bedrijf van inspreker op de huidige locatie blijft voortbestaan.</p>	<p>Uit de zienswijzen op het OTB is gebleken dat het OTB onvoldoende duidelijk maakt wat op de Schependijk gaat wijzigen en welke bedrijven vanwege deze wijzigingen moeten worden verplaatst. Dit is aangepast.</p>	<p>Ja</p>
	<p>In het OTB wordt niet duidelijk gemaakt welke indeling van functies de Schependijk krijgt vanwege de herziening van de sluis. Er is dus onvoldoende duidelijk wat er in het gebied verandert en wat dit betekent voor het bedrijf van inspreker.</p> <p>In het landschapsplan dat ter inzage is gelegd met het OTB lijkt in meer detail bepaald welke functies aan de Schependijk worden toegekend. Daaruit valt af te leiden dat de gronden voor opslag van RWS ten dele samenvallen met de gronden die door het bedrijf van inspreker worden gebruikt.</p>	<p>Ten opzichte van het OTB is de indeling van de Schependijk en de op de Schependijk voorziene functies deels gewijzigd en vooral beter weergegeven. Er is inzichtelijk gemaakt dat het TB voorziet in de gedeeltelijke afgraving van de Schependijk. Het zuidelijke resterende deel wordt ingericht als opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder (RWS) en ten behoeve van diverse infrastructurele voorzieningen, waar onder een ontsluitingsweg en kaden. Nieuw is dat het noordelijk deel wordt ingericht als tijdelijk werkterrein. Het landschapsplan is op deze punten in overeenstemming gebracht met het TB.</p> <p>Het bedrijf van inspreker moet geheel worden geamoveerd. De gronden zijn benodigd voor de nieuwe ontsluitingsweg en kade en de aanleg daarvan. Het resterende deel is benodigd voor het opslag- en onderhoudsterrein. Deze voorziene functies op de Schependijk zijn op de TB-kaart opgenomen, waarmee voor het bedrijf van inspreker voldoende zekerheid wordt gegeven over de indeling van de Schependijk in de gebruiksfase en de gevolgen daarvan voor dit bedrijf.</p>	<p>Ja</p>

		Het landschapsplan is in overeenstemming gebracht met het TB.	
	In het OTB ontbreekt een onderzoek naar de mogelijkheid of en zo ja hoe het bedrijf van inspreker in het tracégebied kan voortbestaan. Onduidelijk is of het bedrijf verplaatst moet worden en als dat het geval is, of zij terugkeert op de Schependijk. Er is geen rekening gehouden met de belangen van het bedrijf en hoe eventuele nadelige effecten kunnen worden beperkt.	In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is een belangenafweging opgenomen met betrekking tot de noodzakelijk activiteiten ten behoeve van het project en de op de Schependijk aanwezige bedrijven, waaronder het bedrijf van inspreker. Daarin is ook afgewogen of de bedrijven op de huidige locatie behouden kunnen blijven en zo niet, welke vervangende locaties voor handen zijn. Voor het bedrijf van inspreker zijn verschillende vervangende locaties beschikbaar. Hiermee zijn de belangen van inspreker voldoende inzichtelijk gemaakt en zijn deze belangen op een zorgvuldige wijze afgewogen tegen het belang gediend bij realisatie van het TB.	Ja
	Uit het ontwerp blijkt dat alle voorzieningen van RWS worden verplaatst naar de Schependijk. Daaronder vallen ook voorzieningen die niet strikt noodzakelijk zijn voor het functioneren van de sluis.	Hoofdstuk 3 van de toelichting op het TB bevat een nadere onderbouwing van de noodzaak om ter plaatse een opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat, te realiseren. Daarbij is een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik nagestreefd, zodat het benodigd oppervlak voor dit terrein zo beperkt mogelijk blijft. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is inzichtelijk gemaakt welke consequenties de realisatie van (onder andere) dit terrein heeft voor de bedrijven op de Schependijk en hoe de belangen zijn afgewogen. Voor het bedrijf van inspreker geldt dat de realisatie van het opslag- en onderhoudsterrein een van de redenen is waarom het bedrijf ter plaatse niet	Ja

		gehandhaafd kan blijven. Andere redenen zijn de realisatie van de ontsluitingsweg en kaden en de hinder in de realisatiefase (zie hieronder).	
	Een definitie van sluis- en watergebonden activiteiten ontbreekt in het OTB.	Deze conclusie is correct. In het TB is de term "sluisgebonden functies" vervangen door "locatiegebonden nautische dienstverleners". Deze definitie is opgenomen in de begrippenlijst die als bijlage 1 bij het TB is gevoegd.	Ja
	In het OTB ontbreekt een voorwaardelijk verplichting om te voorkomen dat er werkzaamheden worden uitgevoerd zolang er geen verplaatsing naar een tijdelijke of definitieve locatie heeft plaatsgevonden.	<p>Het streven is om de gronden van inspreker te verwerven, voordat de realisatie van het TB aanvangt. Mocht dat niet lukken, dan wordt er gezorgd voor een ontsluiting van het perceel via de openbare weg en worden geen werkzaamheden verricht op het terrein van het bedrijf van inspreker. Eventuele schade die inspreker ondervindt vanwege de start van de werkzaamheden kan via de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 worden verhaald.</p> <p>Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is hier niet aan de orde omdat er voldoende mogelijkheden zijn om reeds te starten met de realisatie voordat het bedrijf is beëindigd of verplaatst.</p>	
Leefomgeving	Er is onvoldoende afstand tussen de ligplaatsen die aan de westzijde van de Schependijk worden aangelegd en het bedrijf van inspreker. Dit kan in strijd zijn met de regelgeving van onder meer externe veiligheid zoals het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren. Als een minimale afstand moet worden aangehouden, kan dit het bedrijf van inspreker beperken in haar bedrijfsvoering.	<p>Het bedrijf van inspreker wordt vanwege de realisatie van het TB geamoveerd, zodat de vraag of ten aanzien van haar bedrijf wordt voldaan aan de regels omtrent externe veiligheid niet relevant is.</p> <p>Los daarvan maakt inspreker niet duidelijk op welke wijze de aanleg van de ligplaatsen aan de westzijde van de Schependijk, niet in overeenstemming zijn met het Europese verdrag inzake het internationale</p>	

		<p>vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren. Inspreker concludeert ook niet dat het TB niet voldoet. Er wordt enkel gesteld dat het in strijd kan zijn met dit verdrag.</p> <p>Het genoemde Verdrag is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd via de Regeling van 18 juni 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/221 sector I&O, tot wijziging van de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen in verband met de tweejaarlijkse revisie van het ADNR, de totstandkoming van het ADN en de inwerkingtreding van de richtlijn nr. 2008/68/EG. De Regeling richt zich op het binnenvaartschip en de technische eisen die worden gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip. De voorzieningen in het TB voldoen aan de door de wet gestelde eisen over veiligheid. Het is aan de binnenvaartschippers om zorg te dragen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in overeenstemming met de Regeling.</p>	
	<p>Er is geen rekening gehouden met milieueffecten zoals geluid- en trillingshinder op het bedrijf als gevolg van de realisatie van de Nieuwe Sluis. Er is enkel gekeken naar geluidsgevoelige objecten. Werknemers die voor het bedrijf actief zijn op de locatie krijgen echter ook te maken met een forse geluidsbelasting.</p>	<p>Het bedrijf van inspreker moet worden geamoveerd vanwege de realisatie van het TB. De vraag welke hinder het bedrijf zou ondervinden gedurende de realisatiefase is daarmee niet relevant. Los van het feit dat het bedrijf moet worden geamoveerd, worden bedrijven door de wet niet aangemerkt als geluidgevoelige objecten die een bijpassende bescherming behoeven. Hierdoor is er geen wettelijk kader voor het toetsen van geluidnormen bij bedrijven.</p> <p>Ten aanzien van trillingshinder is van belang of en welke trillingsgevoelige handeling binnen het bedrijf worden uitgevoerd. Door trillingshinder kan sprake</p>	

		zijn van een belemmering van de bedrijfsvoering. Verplaatsing (tijdelijk of permanent) van het bedrijf of compensatie van geleden schade kan bij een bedrijf dat trillingsgevoelige handelingen verricht aan de orde zijn. In dit geval moet het bedrijf van inspreker sowieso al worden verplaatst vanwege de realisatie van het TB, zodat eventuele trillingshinder in de realisatiefase voor haar niet van belang is.	
Natuur	Uit het OTB blijkt niet welke toename aan vracht en vervoer het gevolg is van realisatie van de Nieuwe Sluis. Beschreven is dat er geen sprake is van effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Dit lijkt onwaarschijnlijk gelet op de toename aan scheepvaart als gevolg van de Nieuwe Sluis. Meer specifiek wordt gewezen op Natura2000-gebied 'Zwin en Kievittepolder' dat is aangewezen voor onder meer het stikstofgevoelige habitatype 'Grijze duinen kalkarm [H2130]' en 'Westerschelde en Saeftinghe'.	Het project Nieuwe Sluis Terneuzen is aangemerkt als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof die sinds 1 juli 2015 van kracht is. Binnen dit PAS is ontwikkelruimte gereserveerd voor het project. Vanwege de inwerkingtreding van de PAS op 1 juli 2015, kan het project daar nu gebruik van maken en zijn de Passende beoordeling en het TB hierop aangepast. Hiermee is verzekerd dat het project geen afbreuk doet aan de voor de betrokken Natura2000-gebieden gestelde instandhoudingsdoelstellingen.	Ja
	Niet is aangetoond dat de Flora- en faunawet niet aan de uitvoering van het te nemen Tracébesluit in de weg staat. Met name voor de vernietigen van rust- en verblijfplaatsen voor de huismus ligt het verkrijgen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet niet in de lijn der verwachting.	Voor vaststelling van het TB is voldoende dat het in de lijn der verwachting ligt dat een ontheffing op grond van de Flora en faunawet kan worden verleend. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 13 mei 2009 (zknr. 200902624/1) overwogen dat ontheffing slechts kan worden verleend als er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soort. Voor ontheffing ten behoeve van soorten genoemd in Bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, voor alle van nature op het Europese grondgebied voorkomende vogels en	Nee

		<p>voor soorten genoemd in bijlage 1 bij het Vrijstellingsbesluit geldt als aanvullende voorwaarde dat de ontheffing slechts kan worden verleend indien geen andere bevredigende oplossing bestaat met het oog op de in artikel 75 van de Ffw en in het krachtens die bepaling vastgestelde Vrijstellingsbesluit nader aangeduide belangen.</p> <p>In het TB en het deelrapport Natuur dat als bijlage bij het MER is gevoegd, is aangetoond dat de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten, met het nemen van een aantal maatregelen, niet in het geding is. Daarnaast is gebleken dat een andere bevredigende oplossing in relatie tot het project niet mogelijk is. Er is daarmee voldoende zicht op het verkrijgen van een Ffw-ontheffing voor de realisatie van de Nieuw Sluis.</p>	
--	--	---	--

Zienswijze 18

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Functieverplaatsing en vastgoed	Op grond van de regels uit het OTB is niet duidelijk of het bedrijf van inspreker op de huidige locatie blijft voortbestaan of moet verplaatsen.	Uit de zienswijzen op het OTB is gebleken dat het OTB onvoldoende duidelijk maakt wat op de Schependijk gaat wijzigen en welke bedrijven vanwege deze wijzigingen moeten worden verplaatst. Dit is aangepast.	Ja
	Er is niet onderzocht of het bedrijf van inspreker op de locatie kan voortbestaan. Het bedrijfsgebouw op de locatie is aangemerkt als te verwijderen. Niet is in het OTB duidelijk gemaakt of het bedrijf daarom moet worden verplaatst of binnen het resterende terreindeel een nieuw bedrijfsgebouw wordt gerealiseerd. Hierover had in het OTB duidelijkheid moeten worden verschaft.	Ten opzichte van het OTB is de indeling van de Schependijk en de op de Schependijk voorziene functies deels gewijzigd en vooral beter weergegeven. Inzichtelijk is gemaakt dat het TB voorziet in de gedeeltelijke afgraving van de Schependijk. Het zuidelijke resterende deel wordt ingericht als opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder (Rijkswaterstaat) en ten behoeve van diverse infrastructurele voorzieningen, waar onder een ontsluitingsweg en kaden. Nieuw is dat het noordelijk deel wordt ingericht als tijdelijk werkterrein. Het bedrijf van inspreker moet ter plaatse geheel worden geamoveerd. De gronden worden deels afgegraven en zijn benodigd voor de nieuwe ontsluitingsweg en kade. Het resterende deel is benodigd voor de aanleg van de kade en daarna het opslag- en onderhoudsterrein. Ook zou het bedrijf in de nieuwe situatie de kade aan de oostzijde van de huidige Schependijk niet meer kunnen gebruiken, omdat hier overnachtingsplaatsen voor schepen zijn voorzien. Deze functies zijn op de TB-kaart opgenomen, waarmee voor het bedrijf van inspreker voldoende	Ja

		zekerheid wordt gegeven over de indeling van de Schependijk in de gebruiksfase en de gevolgen daarvan voor dit bedrijf.	
	In het OTB is verder ter plaatse van de locatie van het bedrijf een afmeervoorziening voorzien. Er valt echter niet uit op te maken of deze afmeervoorziening exclusief door het bedrijf kan worden gebruikt. Dit is wel noodzakelijk voor de bedrijfsvoering.	De afmeervoorziening die in het TB is voorzien is, zoals de besluittekst vermeldt, bedoeld voor overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen en voor ontsluiting van het opslag- en onderhoudsterrein van de sluisbeheerder (Rijkswaterstaat) via het water. Voor een exclusieve afmeervoorziening voor het bedrijf van inspreker is aan de Schependijk op deze plek geen ruimte.	
	In het OTB wordt niet duidelijk gemaakt welke indeling van functies de Schependijk krijgt vanwege de herziening van de sluis. Onduidelijk is of het bedrijf verplaatst moet worden en als dat het geval is, of zij terugkeert op de Schependijk. Er is geen rekening gehouden met de belangen van het bedrijf en hoe eventuele nadelige effecten kunnen worden beperkt.	In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is een belangenafweging opgenomen met betrekking tot de noodzakelijk activiteiten ten behoeve van het project en de op de Schependijk aanwezige bedrijven. Daarin is ook afgewogen of de bedrijven op de huidige locatie behouden kunnen blijven. Ook is aangegeven welke locaties tijdelijk of definitief beschikbaar zijn voor huisvesting van het bedrijf van inspreker.	Ja
	In het landschapsplan dat ter inzage is gelegd met het OTB lijkt in meer detail bepaald welke functies aan de Schependijk worden toegekend. Daaruit valt af te leiden dat de gronden voor opslag van RWS samenvallen met de gronden die door het bedrijf van inspreker worden gebruikt.	Het landschapsplan is aangepast op de in het TB doorgevoerde wijzigingen.	Ja
	Uit het ontwerp blijkt dat alle voorzieningen van RWS worden verplaatst naar de Schependijk. Daaronder vallen ook voorzieningen die niet strikt noodzakelijk zijn voor het functioneren van de sluis. Inspreker vraagt zich af waarom de voorzieningen van RWS op deze plek moeten worden gerealiseerd, omdat dit ook elders kan met behoud van	Hoofdstuk 3 van de toelichting op het TB bevat een nadere onderbouwing van de noodzaak om ter plaatse een opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat, te realiseren. Daarbij is een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik nagestreefd, zodat het benodigd oppervlak voor dit terrein zo beperkt mogelijk blijft.	

	functionaliteit en doelmatigheid van de voorzieningen.	<p>In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is inzichtelijk gemaakt welke consequenties de realisatie van (onder andere) dit terrein heeft voor de bedrijven op de Schependijk en hoe de belangen zijn afgewogen.</p> <p>Voor het bedrijf van inspreker geldt dat de realisatie van het opslag- en onderhoudsterrein een van de redenen is waarom het bedrijf ter plaatse niet gehandhaafd kan blijven. Andere redenen zijn de afgraving van de Schependijk, de realisatie van de ontsluitingsweg en kade en het niet langer kunnen gebruiken van de kade aan de oostzijde van de huidige Schependijk.</p>	
	Het OTB is in strijd met het recht te inzage gelegd omdat het besluit niet berust op een volledige belangenafweging (ABRvS 5 december 2000, AB 2001, 77, m.nt. F.C.M.A. Michiels). Daarom wordt gevraagd het bedrijf ter plaatse te laten voortbestaan. Als dit op grond van een deugdelijke onderbouwing niet mogelijk is, wordt verzocht de verplaatsing van het bedrijf op te nemen in het besluit en de bijbehorende verbeelding.	<p>In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord is een belangenafweging opgenomen met betrekking tot de noodzakelijk activiteiten ten behoeve van het project en de op de Schependijk aanwezige bedrijven. Daarmee zijn de belangen van inspreker voldoende inzichtelijk gemaakt en zijn deze belangen op een zorgvuldige wijze afgewogen tegen het belang gediend bij realisatie van het TB.</p> <p>De Tracéwet biedt niet de mogelijkheid om in het TB een vervangende locatie voor inspreker op te nemen. Daarom bevat het TB bijvoorbeeld geen bepalingen over de inrichting van het noordelijk deel van de Schependijk na realisatie van het TB. Dit laat onverlet dat in bijlage 1 bij deze Nota van Antwoord inzichtelijk is gemaakt welke vervangende locaties voor inspreker beschikbaar zijn.</p>	Ja
	Een definitie van sluis- en watergebonden activiteiten ontbreekt in het OTB.	Deze conclusie is correct. In het TB is de term 'sluisgebonden functies' vervangen door	Ja

		“locatiegebonden nautische dienstverleners”. Deze definitie is opgenomen in de begrippenlijst die als bijlage 1 bij het TB is gevoegd. Overigens is het bedrijf van inspreker niet als zodanig aan te merken.	
	In het OTB ontbreekt een voorwaardelijk verplichting om te voorkomen dat er werkzaamheden worden uitgevoerd zolang er geen verplaatsing naar een tijdelijke of definitieve locatie heeft plaatsgevonden.	Het streven is om de gronden van inspreker minnelijk te verwerven, en als dat niet lukt te onteigenen, voordat de realisatie van het TB aanvangt. Mocht dat niet lukken, dan wordt er gezorgd voor een ontsluiting van het perceel via de openbare weg en het water en worden geen werkzaamheden verricht op het terrein van het bedrijf van inspreker. Eventuele schade die inspreker ondervindt vanwege de start van de werkzaamheden kan via de Beleidsregel nadeelcompensatie Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014 worden verhaald. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is hier niet aan de orde omdat er voldoende mogelijkheden zijn om reeds te starten met de realisatie voordat het bedrijf is beëindigd of verplaatst.	Nee
Leefomgeving	Er is geen rekening gehouden met milieueffecten zoals geluid- en trillingshinder op het bedrijf als gevolg van de realisatie van de Nieuwe Sluis. Er is enkel gekeken naar geluidsgevoelige objecten. Werknemers die voor het bedrijf actief zijn op de locatie krijgen echter ook te maken met een forse geluidsbelasting.	Het bedrijf van inspreker moet worden geamoveerd vanwege de realisatie van het TB. De vraag welke hinder het bedrijf zou ondervinden gedurende de realisatiefase is daarmee niet relevant. Los daarvan worden bedrijven door de wet niet aangemerkt als geluidgevoelige objecten die een bijpassende bescherming behoeven. Hierdoor is er geen wettelijk kader voor het toetsen van geluidnormen bij bedrijven. Ten aanzien van trillingshinder is van belang of en welke trillingsgevoelige handeling binnen het bedrijf	Nee

		worden uitgevoerd. Door trillingshinder kan sprake zijn van een belemmering van de bedrijfsvoering. Verplaatsing (tijdelijk of permanent) van het bedrijf of compensatie van geleden schade kan bij een bedrijf dat trillingsgevoelige handelingen verricht aan de orde zijn. Voor de belangenafweging ten aanzien van dit punt wordt verwezen naar bijlage 1 van deze Nota van Antwoord.	
Natuur	Uit het OTB blijkt niet welke toename aan vracht en vervoer het gevolg is van realisatie van de Nieuwe Sluis. Beschreven is dat er geen sprake is van effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Dit lijkt onwaarschijnlijk gelet op de toename aan scheepvaart als gevolg van de Nieuwe Sluis. Meer specifiek wordt gewezen op Natura2000-gebied 'Zwin en Kievittepolder' dat is aangewezen voor onder meer het stikstofgevoelige habitatype 'Grijze duinen kalkarm [H2130]' en 'Westerschelde en Saeftinghe'.	Het project Nieuwe Sluis Terneuzen is aangemerkt als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof die sinds 1 juli 2015 van kracht is. Binnen dit PAS is ontwikkelruimte gereserveerd voor het project. Vanwege de inwerkingtreding van de PAS op 1 juli 2015, kan het project daar nu gebruik van maken en zijn de Passende beoordeling en het TB hierop aangepast. Hiermee is verzekerd dat het project geen afbreuk doet aan de voor de betrokken Natura2000-gebieden gestelde instandhoudingsdoelstellingen.	Ja
	Niet is aangetoond dat de Flora- en faunawet niet aan de uitvoering van het te nemen Tracébesluit in de weg staat. Met name voor de vernietigen van rust- en verblijfplaatsen voor de huismus ligt het verkrijgen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet niet in de lijn der verwachting.	Voor vaststelling van het TB is voldoende dat het in de lijn der verwachting ligt dat een ontheffing op grond van de Flora en faunawet kan worden verleend. De Afdeling heeft in haar uitspraak van 13 mei 2009 (zknr. 200902624/1) overwogen dat ontheffing slechts kan worden verleend als er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soort. Voor ontheffing ten behoeve van soorten genoemd in Bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, voor alle van nature op het Europese grondgebied voorkomende vogels	Nee

		<p>en voor soorten genoemd in bijlage 1 bij het Vrijstellingsbesluit geldt als aanvullende voorwaarde dat de ontheffing slechts kan worden verleend indien geen andere bevredigende oplossing bestaat met het oog op de in artikel 75 van de Ffw en in het krachtens die bepaling vastgestelde Vrijstellingsbesluit nader aangeduide belangen.</p> <p>In het TB en het deelrapport Natuur dat als bijlage bij het MER is gevoegd, is aangetoond dat de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten, met het nemen van een aantal maatregelen, niet in het geding is. Daarnaast is gebleken dat een andere bevredigende oplossing in relatie tot het project niet mogelijk is. Er is daarmee voldoende zicht op het verkrijgen van een Ffw-ontheffing voor de realisatie van de Nieuw Sluis.</p>	
--	--	--	--

Zienswijze 19

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
<p>Functieverplaatsing en vastgoed</p>	<p>Het bedrijf van inspreker ontplooid op een aantal locaties op het huidige sluis- en watergebonden bedrijfsactiviteiten. Voor het bedrijf van inspreker is het essentieel dat alle bedrijfsonderdelen terugkeren in het tracégebied en dat er sprake is van een veilige, kwalitatief goede en op continuïteit gerichte reconstructie daarvan. De noodzaak hiertoe wordt ondersteund door de motie van 27 november 2014, 34000-A, nr. 45, met algemene stemmen aangenomen in de Tweede Kamer. Het ontwerp geeft echter geen invulling aan het bovenstaande.</p>	<p>De bedrijfsgebouwen van inspreker zijn gevestigd aan de Schependijk en moeten worden geamoveerd voor de realisatie van het TB. Daarnaast gebruikt inspreker binnen het projectgebied een aantal gronden en kades op basis van verschillende gebruiksovereenkomsten met het Rijksvastgoedbedrijf en vergunningen.</p> <p>Het bedrijf van inspreker is aan te merken als een "locatiegebonden nautische dienstverlener" zoals gedefinieerd in het TB en zal daarom worden herplaatst binnen het projectgebied. In het TB zijn daarvoor de volgende locaties voorzien: het bediengebouw Nieuwe Sluis, de nieuwe dienstenhaven aan de oostkant van de Westbuitenhaven en de kade direct ten zuidwesten van de Westsluis in de binnenhaven. Voor de nieuwe dienstenhaven is ten opzichte van het OTB een nieuw veilig ontwerp overeengekomen. Daarmee is invulling gegeven aan de motie van 27 november 2014, 34000-A, nr. 45. In de realisatiefase wordt zo nodig voor tijdelijke huisvesting gezorgd. Voor een nadere onderbouwing wordt hier verwezen naar bijlage 1 bij de Nota van Antwoord.</p>	<p>Ja</p>
	<p>In het OTB ontbreekt een voorwaardelijk verplichting om te voorkomen dat er werkzaamheden worden uitgevoerd zolang er geen verplaatsing naar een tijdelijke of definitieve locatie heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Zolang de bedrijfsgebouwen van inspreker op de Schependijk nog niet in eigendom zijn verkregen en/of verplaatst, wordt ervoor gezorgd dat de bedrijfsvoering op die locatie mogelijk blijft. Werkzaamheden die de bedrijfsvoering van het</p>	<p>Nee</p>

		<p>bedrijf van inspreker niet hinderen kunnen wel al worden opgestart. Zodra de percelen aan de Schependijk in eigendom zijn verkregen en het bedrijf naar een alternatieve locatie is verplaatst, zullen ook werkzaamheden op deze percelen worden uitgevoerd. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is hier niet aan de orde omdat er voldoende mogelijkheden zijn om reeds te starten met de realisatie voordat het bedrijf is beëindigd of verplaatst.</p>	
Dienstenhaven	<p>De dienstenhaven zoals die in het OTB is opgenomen voldoet niet aan de noodzakelijke veiligheid, zo blijkt uit onderzoek van het Deense FORCE Technology. De risico's van een open variant zijn 'unreasonably high'. Enkel een gesloten variant kan op deze plek worden overwogen. Op 12 februari 2015 is daarom in overleg met VNSC een alternatief ontwikkeld bestaande uit een gesloten dienstenhaven met invaart aan de westzijde, dat wel aan alle vereisten voldoet. Dit alternatief is echter niet meegenomen in het OTB. Naar de in het OTB opgenomen dienstenhaven is onvoldoende onderzoek gedaan waardoor het OTB onvoldoende is gemotiveerd en geen inzicht geeft in de gemaakte belangenafweging. Het ontwerpbesluit berust daarmee niet op een deugdelijke motivering. Daarnaast staat de uitvoerbaarheid van het ontwerp niet vast.</p>	<p>Met het bedrijf van inspreker hebben gesprekken plaatsgevonden over een veilige dienstenhaven. Deze gesprekken waren ten tijde van het OTB nog niet afgerond. Mede naar aanleiding van deze gesprekken is het ontwerp van de dienstenhaven verder uitgewerkt tot een dienstenhaven met een beschermde constructie en opening aan de westzijde. Realisatie van dit uitgewerkte ontwerp is in het TB voorzien. Daarmee is een veilige dienstenhaven voor de huisvesting van de maritieme dienstverleners op het sluiscomplex in Terneuzen gegarandeerd.</p>	Ja
	<p>Aanpassingen aan de in het ontwerp opgenomen dienstenhaven moeten passen binnen de financiële kaders. De opgenomen voorkeursvariant is zeer sober. Praktisch iedere aanpassing aan deze variant leidt tot hogere kosten en zou dus buiten de gestelde</p>	<p>De in het TB opgenomen dienstenhaven biedt voldoende ruimte om alle maritieme dienstverleners te faciliteren met ligplaats(en) en binnenruimte ter vervanging van de bestaande voorzieningen. Daarnaast zijn in het TB voor het bedrijf van</p>	Ja

	kaders vallen.	inspreker ligplaatsen en bedrijfsruimten voorzien in de binnenhaven aan de westzijde van de Westsluis en in het Bedieningsgebouw Nieuw Sluis.	
	Inspreker heeft vernomen dat de in overleg met de VNSC tot stand gekomen variant, niet door de VNSC wordt gedragen en uitgegaan wordt van de eigen voorkeursvariant. Dit standpunt heeft de VNSC niet met inspreker gedeeld, waardoor indruk ontstaat dat wordt geprobeerd inspreker met een kluitje in het riet te sturen en straks over te gaan tot onteigening. Deze handelwijze wordt sterk veroordeeld.	Uitgangspunt is altijd geweest een TB met een diensthaven waarin voldoende ruimte is om de locatie gebonden nautische dienstverleners te faciliteren. Daarbij is altijd het streven geweest om inspreker daarover goed te informeren en het is jammer dat inspreker daar een ander beeld bij heeft.	
	Het OTB schiet op een groot aantal punten tekort: <ol style="list-style-type: none"> 1. Er is geen definitie van water- en sluisgebonden bedrijvigheid opgenomen; 2. Er is geen waarborg opgenomen voor het voorzetten van de activiteiten van inspreker; 3. Het ontwerp biedt kwalitatief en kwantitatief onvoldoende ruimte voor de bedrijfsactiviteiten van inspreker; 4. De in het ontwerp opgenomen diensthaven voldoet niet aan de te stellen veiligheidseisen; 5. De gezamenlijk met VNSC ontwikkelde variant is ten onrechte niet opgenomen; 6. Het in het OTB toegelaten gebruik van de diensthaven is onvoldoende om de bedrijfsactiviteiten van inspreker te faciliteren; 7. Op grond van de regels kan de ingang van de diensthaven niet aan de oostzijde worden gerealiseerd; 8. Het toegestane bouwooppervlak van 1.000 m² is onvoldoende om voor herhuisvesting van de bedrijfsactiviteiten van inspreker nu er in het gebouw ook andere dienstverleners moeten worden gehuisvest; 9. Er is geen voorziening voor de activiteiten van inspreker tijdens de realisatiefase; 10. De door inspreker gewenste ruimte in de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deze conclusie is correct. In het TB is de term sluisgebonden bedrijvigheid vervangen door "locatiegebonden nautische dienstverleners". Hiervoor is ook een definitie opgenomen. 2. Het TB voorziet in voldoende ruimte om de huidige activiteiten van het bedrijf van inspreker voort te zetten, zoals hierboven uiteengezet. 3. Het TB is aangepast ten opzichte van het OTB. Er is voldoende ruimte om de huidige activiteiten van het bedrijf voort te zetten. 4. Het ontwerp van de diensthaven is in het TB aangepast. 5. Het ontwerp is qua vormgeving gelijk aan het door inspreker voorgestelde ontwerp. In het TB is een veilige, sobere en doelmatige variant van de diensthaven opgenomen die voldoende ruimte biedt om de huidige activiteiten van de maritieme dienstverleners te faciliteren. Daarnaast zijn in het ontwerp in het TB randvoorwaarden uit onder meer het Landschapsplan opgenomen. 6. Het toegelaten gebruik in de diensthaven is in het TB aangepast. 7. De regels in het TB gaan uit van een ingang van de diensthaven aan de westkant, conform het ontwerp. 	Ja

	<p>binnenhaven ontbreekt of is te beperkt;</p> <p>11. Gelet op de verwachte stijging in transportbewegingen bij de sluisen is een status quo in het aantal ligplaatsen en beschikbare voorzieningen niet realistisch en te beperkt.</p>	<p>8. Het toegestane bouwoppervlak in combinatie met de toegestane bouwhoogte geeft voldoende ruimte voor het huisvesten van locatiegebonden nautische dienstverleners.</p> <p>9. In de realisatiefase is ruimte voorzien voor het bedrijf van inspreker. Deze ruimte wordt onder andere gerealiseerd door een tijdig aanleggen van een eerste kadevoorziening in de nieuwe dienstenhaven. Daarnaast kunnen ook op andere locaties bij het sluisencomplex tijdelijke voorzieningen worden gerealiseerd.</p> <p>10. In het TB is voor het bedrijf van inspreker ruimte voorzien in de binnenhaven aan de westzijde van de Westsluis. Het betreft een kadevoorziening, steiger en bebouwing ten behoeve van scheepsbevoorrading. De ruimte is gelijk aan de huidige ruimte aan de binnenhaven.</p> <p>11. Op basis van de gegevens over scheepvaartbewegingen op het sluisencomplex tot 2040 is het aantal benodigde ligplaatsen bepaald. Deze benodigde ligplaatsen worden binnen het project gerealiseerd. Ten aanzien van de voorzieningen voor het bedrijf van inspreker voorziet het project in het terugbrengen van de beschikbare ruimte die het bedrijf van inspreker nu heeft. Eventueel noodzakelijke ruimte die het bedrijf in de toekomst nodig heeft, wordt niet door het project ingevuld.</p>	
Juridisch	<p>De aanvangsbeslissing van voor 1 januari 2012 is niet ter inzage gelegd. Hierdoor kan niet worden beoordeeld of de aanvangsbeslissing voor 1 januari 2012 is genomen. Inspreker constateert dat er een onjuiste procedure is gevolgd.</p>	<p>Op grond van het Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707, houdende aanwijzing van projecten als bedoeld in artikel III, tweede lid, van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten is het project 'Grote Zeesluis Terneuzen' aangewezen als project waarop de procedure</p>	Ja

		omtrent startbeslissing en verkenning zoals opgenomen in de gewijzigde Tracéwet niet van toepassing is. De tekst van het OTB is op dit punt niet correct en daarom aangepast.	
	Strijd met fair-play beginsel: de overheid moet bij het nemen van een besluit de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen. Daarvan is hier geen sprake. Er worden wisselende en tegenstrijdige berichten verspreid gedreigd met geveltaxaties en onteigening. Dit grenst aan machtsmisbruik. Inspreker is hier niet van gediend.	Er hebben diverse gesprekken plaats gevonden en die vinden nog plaats, waarbij de diverse ambtenaren naar eer en geweten optreden. De kritiek wordt dan ook niet herkend.	Nee
	Het OTB voldoet niet aan artikel 10 Tracéwet omdat: <ol style="list-style-type: none"> 1. er geen nauwkeurige inventarisatie voor handen is van de aanwezige sluisgebonden diensten van inspreker en hoe deze worden gewaarborgd; 2. het benodigde onderzoek naar de uitvoerbaarheid ontbreekt, o.a. naar het feit dat personeel ook in de dienstehaven overnacht; 3. er is geen onderzoek in de buitenhaven meegenomen. De onderzoeken naar geluid en lucht dateren van voor het bekend worden van de voorkeursvariant. Daarmee is onduidelijk of activiteiten van inspreker en andere nautische voorzieningen vergund kunnen worden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Er is een inventarisatie van de locatiegebonden nautische dienstverlening ten behoeve van het sluisencomplex gemaakt. Vervangende ruimte voor deze voorzieningen wordt gerealiseerd in de nieuwe dienstehaven, het gebouw in de nieuwe dienstehaven, aan de Goese kade en in het bedieningsgebouw van de Nieuwe Sluis. Hiermee krijgt alle locatiegebonden nautische dienstverlening van het bedrijf van inspreker een nieuwe plek op het sluisencomplex. 2. De overnachtingsmogelijkheden voor het personeel in de dienstehaven hebben een directe relatie met de bedrijfsmatige activiteiten. Daarom is geen sprake een 'gevoelige bestemming' die onder de wet is beschermd. 3. In het OTB was een zeer ruime mogelijkheid voorzien voor het realiseren van een dienstehaven. Deze ruimte is in de onderzoeken ten behoeve van het OTB/TB betrokken. De uitwerking van voorkeursvariant zoals die wordt gerealiseerd past binnen het OTB kader en zal daarom waarschijnlijk minder maar in ieder geval geen grotere effecten hebben ten aanzien van lucht en geluid. Het planologisch kader voor de vergunningverlening is met het TB gegeven. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat 	Ja

		de betreffende activiteiten niet vergund kunnen worden.	
--	--	---	--

Zienswijze 20

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Algemeen	Er zijn onjuistheden ontstaan doordat niet naar bepaalde documenten uit het voortraject is verwezen en resultaten uit deze documenten zijn onvoldoende meegewogen.	In paragraaf 1.2 van de toelichting bij het Tracébesluit is inzicht gegeven in de voorgeschiedenis. Verder wordt voor meer achtergrondinformatie verwezen naar de website: www.nieuwesluisterneuzen.eu onder downloads en links. Deze informatie geeft een goed beeld van de voorgeschiedenis. Daarnaast zijn de resultaten uit het voortraject in meer en mindere mate meegenomen en hebben mede geresulteerd in onderliggend besluit. Zie hiervoor paragraaf 1.4 van de toelichting bij het Tracébesluit.	Nee
Algemeen	Er is niet verwezen naar de in uitvoering zijnde "Binnenwaterwet Seine-Schelde"	In de toelichting bij het Tracébesluit in paragraaf 1.1. en 2.2.2 wordt het belang van de Seine-Scheldeverbinding onderkend.	Nee
Verkeer scheepvaart-hinder	De sloop van de Middensluis is niet in het belang van de binnenvaart gelet op vermindering van vaarafstanden, vaartijden en emissies.	Op het sluisencomplex van Terneuzen worden zeeschepen en binnenvaartschepen geschut. De locatie van de Nieuwe Sluis is daarom een optimalisatie waarbij zowel met de belangen van de zeevaart als van de binnenvaart rekening is gehouden.	Nee
Voorkeursvariant	De besluitvorming na 2009 is gebaseerd op een 'tunnelvisie' waarbij de locatie, zijnde bestaande Middensluis, al vast lag.	In hoofdstuk 4 van het MER is een overzicht gegeven van de selectie van het voorkeursalternatief dat in het MER is uitgewerkt in verschillende varianten. Om te komen tot het voorkeursalternatief zijn verschillende alternatieven met en zonder behoud van de Middensluis overwogen. Op basis van de te verwachten kosten en baten en milieueffecten is met het oog op de gestelde doelstellingen gekozen voor een nieuwe	Nee

		sluis op het complex, waarbij de Middensluis komt te vervallen.	
Verkeer scheepvaart-hinder	De real-time simulaties grote zeesluis van MARIN, oktober 2014 uit het deelrapport MER Verkeer en Vervoer zijn gebaseerd op twee verkeerde rekenprogramma's. Het ene rekenprogramma (WAROS) is alleen geschikt voor schepen met geringe diepgang en het andere rekenprogramma (DELPASS) is alleen geschikt voor de invloed van varende zeeschepen op afgemeerde zeeschepen in ondiep water. Dit heeft mogelijk een negatief effect op de uitkomst van genoemde simulaties.	In het rapport van de real-time simulaties, uitgevoerd door het gerenomeerd en onafhankelijk onderzoeksbureau Marin en gevalideerd door de loodsen, is uitgebreid onderbouwd hoe het verloop van de hydrodynamische krachten bij het invaren van de sluis is benaderd.	Nee
Verkeer scheepvaart-hinder/Externe veiligheid	De nautische veiligheid en daarmee de externe veiligheid is onderbelicht doordat er geen aandacht is geschonken aan de interactie tussen koers kruisend en in en uitvarende zee- en binnenvaart. Deze interactie doet zich voor zowel in de buitenvoorhaven als in de binnenvoorhaven.	Op dit punt is het MER rapport Verkeer en Vervoer aangevuld. In totaal zijn in de aanvullende studie voor de voorkeursvariant 39 simulaties uitgevoerd. Hiervan waren er 8 met een gecombineerde brug zeevaart en 7 met een gecombineerde brug binnenvaart, zodat er in totaal 54 vaarten beschikbaar waren voor de evaluatie. Mede op basis hiervan is een operationeel concept uitgewerkt waarmee de capaciteit van de sluis in de gebruiksfase ten volle kan worden benut zonder afbreuk te doen aan de nautische veiligheid. Uitgangspunt daarbij is gemengd gebruik van de sluisen voor zee- en binnenvaart, met een preferentie voor de binnenvaart door de Oost- en Westsluis. De inrichting van het sluisencomplex met betrekking tot wacht- en opstelplaatsen is afgestemd op dit operationeel concept. Daarnaast wordt het project Might uitgevoerd (o.a. planning van scheepvaart). Deze planning leidt er mede toe dat	MER aanvulling nautische veiligheid

		per schip in een vroeg stadium bekend is welke wacht- en opstelplaatsen gebruikt moeten worden. Hiermee vinden eventuele kruisingen in de voorhavens ook gepland plaats. Bij de kwalitatieve beoordeling van de effecten op de externe veiligheid is ook rekening gehouden met de kans op aanvaringen tussen zeeschepen onderling, zeeschepen en binnenvaartschepen en binnenvaartschepen onderling.	
Algemeen	Er zou een tekort zijn bij de overheid aan praktische nautische, nautisch-technische en nautisch-juridische kennis waar de kwaliteit van dit project onder lijdt.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
Algemeen	Inspreker maakt zich in verband met dit project ernstige zorgen over adequate besteding van het ook door hem opgebracht belastinggeld.	Dit project werkt aan efficiënte besteding van de gelden opgebracht door Vlaanderen en Nederland.	Nee
Schade	Inspreker vreest voor omrijnschade tijdens de bouw van de nieuwe sluis.	Voor zover er schade door het project optreedt kan inspreker een beroep doen op de nadeelcompensatie-regeling uit artikel 12 in het Tracébesluit.	Nee
Verkeer scheepvaart- hinder/Externe veiligheid	Inspreker heeft het aangekondigde aanvullende onderzoek op nautische veiligheid nog niet gezien.	Dit klopt, het aanvullende onderzoek zal worden gepubliceerd tegelijk met het definitieve Tracébesluit.	Nee
Voorkeursvariant	Inspreker is het niet eens met de voorkeursvariant en pleit voor een nieuwe sluis buiten het huidige complex aan de Westzijde.	Zoals in paragraaf 1.4.2 in de toelichting bij het Tracébesluit staat beschreven is een sluis buiten het huidige sluisencomplex afgevalen vanwege meer negatieve milieugevolgen en vanwege het feit dat zo'n sluis beduidend duurder is dan de voorkeursvariant.	Nee
Verkeer scheepvaart hinder/Externe	De nautische- en externe veiligheid is niet gediend met de sloop van de Middensluis en dat zal tijdens de bouwfase tot problemen leiden.	De Nieuwe Sluis wordt aangelegd binnen het bestaande sluisencomplex. Binnen deze omstandigheid is het onontkoombaar om de	Nee

veiligheid		Middensluis bij de start van de realisatie buiten gebruik te stellen. Uit het deelrapport externe veiligheid blijkt dat de realisatiefase iets slechter scoort dan de autonome ontwikkeling. Het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico zijn echter dermate laag dat, in relatie tot ligging van de kwetsbare objecten en de GR-richtwaarde, de negatieve effecten verwaarloosbaar zijn.	
Wachtplaatsen	Indien de wachtplaatsen tevens gebruikt worden voor ligplaatsen voor de binnenvaart, dan doet dat afbreuk aan de nautische veiligheid.	Ervan uitgaande dat inspreker bedoelt dat wacht- en opstelplaatsen tevens worden gebruikt als overnachtingsplaats is dit ter plaatse van de Oostsluis en de Nieuwe Sluis niet aan de orde. Aan de westzijde van de binnenvoorhaven is dit voor 4 plaatsen wel aan de orde. Aangezien er 's-nachts veel minder behoefte is aan wacht-en opstelplaatsen kunnen een aantal locaties geschikt worden gemaakt voor dubbel gebruik; overdag wachten en opstellen, 's-nachts overnachten.	
Kanaalaanpassingen	Komt er en zo ja wanneer komt er een kennisgeving inzake een MER en OTB voor benodigde kanaalaanpassingen.	De huidige verwachting is dat eventueel benodigde kanaalaanpassingen de komende jaren niet zullen worden uitgevoerd.	Nee
Algemeen	Wat wordt bedoeld met passeertijd, overligtijd, wachttijd, permanente effecten, maatgevend schip.	<ul style="list-style-type: none"> • Passeertijd: totale wachttijd + schuttijd • Overligtijd: de tijd dat een schip ligt te wachten omdat de schutting al vol was en het betreffende schip niet mee geschut kon worden. • Wachttijd: de tijd tussen aankomst van het schip bij het sluisencomplex en de eerst volgende schutting van de kolk waaraan het schip is toegewezen. • Totale wachttijd: wachttijd + overligtijd • Permanente effecten: Effecten die ontstaan bij het gebruik van de Nieuwe Sluis, of effecten die ontstaan bij de bouw van de Nieuwe Sluis en die niet van tijdelijke aard zijn, die dus voortduren nadat de Nieuwe Sluis gerealiseerd is. 	Nee

		<ul style="list-style-type: none"> Maatgevend schip: Op pagina 23 in tabel 5-1 van het deelrapport Verkeer en Vervoer van het MER, staan de maten van de maatgevende zeeschepen waarmee de simulaties in de toekomstige situatie met kanaalaanpassingen zijn uitgevoerd. De maximale maat is 366 X 49 X 14,5. 	
Nautische veiligheid	Het deelaspect uit de MER Nautische veiligheid moet worden uitgebreid met scheepsongevallen(aanvaringen, schadevaringen, grondingen en brand) anders is er sprake van onderschatting van de nautische effecten.	De aspecten die worden genoemd worden deels in het deelrapport externe veiligheid en deels in het deelrapport verkeer & vervoer behandeld.	Nee
Recreatievaart	Doordat het MER geen aandacht schenkt aan de recreatievaart geeft dat een verkeerd beeld van het schutproces en het vlot en veilig scheepvaartverkeer.	In het rapport van de simulaties is beschreven hoe de recreatievaart in de vlootsamenstelling en de uitgevoerde simulaties is betrokken. Daarbij kan gesteld worden dat gezien de lage aantallen recreatievaart en het gebruik van de Oostsluis als voorkeursluis er geen afwijking van de bestaande situatie wordt verwacht. Mede gezien de verbreding van de havenmond wordt niet aannemelijk geacht dat de recreatievaart de nautische veiligheid zal beïnvloeden.	Nee
Nautische veiligheid	Het vervoer over water van gevaarlijke stoffen vallend onder externe veiligheid had ook in het kader van nautische veiligheid moeten worden meegenomen.	Het klopt dat dit onderdeel is van de nautische veiligheid. In de notitie 'Reikwijdte en detailniveau' is er voor gekozen om externe veiligheid separaat te rapporteren. Het deelrapport externe veiligheid en het deelrapport verkeer & vervoer dekken daarmee de nautische veiligheid volledig af.	Nee
Nautische veiligheid	Is de nautische veiligheid voor variant 3 zoals beschreven op pagina 161 van het MER Hoofdrapport ook voor deze variant afgewogen in de aanlegfase?	In zowel het deelrapport externe veiligheid als het deelrapport verkeer & vervoer is vastgesteld dat met betrekking tot externe- en nautische veiligheid de realisatiefase niet variantonderscheidend is.	Nee
Nautische veiligheid	Bij variant 3 wordt de inrichting van de buitenhaven enkel op de interactie tussen schepen voor wat	In de rapportage van de brugsimulaties is een overzicht opgenomen met de gegevens van de	Nee

	betreft de nautische veiligheid als positief beoordeeld. Inspreker acht dit te beperkt en wil daarbij weten welk soort schepen bij deze manoeuvres zijn betrokken?	gebruikte schepen. Vervolgens is per simulatie aangegeven van welk schip gebruik is gemaakt.	
Nautische veiligheid	Het ontbreken van inzicht tijdens de aanlegfase in de effecten van de afgenomen schutcapaciteit door het slopen van de Middensluis en geen inzicht over de ligging van wachtende schepen is een ernstige tekortkoming van het MER.	Het project Might wordt uitgevoerd (o.a. planning van scheepvaart). Deze planning leidt er mede toe dat per schip in een vroeg stadium bekend is welke wacht- en opstelplaatsen gebruikt moeten worden. Hiermee vinden eventuele kruisingen in de voorhavens ook gepland plaats.	Nee
Nautische veiligheid	Nautische veiligheid en vlotheid zou in het evaluatieprogramma moeten worden meegenomen.	De capaciteit wordt geëvalueerd op basis van het monitoren van beschikbaarheid en stremmingen. Verstoring van de nautische veiligheid leidt ook tot het niet (volledig) beschikbaar zijn en wordt daarmee impliciet gemonitord.	Nee
Juridische en feitelijke aandachtspunten	De Voorhaven, inclusief westelijke havenmond tot aan de lijn over de havenhoofden, behoort tot het Kanaal van Gent naar Terneuzen en niet tot de Westerschelde	Nautisch gezien klopt dit, het Tracébesluit is hier op aangepast.	Ja
Juridische en feitelijke aandachtspunten	Met Binnenhaven zal worden bedoeld de Voorhaven van de (zee)sluizen aan de binnenzijde(kanaalzijde) van het sluisencomplex.	Klopt, het Tracébesluit is hier op aangepast.	Ja
Nautische veiligheid	Het realiseren van wachtplaatsen volstaat, het realiseren van aanleg- en overnachtingsplaatsen schaadt de nautische veiligheid.	Ervan uitgaande dat inspreker bedoelt dat wacht- en opstelplaatsen tevens worden gebruikt als overnachtingsplaats is dit ter plaatse van de Oostsluis en de Nieuwe Sluis niet aan de orde. Aan de westzijde van de binnenhaven is dit voor 4 plaatsen wel aan de orde. Aangezien er 's-nachts veel minder behoefte is aan wacht en opstelplaatsen kunnen een aantal locaties geschikt worden gemaakt voor dubbel gebruik; overdag wachten en opstellen, 's-nachts overnachten.	Nee

Nautische veiligheid	Het realiseren van sleepbootligplaatsen dient vooral in de Westbuitenhaven te worden gesitueerd.	De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
Juridische en feitelijke aandachtspunten	Artikel 2a van het OTB impliceert dat de hoofdvaarweg Westerschelde vanaf de monding in zijn geheel wordt verdiept.	Om deze interpretatie te voorkomen is de tekst van artikel 2a in het Tracébesluit hierop aangepast.	Ja
Nautische veiligheid	Inspreker voorziet geen tijdige 'ontmenging' van zee- en binnenvaart maar juist vermenging, doordat meer binnenvaart gebruik zal gaan maken van de Westsluis en daardoor de invaart van de nieuwe sluis gaat kruisen.	Deze vermenging, inclusief voorrang voor de zeevaart, is in de effecten meegenomen en leidt niet tot onacceptabele negatieve effecten.	Nee
Juridische en feitelijke aandachtspunten	In plaats van omvang zou afmeting gebruikt moeten worden in relatie tot het object sluis.	De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.	Nee

Zienswijze 21

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
<p>Functieverplaatsing en vastgoed</p>	<p>Op grond van de regels uit het OTB is niet duidelijk of het bedrijf van inspreker op de huidige locatie blijft voortbestaan.</p>	<p>Ten opzichte van het OTB is de indeling van de Schependijk en de op de Schependijk voorziene functies deels gewijzigd en vooral beter weergegeven. Inzichtelijk is gemaakt dat het TB voorziet in de gedeeltelijke afgraving van de Schependijk. Het zuidelijke resterende deel wordt ingericht als opslag- en onderhoudsterrein voor de sluisbeheerder (Rijkswaterstaat) en ten behoeve van diverse infrastructurele voorzieningen, waar onder een ontsluitingsweg en kaden. Nieuw is dat het noordelijk deel wordt ingericht als tijdelijk werkterrein.</p> <p>Vanwege de inrichting van het noordelijk deel als werkterrein moet het bedrijf en twee bijbehorende bedrijfswoningen van inspreker in de realisatiefase worden geamoveerd. Na realisatie van het TB kan inspreker desgewenst weer op deze locatie terugkeren, mits het dan geldende bestemmingsplan dat toestaat.</p> <p>Voor de onderbouwing van de noodzaak van het tijdelijk werkterrein, de belangenafweging en de consequenties voor inspreker wordt verwezen naar paragraaf 3.8 van de toelichting bij het TB en bijlage 1 bij deze Nota van Antwoord.</p>	<p>Ja</p>
	<p>Er is niet onderzocht of het bedrijf van inspreker op de locatie kan voortbestaan vanwege te volgende te verwachten effecten:</p> <p>1. toenemende golflslag door grotere en meer schepen;</p>	<p>Het scheepvaartreglement wijzigt nu niet, dus er is nu geen toename in afmetingen van zeeschepen. Aangezien de scheepsgrootte gelijk blijft wordt er geen aanvullende snelheidsbeperking in het TB</p>	<p>Nee</p>

		<p>opgenomen.</p> <p>Op dit moment geldt op grond van artikel 38 lid 1a van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen dat alleen schepen met een maximale lengte van 265 meter, een maximale breedte van 34 meter en een maximale diepgang van 12,5 meter worden toegestaan. Daar brengt het Tracébesluit geen verandering in.</p> <p>Voor al deze schepen geldt op grond van artikel 6, lid 1 sub 8a van het reglement dat deze grote schepen maximaal 9 km/uur mogen varen. Voor kleinere schepen geldt een maximumsnelheid van 16 km/uur. Op het moment dat genoemde bepalingen aangepast zouden worden, zal een belangenafweging plaatsvinden. Opmerking verdient dat er momenteel een studie loopt naar de mogelijkheid van het Kanaal om zonder fysieke beperkingen grotere en bredere schepen aan te kunnen. Pas als op grond van dit onderzoek bovengenoemde bepalingen aangepast gaan worden, zal er een belangenafweging plaatsvinden en zullen de effecten op het kanaal en bijbehorende haveninfrastructuur worden meegenomen.</p>	
	2. verandering in waterstanden door schutten met de Nieuwe Sluis. Reparatie- en onderhoudswerkzaamheden vergen een zo stabiel mogelijke waterstand met zo min mogelijk waterbeweging. Dit is ook noodzakelijk om schade aan vaartuigen te voorkomen;	De minimale en maximale kanaalstanden wijzigen niet als gevolg van de aanleg van de Nieuwe Sluis.	Nee
	3. verandering in de waterstand zullen leiden tot	Zoals inspreker aangeeft verkeerd de damwand op	Nee

	<p>verdere aantasting van de damwand bij het perceel van het bedrijf van inspreker;</p>	<p>dit moment als in slechte staat. Het weer in goede staat brengen van deze damwand is daarmee primair een verantwoordelijkheid van inspreker. Zeker gelet op het feit dat eventuele wijzigingen in de waterstanden zich pas bij openstelling van de Nieuwe Sluis, in 2021, zullen voordoen. Daarnaast wijzigt na openstelling van de Nieuwe Sluis het kanaalpeil niet ten opzichte van de huidige situatie. Minimale en maximale waterstanden blijven daarmee gelijk. Inspreker zal hiermee rekening moeten houden in zijn bedrijfsvoering. Als inspreker gelet op het bovenstaand van mening is dat het herstel van de bestaande damwand extra kosten met zich brengt als gevolg van de Nieuwe Sluis, kan hij een beroep doen op de 'Beleidsregeling nadeelcompensatie Infrastructuur & Milieu 2014'.</p> <p>Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is</p>	
--	---	--	--

		<p>geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
	<p>4. wachtplaatsen voor pleziervaart aan de westzijde van het perceel van inspreker worden minder goed of niet bruikbaar omdat na realisatie van de Nieuwe Sluis hier geen wachtplaats voor pleziervaart is voorzien;</p>	<p>In het huidige sluisencomplex zijn er geen aparte wachtplaatsen voor de recreatievaart. De recreatievaart maakt gebruik de reguliere wachtplaatsen ten behoeve van de Oostsluis. Na realisatie van de Nieuwe Sluis wordt nieuwe wachtplaatsen voor de Oostsluis aan de zuidwestkant van de Schependijk en zuidoostkant van de Nieuwe Sluis ingericht. Dit zijn net als nu geen exclusieve voorzieningen voor het bedrijf van inspreker. Inspreker kan gebruik maken van deze voorzieningen voor zover dit niet strijdig is met het gebruik van een openbare voorziening bedoeld voor het goed functioneren van de sluis.</p>	Nee
	<p>5. er is geen rekening gehouden met milieuzonering nu aan de westzijde van het bedrijf mogelijk schepen zullen passeren met gevaarlijke stoffen aan boord. Dit kan in strijd zijn met de regelgeving van onder meer externe veiligheid waarvoor een minimale afstand moet worden aangehouden.</p>	<p>In verband met transport van gevaarlijke stoffen over het water is onderzoek gedaan naar externe veiligheidsrisico's in en om het sluisencomplex. Uit dit onderzoek blijkt dat de PR-contour niet buiten de oevers van het kanaal valt en het groepsrisico slechts in zeer beperkte mate toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft. In aanvulling op het OTB is in het TB een verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Het TB voldoet aan de gestelde eisen vanuit wet- en regelgeving.</p>	Nee
	<p>Het OTB onvoldoende is gemotiveerd en geen inzicht geeft in de gemaakte belangenafweging. Het ontwerpbesluit berust daarmee niet op een deugdelijke motivering. Enige manier om dit gebrek</p>	<p>In de afweging van de gewenste sluisvariant is naar de effecten van de sluis gekeken. Voor de bedrijven op de Schependijk is in bijlage 1 bij deze Nota van Antwoord een belangenafweging opgenomen.</p>	Nee

	<p>te herstellen is opnieuw een ontwerp ter inzage te leggen.</p>	<p>Als inspreker van mening is dat zij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 12 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 12 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
	<p>Een definitie van sluis- en watergebonden activiteiten ontbreekt in het OTB.</p>	<p>Deze conclusie is correct. In het TB is de term 'sluisgebonden functies' vervangen door 'locatiegebonden nautische dienstverleners'. Deze definitie is opgenomen in de begrippenlijst die als bijlage 1 bij het TB is gevoegd.</p>	<p>Ja</p>

	In het OTB ontbreekt een voorwaardelijk verplichting om te voorkomen dat er werkzaamheden worden uitgevoerd zolang er geen verplaatsing naar een tijdelijke of definitieve locatie heeft plaatsgevonden.	Zolang de betreffende percelen nog niet in eigendom zijn verkregen of het bedrijf nog niet is verplaatst, wordt er gezorgd voor een ontsluiting van het perceel via de openbare weg en het water en worden geen werkzaamheden verricht op het terrein van het bedrijf van inspreker. Eventuele schade die inspreker ondervindt vanwege de start van de werkzaamheden kan via de Beleidsregeling Nadeelcompensatie Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014 worden verhaald. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting is hier niet aan de orde omdat er voldoende mogelijkheden zijn om reeds te starten met de realisatie voordat het bedrijf is beëindigd of verplaatst.	Nee
Leefomgeving	Er is geen rekening gehouden met milieueffecten zoals geluid- en trillingshinder op het bedrijf en de twee woningen als gevolg van de realisatie van de Nieuwe Sluis. Er is enkel gekeken naar geluidsgevoelige objecten. Werknemers die voor het bedrijf actief zijn op de locatie krijgen echter ook te maken met een forse geluidsbelasting.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met name het heien overlast kan veroorzaken bij de woningen in de directe omgeving van het sluzencomplex. Bij het opstellen van de planning van de werkzaamheden dient dan ook specifieke aandacht te worden besteed aan de heiwerkzaamheden en de werkzaamheden in de avond- en nachtperiode. Op basis van opgemeten afstanden tussen mogelijke trillingsbronnen en woningen en bedrijven op de Schependijk worden overschrijdingskansen van de grenswaarde bij heiactiviteiten verwacht. Alleen de afstanden van het werk tot de woningen in de binnenstad van Terneuzen en andere woonlocaties, zoals Wulpenbek, is dusdanig groot dat verwacht wordt dat het risico op schade bij die woningen aanvaardbaar klein is.	Nee
Realisatiefase	Door de uitvoeringswerken is het bedrijf van	In het TB is op het terrein van het bedrijf van	Nee

	inspreker verminderd bereikbaar voor potentiële klanten. Dit kan jaren duren. Hiermee is geen rekening gehouden in het ontwerp.	inspreker in de realisatiefase een tijdelijk werkterrein voorzien. Dit betekent dat het bedrijf in ieder geval tijdelijk zijn bedrijfsactiviteiten naar elders moet verplaatsen of moet staken. Zorgen voor een goede bereikbaarheid tijdens de realisatiefase is in dat licht niet meer noodzakelijk.	
--	---	--	--

Zienswijze 22

Onderwerp	Samenvatting zienswijzen	Reactie zienswijzen	Wijziging TB/MER
Duurzaamheid en klimaat	Bij de bouwstenen in het MER ontbreken de effecten als gevolg van het amoveren (en eventueel weer opbouwen) van bestaande bebouwing.	Amoveren is inderdaad niet opgenomen in het hoofdrapport MER, wel in deelrapport duurzaamheid.	Nee
	Inspreker verzoekt de effecten van het amoveren van de bebouwing en in het bijzonder het Rijkswaterstaatkantoor in de beoordeling mee te nemen.	In deelrapport duurzaamheid zijn de kosten van amoveren meegenomen in Dubo calc, maar niet specifiek voor dit gebouw.	Nee
	Het nut en de noodzaak van het amoveren van het Rijkswaterstaatkantoor zijn niet onderbouwd. Inspreker mist onderzoek naar mogelijkheden tot behoud van dit unieke "voorbeeld DuBo-gebouw".	Het gebouw wordt geamoveerd vanwege hoogteverschil, ruimte in het horizontale vlak, en de locatie van het tijdelijk spuimiddel.	Nee

3 Bestuurlijke reacties

Bestuurlijke reactie 1

Naam bestuursorgaan: Waterschap Scheldestromen

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Schade	Schade bij overslag nieuwe keringen is niet voor rekening waterschap.	Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
Overdracht	Bij toekomstige overdracht nieuwe keringen project zal waterschap toetsen aan de nieuwe normering (Deltabeslis-singen 2014) en zal levensduur nieuwe damwand aandachtspunt zijn.	Idem.	Nee
Wateradvies	Reactie is tevens het wateradvies van het waterschap.	Het TB is hierop aangepast.	Ja

Bestuurlijke reactie 2

Naam bestuursorgaan: Gemeente Zelzate

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Water zoet/zout	Er is zorg over mogelijke verzilting, monitoring zoutgehalte is gewenst en maatregelen om negatieve zoutindringing te voorkomen moeten tijdig worden genomen.	Op dit moment is het kanaalwater al brak en zal ook zonder aanleg van de Nieuwe Sluis brakker worden. Door de komst van de Nieuwe Sluis zal dit proces toenemen, maar minder snel dan bij vaststelling OTB werd verwacht. Uit nadere onderzoeken, uitgevoerd na vaststelling OTB, blijkt namelijk dat het chloridegehalte in het kanaal als gevolg van het gebruik van de Nieuwe Sluis toeneemt, maar op grond van het langjarig gemiddelde gegevens tot 2050 binnen de KRW-norm voor chloride blijft. Mede vanwege de mogelijke grote gevolgen voor de omgeving, is in het TB een monitoringsverplichting opgenomen om de daadwerkelijke toename van het chloridegehalte na openstelling van de Nieuwe Sluis te volgen. Daarbij is tevens de verplichting opgenomen om de gegevens uit de monitoring te vergelijken met de resultaten van het uitgevoerde onderzoek. De monitoring zal plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van de VNSC en de gegevens zullen openbaar worden gemaakt. Blijken deze gegevens niet in overeenstemming en de toename van het chloridegehalte is hoger dan verwacht, dan is het treffen van maatregelen om binnen de KRW-norm te blijven alsnog noodzakelijk. Hiertoe is in het TB een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Verder is in het ontwerp al rekening gehouden dat op termijn relatief eenvoudig een drempel aangelegd kan worden om de indringing van zout te verminderen.	Ja

		<p>Voor alle schade door verzilting ten gevolge van de Nieuwe Sluis geldt, dat op grond van artikel 12 van het TB compensatie kan worden aangevraagd. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
Verkeer weg/hinder	Vanwege capaciteitsverhoging scheepsaanbod zal goederenstroom stijgen waardoor er zich op de weg mobiliteitsproblemen kunnen gaan voordoen. Gemeente verzoekt om een onderzoek naar de effecten daarvan op haar gemeente	Juist door de komst van de Nieuwe Sluis is de verwachting (volgens de Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse) dat de goederenstroom over land zal afnemen ten faveure voor het vervoer over water. Vanwege die verwachting zal er geen onderzoek naar de mobiliteitseffecten op de weg worden uitgevoerd.	Nee
informatie	Zodra er zich bij het project iets voordoet wat de gemeente rechtstreeks raakt wil zij rechtstreeks worden geïnformeerd.	De gemeente zal op de hoogte worden gehouden van alle voor haar relevante zaken.	Nee

Bestuurlijke reactie 3

Naam bestuursorgaan: Veiligheidsregio Zeeland (VRZ)

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Externe veiligheid	<p>De hoofdvraag is of aan de door de Commissie m.e.r. geadviseerde onderwerpen invulling is gegeven.</p> <p>Het advies van de Veiligheidsregio Zeeland (VRZ) betreffende externe veiligheid is opgebouwd aan de hand van het Advies commissie m.e.r. over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport omdat de genoemde onderwerpen ook relevant zijn voor het OTB.</p>	<p>Aan de door de Commissie voor de m.e.r. geadviseerde onderwerpen is invulling gegeven met uitzondering van het (kwantitatief) bepalen van groepsrisico en plaatsgebonden risico en het toetsten van de waarden aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. In het deelrapport MER Externe Veiligheid is gemotiveerd waarom hiervan is afgeweken. In het Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport d.d. 16 juni 2015 heeft de Commissie voor de m.e.r. hierover geen tekortkoming gesignaleerd, noch een aanbeveling gedaan voor de verdere besluitvorming. In het deelrapport MER Externe Veiligheid is de noodzakelijke informatie opgenomen ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming die heeft plaatsgevonden.</p>	Nee
Externe veiligheid	<p>VRZ vindt dat het onderwerp aard en omvang van de transporten van gevaarlijke stoffen deels is ingevuld maar mist twee ontwikkelingen die relevant zijn voor de omvang van de toekomstige transportbewegingen:</p> <p>a de ontwikkeling van de binnenvaartcorridor Amsterdam – Parijs;</p> <p>b ontwikkelingen langs het kanaal Gent - Terneuzen conform het Wensbeeld 2030 voor de Zeeuws Vlaamse Kanaalzone.</p> <p>VRZ adviseert deze ontwikkelingen te betrekken bij het</p>	<p>In het MER deelrapport Verkeer en Vervoer is beschreven op welke wijze de toekomstige scheepvaart is geprognosticeerd. In het MER deelrapport Externe Veiligheid is toegelicht dat de toekomstige (relatieve) verdeling van de gevaarlijke stofcategorieën is gebaseerd op de actuele telgegevens.</p> <p>Deze prognoses zijn gebaseerd op diverse studies, waaronder een veiligheidsonderzoek uit de verkenningsfase en een specifiek transportonderzoek voor het kanaal Gent-Terneuzen. Hiermee is – op</p>	Nee

	bepalen van de vervoersomvang voor zowel de autonome ontwikkeling als de voorkeursvariant (VKV).	globale basis – uitgegaan van locatie-specifieke prognoses. Deze prognoses zijn voldoende gedetailleerd om de effecten vanwege de scheepvaart als gevolg van de nieuwe sluis voldoende nauwkeurig in beeld te brengen.	
Externe veiligheid	<p>Uitvoeren kwantitatieve risicoberekening: VRZ adviseert om naast de kwalitatieve bepaling die is gedaan ook een kwantitatieve risicoberekening uit te voeren. Alleen dan is goed invulling te geven aan het inzichtelijk maken van de wijziging van het externe veiligheidsrisico (plaatsgebonden risico en groepsrisico).</p> <p>VRZ noemt de volgende redenen:</p> <p>a) de voorziene toename in vervoer gevaarlijke stoffen;</p> <p>b) de plaatsing van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de oeverlijnen,</p> <p>c) door af te wijken van het advies van de Commissie m.e.r. is onvoldoende invulling gegeven aan Toetsing aan grenswaarde, oriëntatiewaarde en criteria Basisnet.</p> <p>d) Representatieve risicoberekening kunnen wel uitgevoerd worden.</p> <p>De discussie ten aanzien van de kwalitatieve beoordeling komt omdat in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) staat dat RBM II niet geschikt is om te rekenen voor situaties met meer dan 10% zeevaart en dat in de cRvgs wordt aanbevolen een kwalitatieve inschatting te maken.</p> <p>VRZ ziet echter dat voor de Westerschelde in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie wel een representatieve kwantitatieve risicoberekening gemaakt is door DNV met een ander rekenprogramma. Ook is</p>	<p>Op 1 april 2015 zijn het <u>Besluit externe veiligheid transportroutes</u> (http://wetten.overheid.nl/BWBR0034233/geldigheidsdatum_20-10-2015) en de <u>Regeling basisnet</u> (http://wetten.overheid.nl/BWBR0035000/geldigheidsdatum_20-10-2015) in werking getreden. Hierdoor vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Overeenkomstig art. 45, lid 2 van de Beleidsregels EV beoordeling Tracébesluit valt het project zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen onder het overgangsrecht en dient de cRNVGS nog toegepast te worden.</p> <p>In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNGS) is beschreven op welke wijze moet worden omgegaan met de risicobepaling voor hoofdvaarwegen. Voor hoofdvaarwegen met zeevaart is hierover het volgende gesteld: “de risico’s van het transport van gevaarlijke stoffen in zeeschepen kunnen op dit moment nog niet met RBM II worden berekend. Zolang de hiervoor benodigde modellen nog niet in RBM II zijn opgenomen, wordt aanbevolen op vaarwegen waar het aandeel zeeschepen groter is dan 10% van het totale aantal schepen, een kwalitatieve inschatting van de risico’s te maken. (...)”. In lijn met deze beleidsuitgangspunten zijn de risico’s kwalitatief ingeschat en zijn geen andere rekeninstrumenten gebruikt.</p>	

	<p>recent voor de nieuwe Marinekazerne een QRA uitgevoerd voor de Westerschelde. Uit briefwisseling binnen het ministerie tussen Rijkswaterstaat/DVS en het Directoraat Veiligheid en Risico's, blijkt dat het Protocol Zee- en Binnenvaart (DNV) moet gaan gelden voor alle situaties met meer dan 10% zeevaart. Dit protocol is ook gebruikt bij de uitgevoerde risicoberekening voor de Westerschelde.</p> <p>e) In een eerdere fase is door de opstellers van het rapport toegezegd bij het uitwerking van het VKV een kwantitatieve analyse uit te voeren. Uit tabel 5.1 blijkt ook dat, ondanks eerdere toezegging, alleen kwalitatief onderzoek is uitgevoerd.</p>	<p>In het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport d.d. 22 oktober 2015 heeft de Commissie voor de m.e.r. hierover geen tekortkoming gesignaleerd, noch een aanbeveling gedaan voor de verdere besluitvorming.</p> <p>Het uitvoeren van berekeningen zal daarenboven niet leiden andere conclusies over het plaatsgebonden risico en het groepsrisico dan de conclusies die zijn getrokken op basis van de kwalitatieve effectbepaling.</p>	
Externe veiligheid	<p>Toename plaatsgebonden risico: VRZ adviseert een kwantitatieve analyse te maken voor het bepalen van de grootte van het plaatsgebonden risico en daarbij genoemde ontwikkelingen te betrekken.</p> <p>Bij de risicostudies ten behoeve van het Basisnet zijn de ontwikkeling van de zeesluis zelf, de binnenvaartcorridor Amsterdam - Parijs en de ontwikkelingen langs het kanaal Gent – Terneuzen conform het Wensbeeld 2030 voor de Zeeuws Vlaamse Kanaalzone niet betrokken. De conclusies van het Basisnet, dat op het kanaal Gent - Terneuzen geen sprake is van een PR 10-6, is daarmee niet door te trekken naar de toekomstige situatie.</p>	<p>Het advies wordt niet overgenomen. Zie voor onderbouwing de reactie hierboven bij het thema kwantitatieve risicoberekening.</p> <p>De toekomstige ontwikkelingen zijn voor zover noodzakelijk betrokken in de beoordeling van het risico.</p> <p>Het project Nieuwe Sluis Terneuzen valt onder het overgangsrecht waardoor niet het Basisnet maar de cRNVGS moet worden toegepast. De opmerking over het Basisnet wordt daarom voor deze besluitvorming voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>In algemene zin kan over de conclusies van het Basisnet worden opgemerkt dat het in het geheel niet de verwachting is dat de PR 10-6 contour buiten de oever komt te liggen. Indien dit onverhoopt toch het geval moest zijn, voorziet het nieuwe basisnet beleid er in dat het ministerie I&M wanneer dat nodig is maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat het PR-</p>	Nee

		plafond (PR 10-6 contour) niet buiten de oeverlijn valt. Pas als dat echt niet mogelijk blijkt te zijn zal het ministerie overwegen om het risicoplafond aan te passen.	
Externe veiligheid	<p>Beoordelingskader: VZR vindt het argument in par. 5.1 van de beperkte beschikbaarheid van kwantitatieve informatie geen gegronde reden, zoals bovenstaand aangegeven. Mocht toch de lijn van de kwalitatieve beoordeling gevolgd blijven worden, adviseert VZR het beoordelingskader gedetailleerder in te vullen.</p> <p>Ten aanzien van het beoordelingskader geldt dat niet wordt aangegeven (in paragraaf 5.2) hoe de waardering op de deelparameters plaatsvindt. Dus, hoe de waardering van de deelparameters (in tabel 7.3 en 7.4) tot stand komt. Concreet, waarom scoort in tabel 7.3 de afmeting van schepen een -1. Aangegeven is dat de beoordeling heeft plaatsgevonden op expert judgement. Naar onze mening is een inhoudelijke onderbouwing van dit judgement gewenst.</p> <p>VRZ adviseert om in hoofdstuk 5 het beoordelingskader nader uit te werken en per deelparameter aan te geven hoe de kwantificering van de 5-punts waarderingsschaal loopt.</p> <p>Bijvoorbeeld: ten aanzien van de afmeting van schepen bepalen wanneer sprake is van een - of een --. Zo zou een verslechtering tussen 1% en 10% kunnen worden gedefinieerd als een – en een verslechtering daarboven als een - -. Met het kwantificeren van deze waarderingsschaal in hoofdstuk 5 wordt het</p>	<p>Inzake motivering kwalitatieve beoordeling: zie eerder reacties.</p> <p>Voor de motivering en de waardering van de deelparameters (in tabel 7.3 en 7.4) wordt verwezen naar paragraaf 7.2.1.1 (aanlegfase) en paragraaf 7.2.1.2 (gebruiksfase). In deze paragrafen is beschreven hoe de waardering tot stand is gekomen.</p>	

	<p>eenduidiger waarop de waardering in hoofdstuk 7 gebaseerd is. Nu is de waardering in de tabellen 7.3 en 7.4 ondoorgrondelijk.</p> <p>Ook wordt geen onderbouwing gegeven van de schaalindeling in tabel 5.4.</p>		
Externe veiligheid	<p>Beoordeling effecten: VRZ adviseert de volgende invloeden te betrekken bij de beoordeling (par. 7.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faalfrequentie – kans op aanvaring – totale intensiteit: De uitval van de middensluis tijdens de realisatiefase geeft vergroting van de intensiteit bij de andere sluisen. • Faalfrequentie – kans op aanvaring – lay-out en aanvaringshoek: Door de uitval van de Middensluis tijdens de realisatiefase moeten meer schepen wachten en zijn er meer vaarbewegingen te verwachten. • Ten aanzien van de bevolkingsdichtheid is geen rekening gehouden met: <ul style="list-style-type: none"> ○ het Maintenance Value park; ○ de bouwput tijdens realisatiefase; ○ de bouwketen personeel/directie/aannemer; ○ de bevolking op bestemmingsplancapaciteit. <p>Zowel in de gebruiksfase, maar vooral ook in de realisatiefase is dus sprake van een toename van de bevolking die niet betrokken is in de beoordeling.</p>	<p>Deze invloeden zijn (impliciet) bij de kwalitatieve beoordeling betrokken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faalfrequentie – kans op aanvaring – totale intensiteit: vergroting van de intensiteit bij de andere sluisen (door uitval middensluis en door scheepvaart ten behoeve van bouwwerkzaamheden) leidt tot langere wachttijden en dus meer wachtende schepen nabij de sluisen, hetgeen (met een score -1) is meegenomen in de beoordeling. • Faalfrequentie – kans op aanvaring – lay-out en aanvaringshoek: De vaarroutes en de lay-out van de sluisen wijzigen niet. Lay-out en aanvaringshoek sec leiden niet tot meer of minder risico's. Uitval van de middensluis leidt inderdaad tot meer schepen bij de overige 2 sluisen en tot negatieve effecten door andere oorzaken dan de lay-out en aanvaringshoek. Deze andere effecten zijn meegenomen in de beoordeling. • Bevolkingsdichtheid: <ul style="list-style-type: none"> ○ Toenames van de bevolkingsdichtheid vanwege Maintenance Value park en de bevolking op bestemmingsplancapaciteit vindt zowel in de autonome ontwikkeling plaats als in de aanleg- en gebruiksfase van het project. Het effect van het project (zijnde het verschil in risico's tussen gebruiks-/realisatiefase en autonome ontwikkeling) wordt hierdoor niet beïnvloed. ○ Het aantal (meerdere) aanwezigen in de bouwput en de bouwketen is van dezelfde omvang als het aantal (mindere) 	

		aanwezig door het wegvallen van bedrijfsfuncties op het sluiscomplex (RWS-diensten en de bedrijven op de Schependijk). Het betreft kleine veranderingen in het gehele invloedsgebied. Om die reden zijn de aanwezigen in de bouwput en bouwketen niet expliciet meegenomen. Het wel expliciet meenemen van deze aantallen leidt niet tot andere conclusies.	
Externe veiligheid	Toetsing aan grenswaarde, oriëntatiewaarde en criteria Basisnet: VZR vindt dat er onvoldoende invulling gegeven aan dit onderwerp 3 van de Commissie m.e.r.	Zie reactie op het onderwerp "uitvoeren kwantitatieve risicoberekening".	
Externe veiligheid	Toetsing aan grenswaarde: VRZ adviseert een kwantitatief vastgestelde PR 10-6 te projecteren op de (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen tussen de oeverlijnen. CRvgs: "Bij rode en zwarte vaarwegen is er, met name uit pragmatische overwegingen, voor gekozen om lijnen vast te stellen die vrijwel overeenkomen met de rand van de vaarweg. Deze gelden als risicolijn waar het plaatsgebonden risico (PR) vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over die vaarweg niet meer mag bedragen dan 10-6 per jaar. Tussen deze risicolijnen is bebouwing in beginsel niet toegestaan." Het kanaal Gent – Terneuzen is een 'rode' vaarweg. In paragraaf 8.3 wordt voor de VKV de conclusie getrokken dat de PR 10-6 niet buiten de waterlijn ligt. Deze conclusie is niet voldoende. In het plangebied zijn (beperkt) kwetsbare bestemmingen voorzien tussen de oeverlijnen, dus in het potentiële 10-6 gebied. In de rapportage is hiervan geen analyse gemaakt. Door de voorgenomen ontwikkeling kan dan ook een saneringssituatie gecreëerd worden.	Inzake het onderdeel kwantitatieve analyse wordt verwezen naar de reactie op het onderwerp "uitvoeren kwantitatieve risicoberekening". Inzake de kwetsbare objecten tussen de oeverlijnen: Op het sluiscomplex zijn nu (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig: kantoren en bedrijfsgebouwen van RWS, bezoekerscentrum e.d. Na planrealisatie zijn in ieder geval minder beperkt kwetsbare objecten aanwezig op het sluiscomplex. Kwetsbare objecten komen er in geen geval. Op dit punt heeft het plan een positief effect. De exacte begrenzing van het PR=10-6 gebied is niet te bepalen omdat hiervoor nog geen algemeen geaccepteerde rekeninstrumenten beschikbaar zijn. Op basis van vergelijkbare situaties (b.v. Zeetogang IJmond) is niet de verwachting dat het sluiscomplex binnen PR=10-6-contour is gesitueerd. Ingeval deze PR=10-6 begrenzing exact is te bepalen, dan is het "in beginsel" niet toegestaan om een beperkt	

		kwetsbare objecten binnen deze begrenzing te voorzien. Een absoluut verbod is er niet. In voorliggende situatie betreft het beperkt kwetsbare objecten die sluisgebonden zijn en vanuit oogpunt van operationele werking van het sluiscomplex en/of (natuurlijke) veiligheid van de scheepvaart noodzakelijk zijn. Deze locatiegebondenheid is de doorslagende afweging om geen verbod aan te houden voor het oprichten van beperkte kwetsbare objecten op het sluiscomplex; mogelijk binnen de PR=10-6 contour.	
Externe veiligheid	<p>Toetsing aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico: VRZ adviseert kwantitatief de hoogte en verandering van het groepsrisico vast te stellen, zowel voor de realisatiefase als de gebruiksfase.</p> <p>Het groepsrisico is niet berekend. In paragraaf 8.3 wordt voor de VKV de conclusie getrokken dat het groepsrisico ruim onder de 10% van de oriëntatiewaarde ligt. In de gehele rapportage wordt geen onderbouwing gegeven van de hoogte van het groepsrisico, alleen een kwalitatieve onderbouwing van de toename. De conclusie dat het groepsrisico onder 10% van de oriëntatiewaarde ligt, kan dan ook niet getrokken worden.</p>	De conclusie dat het groepsrisico ruim onder 10% van de oriëntatiewaarde ligt, is getrokken op basis van een inschatting van resultaten van de onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het Basisnet. Op basis van deze vaststelling is in het MER-deelrapport Externe Veiligheid een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk geacht. Gelet op de formele formulering in de cRNVGS wordt alsnog een verantwoording van het GR opgesteld (zie reactie op het onderwerp Verantwoording groepsrisico). Een nadere toelichting over deze conclusie wordt derhalve achterwege gelaten.	Ja
	<p>Toetsing aan PAG: VRZ adviseert een analyse van de PAG voor het gebied binnen de oeverlijnen uit te voeren.</p> <p>Voor de PAG is in de wetgeving aangesloten bij de vrijwaringszone. Aangezien in het plangebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen (en dus objecten) voorzien zijn tussen de oeverlijnen, kan niet de</p>	Plasbrandaandachtsgebied (PAG) is geïntroduceerd in het nieuwe EV beleid Basisnet Voorliggende Tracébesluit valt onder het overgangsrecht, waardoor de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNGS) voor dit project van kracht blijft en niet het nieuwe EV-beleid Basisnet Er gelden derhalve geen bepalingen inzake PAG.	

	conclusie getrokken worden dat het PAG daarmee niet relevant is voor dit besluit.		
Externe veiligheid	<p>Beschrijving maatregelen: De VRZ adviseert veiligheidsverhogende maatregelen uit te werken bij zowel het sluizencomplex als ook het werkterrein in de Nieuw-Neuzenpolder, zowel voor de realisatiefase als ook de gebruiksfase. VRZ adviseert daarbij aandacht te besteden aan de beheersbaarheid en de zelfredzaamheid.</p> <p>VRZ zal voor de mogelijke scenario's op het water aansluiten bij het rapport 'Maatregelen en voorzieningen Nieuwe Sluis Terneuzen' dat door Veiligheidsregio Zeeland is opgesteld.</p> <p>VZR vindt dat er onvoldoende invulling gegeven aan onderwerp 4 van de Commissie m.e.r. gezien de toename van het risico door de toename van het vervoer gevaarlijke stoffen en de forse toename van de personendichtheid in de realisatiefase. Een beschrijving van de mogelijke maatregelen ontbreekt. Daarnaast is inzicht in het effect van mogelijke maatregelen gewenst.</p>	<p>In het rapport "Real-time simulaties Grote Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen" (bijlage 3 bij het MER deelrapport Verkeer en Vervoer) zijn de nautische veiligheidsaspecten uitgebreid beschouwd en zijn aanbevelingen gedaan om de nautische veiligheid te verbeteren. Deze aanbeveling zijn – voor zover het TB daar de mogelijkheid toe biedt – in het ontwerp van de Nieuwe Sluis Terneuzen betrokken. Op die manier zijn veiligheidsverhogende maatregelen uitgewerkt en meegenomen in het TB.</p> <p>In de verantwoording van het groepsrisico (onderdeel van het TB) wordt hier verder op ingegaan.</p>	Ja, verantwoording GR
	<p>Verantwoording groepsrisico: De verantwoording van het groepsrisico dient te worden ingevuld.</p> <p>In paragraaf 8.3 wordt voor de VKV de conclusie getrokken dat een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk is omdat het groepsrisico ruim onder de 10% van de oriëntatiewaarde ligt. De conclusie van de verantwoording niet noodzakelijk is, is</p>	<p>Correct dat er in cRNVGS voor Verantwoording van het groepsrisico nog geen ondergrens gold. Als er dus sprake is van een (mogelijke) toename van het GR (hoe klein dan ook) dan moet een GR verantwoording opgesteld worden. In het nieuwe EV beleid geldt dat alleen een GR verantwoording nodig is als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GR tussen 0,1 en 1 maal de oriëntatiewaarde ligt en met meer dan 10% toeneemt • GR boven de oriëntatiewaarde ligt en toeneemt. <p>Gelet op het gestelde in de circulaire zal in het TB een</p>	Ja, Verantwoording GR

	<p>onjuist. Dit OTB valt onder de cRVgs (en niet het Basisnet), op grond van artikel 45 Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (overgangsrecht). Conform de cRVgs geldt dat: "Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening." In dit geval is sprake van een toename van het groepsrisico.</p>	<p>verantwoording van het GR worden opgenomen.</p>	
Communicatie	<p>Zelfredzaamheid en hulpverlening: De VRZ vraagt over de veiligheid verhogende maatregelen direct overleg te voeren.</p> <p>Aangezien de cRVgs in het bijzonder belang hecht aan de aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening, adviseert VRZ graag bij de invulling van de verantwoording voor dit OTB. Invulling van de verantwoording voor dit besluit is maatwerk.</p> <p>VRZ is nog niet betrokken bij de verantwoording voor dit besluit, en kan nu dan ook geen advies geven.</p> <p>VRZ wil nadrukkelijk adviseren over verhoging van de veiligheid op het werkterrein in de Nieuw-Neuzenpolder ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water. Aan het werkterrein wordt nu in het OTB geheel geen aandacht aanbesteed.</p>	<p>Overeenkomstig het gestelde in artikel 8, derde lid van de "Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten" wordt het bestuur van de veiligheidsregio betrokken bij de verantwoording van het groepsrisico.</p>	
Externe veiligheid	<p>Externe veiligheid in relatie tot het DOW-complex: VRZ adviseert de risico-inventarisatie aan te vullen, de verantwoording in te vullen en maatregelen te nemen</p>	<p>DOW Chemicals Benelux B.V. betreft een bedrijf</p>	<p>Ja, meenemen in verantwoording GR (onderdeel</p>

voor de zelfredzaamheid in relatie tot de toxische risico's van de inrichtingen op het DOW-complex.

In de inventarisatie van omliggende risicovolle inrichtingen in het OTB ontbreken de inrichtingen op het DOW-complex. Deze inrichtingen kennen toxische scenario's met aanzienlijke invloed gebieden. Deze afstanden reiken tot ver over het plangebied en dus over het werkterrein in de Nieuw-Neuzenpolder en de bouwput. Op deze twee locaties zijn serieuze personenconcentraties voorzien. In het OTB wordt geen aandacht besteed aan dit risico en ook geen maatregelen afgewogen.

waarbinnen vervaardiging plaatsvindt van chemische producten. Hiervoor zijn opslagen aanwezig voor ammoniak en ethyleenoxide. Het betreft een BRZO-inrichting en daarmee valt de inrichting ook onder het Bevi. Figuur 1 geeft de ligging van de PR 10^{-5} (paars) tot en met de 10^{-8} contour (groen) van dit bedrijf weer.

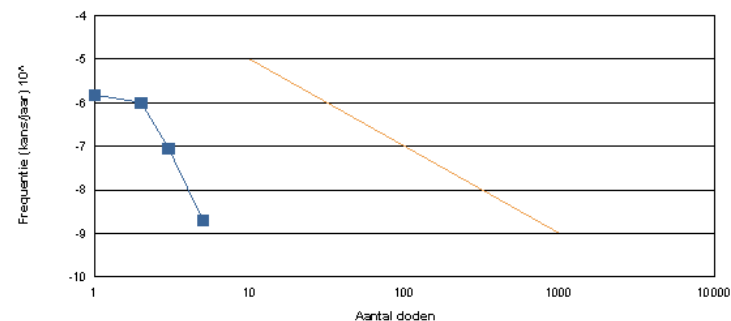


Figuur 1: Plaatsgebonden risicocontouren Dow Benelux (paars: PR 10^{-5} tot groen: PR 10^{-8})

De hoogte van het GR is weergegeven in figuur 2.

van TB)

Groepsrisico Kans op N of meer doden per jaar



Figuur 2: GR Dow Chemicals (bron: Risicokaart .d.d. 23.10.2015)

Voor DOW Chemicals Benelux B.V. is geen invloedsgebied opgenomen in de risicokaart. Ten aanzien van de hoogte van het groepsrisico geldt dat ontwikkelingen buiten de PR 10^{-8} normaal gesproken geen verandering het groepsrisico geven. Het werkterrein in de Nieuw-Neuzenpolder ligt binnen de PR 10^{-8} . Dit deel van het werkterrein zal naar verwachting enkel gebruik worden voor opslag van ontgraven materialen. Er zullen naar verwachten daar slechts een beperkt aantal personen aanwezig zijn. Het GR van Dow Chemicals, dat al zeer laag is (0,1% tot 1% van de oriëntatiewaarde), wordt hierdoor niet tot nauwelijks beïnvloed.

Voor de inrichting is niet vast te stellen of het invloedsgebied over de bouwput ligt. Op basis van expert judgement kan dit zeker niet worden uitgesloten. Indien het invloedsgebied over de bouwput ligt, betreft dit het toxische scenario.

		<p>Ten behoeve van de voorbereiding van het contract met de opdrachtnemer (aannemer van de bouwwerkzaamheden) zijn de veiligheidsrisico's geïnventariseerd en geëvalueerd (RI&E) zijn een integraal veiligheidsplan en een integraal veiligheidsdossier opgesteld. In deze plannen en dossiers is ook aandacht besteed aan risico's en veiligheidsaspecten tijdens de bouwfase. De risico's vanwege Dow Chemicals worden hierin meegenomen zodat de opdrachtnemer bij de uitvoering van de werkzaamheden hiervoor beheersmaatregelen kan treffen. De door de aannemer uitgewerkte beheersmaatregelen worden onderdeel van de V&Gplan. Op deze manier worden deze risico's beheerst.</p> <p>In de nog op te stellen motivering van het groepsrisico wordt dit meegenomen. De veiligheidsregio wordt in de gelegenheid gesteld hierover advies uit te brengen.</p>	
Verkeer weg Verkeers- veiligheid	<p>Verkeersveiligheid: De VRZ adviseert, gezien de complexe verkeerstechnische situatie, een wegontwerp met het veiligheidsniveau horende bij een weg van 70 km/u aan te houden.</p> <p>Voor het ontwerp wordt uitgegaan van 50km/uur in plaats van de huidige 70km/uur. Verkeer dat langzamer rijdt is veiliger. Dit klopt alleen als in beide situaties dezelfde veiligheidsvoorzieningen gelden. Er wordt echter in het OTB/ MER uitgegaan van het veiligheidsniveau behorende bij 50 km/u in plaats van het veiligheidsniveau horende bij 70 km/u.</p>	<p>Hoogte en positie van de noordelijke bruggen over de Westsluis en de Nieuwe Sluis en de zuidelijk brug over de Oostsluis maken het niet mogelijk om veilige wegen te ontwerpen met een snelheid van 70 km/u. Om (onveilige) snelheidsverschillen te vermijden is over het gehele sluisencomplex een maximum snelheid van 50 km/u aangehouden. In het standaard wegprofiel is een afstand van 2 m voorzien tussen weg en fiets/voetpad. Daar waar die afstand kleiner is, is een fysieke scheiding voorzien tussen weg en fiets/voetpad. Op die manier is een veilig verkeerssysteem ontworpen dat ook rekening houdt met de verkeerstechnische complexiteit door wisselend openstaande bruggen.</p>	Nee

	<p>Het is de vraag of de verkeerssituatie veiliger wordt of juist onveiliger. Het sluizencomplex is verkeerstechnisch een onoverzichtelijk, mede omdat de doorstroomroute afhankelijk is van het openstaan van de bruggen. Daarnaast lenen de rechte weggedelen zich voor een snelheid hoger dan 50 km/u, die dus in de praktijk ook gehaald zal worden. Met het aanhouden van veiligheidsvoorzieningen zoals baanbreedtes, afstand tot fietspaden e.d. horende bij een wegclassering van 50km/uur wordt volgens de Veiligheidsregio Zeeland een onveilige situatie gecreëerd.</p>		
--	--	--	--

Bestuurlijke reactie 4

Naam bestuursorgaan: gemeente Terneuzen

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Algemeen	De termen 'voorhaven' en 'buitenvoorhaven' wordt door elkaar gebruikt. Dit geeft verwarring.	In het TB zijn de volgende termen verwerkt: 'buitenvoorhaven' en 'binnenvoorhaven'.	Ja
Verkeer – weg	De gemeente vraagt om de nieuwe verkeersstructuur een volwaardig onderdeel te laten zijn van de planontwikkeling. De nieuwe route over het sluisencomplex moet een volwaardige toegangsroute blijven voor Terneuzen, om een goede doorstroming te realiseren. Recente ontwikkelingen in het terugbrengen van de maximale snelheid lijken erop te duiden dat de nieuwe verkeersstructuur een ondergeschikte rol krijgt ten opzichte van het scheepvaartverkeer.	Met de gemeente heeft intensieve afstemming plaatsgevonden over het wegontwerp en de nieuwe verkeersstructuur. Inmiddels is akkoord bereikt over de verkeersstructuur en de bijbehorende snelheden. Deze verkeersstructuur past binnen de maximale begrenzing van de verkeersbestemming die in het OTB was aangegeven.	Nee
Functieverplaatsing en vastgoed	De vordering ten aanzien van grondverwerving en verplaatsing van bestaande bedrijven is gering. De gemeente vraagt om een extra inspanning om op een goede wijze te komen tot grondverwerving en deze bedrijven te behouden voor Terneuzen.	De extra inspanning is in samenwerking met de gemeente en Zeeland Seaports geleverd.	Nee
	Een gedeelte van de Schependijk is niet meegenomen in het OTB. Dit betekent dat een aantal woningen en één bedrijf niet verworven worden. Gelet op de overlast gedurende de realisatiefase die 5 jaar zal duren, is de aantasting van het woon- en leefklimaat voor deze woningen voldoende reden om alsnog te besluiten deze woningen te verwerven.	Het TB is op dit punt gewijzigd ten opzicht van het OTB. Vanwege de ligging van een tijdelijk werkterrein op het noordelijk deel van de Schependijk moeten de bedrijven in ieder geval tijdelijk worden verplaatst. Vanwege de toegelaten activiteiten op het tijdelijk werkterrein moeten ook de bewoners van de woningen op de Schependijk hun woning in de realisatiefase tijdelijk verlaten. Omdat het een tijdelijke situatie betreft bestaat de mogelijkheid voor de bedrijven en de bewoners om na realisatie van de Nieuwe Sluis terug te komen. De bedrijven en de bewoners kunnen er ook	Ja

		voor kiezen niet meer terug te keren op de Schependijk.	
	De dienstenhaven is in het OTB opgenomen als vlek. Verdere uitwerking is noodzakelijk waarbij de gemeente hecht aan het continueren van de betreffende bedrijfsvestigingen binnen het sluisencomplex.	Na vaststelling van het OTB is de inrichting van de dienstenhaven verder uitgewerkt. Daarbij is gekozen voor een beschermde inrichting van de dienstenhaven. Uitgangspunt is een sobere en doelmatige invulling die ruimte biedt voor de huidige activiteiten van de maritieme dienstverleners op het complex.	Ja
	Op de OTB tekening is de dienstenhaven zodanig ingetekend dat deze de recreatieve route doorkruist. Een kaartbeeld dat recht doet aan dienstenhaven en recreatieve route is gewenst.	Het TB is op dit punt aangepast.	Ja
Schadevergoeding	De gemeente vraagt aandacht voor de ervaringen met de bouw van de Oostsluis in de jaren '60 waardoor in Terneuzen veel schade is ontstaan. De gemeente wil daarom een goede regeling voor compensatie van mogelijke schade die meer omvat dan de standaardregeling. Daarnaast wordt gevraagd om het opnemen van de (bouwkundige) nulsituatie.	<p>Bedrijven en bewoners die schade leiden kunnen op grond van artikel 12 van het TB hiervoor compensatie aanvragen. In artikel 12 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld door grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB</p>	Nee

		<p>onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p> <p>Voor grondwater is reeds gestart met nulmetingen. Ten aanzien van trillingen zal voorafgaand aan de werkzaamheden een heiproef uitgevoerd worden. Op basis hiervan zal beoordeeld worden of een (bouwkundige) nulmeting van objecten nodig is.</p>	
Veiligheid en Externe Veiligheid	De gemeente geeft aan te hebben vernomen dat er nog geen duidelijkheid bestaat over de veiligheidsvoorzieningen op het sluisencomplex. Gelet op de ligging van het sluisencomplex tussen de stad en procesindustriële complex Dow Chemical, wil de gemeente goede voorzieningen.	In opdracht van het project heeft de veiligheidsregio voorstellen gedaan voor "maatregelen en voorzieningen". Afgesproken is dat noodzakelijke voorzieningen opgenomen worden. De beheersmaatregelen worden nader besproken met de beheerder van het sluisencomplex, Rijkswaterstaat.	Nee
	De gemeente stelt dat het aspect Externe Veiligheid onderbelicht is in het OTB. Zo ontbreekt er een cumulatieve toets met bijbehorende voorzieningen. Daarnaast is onduidelijk welke voorzieningen worden getroffen bij de bouw van (beperkt) kwetsbare objecten op het projectgebied of de werkgebieden.	<p>In het rapport "Real-time simulaties Grote Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen" (bijlage 3 bij het MER deelrapport Verkeer en Vervoer) zijn de nautische veiligheidsaspecten uitgebreid beschouwd en zijn aanbevelingen gedaan om de nautische veiligheid te verbeteren. Deze aanbeveling zijn – voor zover het TB daar de mogelijkheid toe biedt – in het ontwerp van de Nieuwe Sluis Terneuzen betrokken. Op die manier zijn veiligheidsverhogende maatregelen uitgewerkt en meegenomen in het TB.</p> <p>Met betrekking tot (beperkt) kwetsbare objecten op het projectgebied of de werkgebieden wordt het volgende opgemerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • toenames van de bevolkingsdichtheid vanwege Maintenance Value park en de bevolking op bestemmingsplancapaciteit vindt zowel in de 	Nee

		<p>autonome ontwikkeling plaats als in de aanleg- en gebruiksfase van het project. Het effect van het project (zijnde het verschil in risico's tussen gebruiks- en realisatiefase en de autonome ontwikkeling) wordt hierdoor niet beïnvloed.</p> <ul style="list-style-type: none"> • het aantal (meerdere) aanwezigen in de bouwput en de bouwketen is van dezelfde omvang als het aantal (mindere) aanwezigen door het wegvallen van bedrijfsfuncties op het sluizencomplex (RWS-diensten en de bedrijven op de Schependijk). Het betreft kleine veranderingen in het gehele invloedsgebied. Om die reden zijn de aanwezigen in de bouwput en bouwketen niet expliciet meegenomen. Het wel expliciet meenemen van deze aantallen leidt niet tot andere conclusies. 	
Ruimtelijke inpassing	De gemeente is blij met het opgestelde Landschapsplan. Dit doet recht aan de goede ruimtelijke inpassing. De gemeente vraagt wel om er voor te waken dat aanpassingen, bijvoorbeeld ten aanzien van verkeer, zodanige effecten hebben dat daarmee delen van het landschapsplan niet of onvolledig vertaald kunnen worden naar het esthetisch programma van eisen.	Het Landschapsplan is op onderdelen aangepast. Het Landschapsplan en Esthetisch Programma van Eisen zijn met elkaar in overeenstemming.	Ja
	Voor de terreinen die zijn aangemerkt als tijdelijk werkterrein ontbreken deels de gebruikelijke onderzoeken en verantwoording zoals archeologie en externe veiligheid.	<p>Met betrekking tot het aanwezig zijn van personen op de tijdelijke werkterreinen in relatie tot externe veiligheid wordt verwezen naar beantwoording van de zienswijzen externe veiligheid hierboven.</p> <p>Ten aanzien van archeologie wordt aangenomen dat met name wordt bedoeld een deel van het tijdelijk werkterrein in de Nieuwe Neuzenpolder dat conform het bestemmingsplan Maintenance ValuePark als archeologisch waardevol is aangemerkt en het tijdelijk werkterrein aan de oostzijde van de Oostsluis. De rest van het projectgebied is archeologisch onderzocht of er</p>	Nee

		<p>zijn afspraken over verder onderzoek tijdens de realisatie.</p> <p>Het werkterrein ten oosten van de Oostsluis wordt enkel gebruikt voor het tijdelijk verplaatsen van het monument en zo nodig voor tijdelijke huisvesting van functies die nu op het complex aanwezig zijn. Bij dit laatste gaat het om tijdelijk kantoorruimten. Voor beide activiteiten wordt de grond niet of nauwelijks geroerd en is de grondbelasting niet zodanig dat aantasting van de eventuele archeologische waarden is te verwachten.</p> <p>Met betrekking tot het gebruik van het tijdelijk werkterrein Nieuwe Neuzenpolder: ook hier zal het tijdelijk gebruik geen grondroering met zich brengen. Daarnaast is dit terrein ook in gebruik geweest als tijdelijk werkterrein voor de realisatie van de Westerscheldetunnel. Voor de realisatie van de Nieuwe Sluis zal het gebruik vergelijkbaar zijn.</p>	
	De gemeente verzoekt om daar waar mogelijk de archeologische cyclus te doorlopen zoals in het Archeologisch Bureauonderzoek is geadviseerd, in plaats van het enkel gebruik te maken van verkennende onderzoeksmethoden.	In lijn met de handreiking voor een Tracébesluit staat de wijze van archeologisch onderzoek vermeld in de toelichting en niet in het TB zelf. Pas als er inpassingsmaatregelen noodzakelijk zijn, dan dienen ze in het TB vermeld te worden.	Nee
	In het OTB zijn andere cultuurhistorische onderwerpen dan het oorlogsmonument niet te traceren.	De paal van de Mijnnuutkijkdienst (MUD) is als te behouden in het TB beschreven.	Ja
	De ligging van het tijdelijk werkterrein buiten de OTB begrenzing levert onduidelijkheid ten aanzien van bevoegd gezag en de planologische situatie van deze gebieden. De gemeente verzoekt om overleg hierover.	Alle tijdelijke werkterreinen zijn alsnog opgenomen binnen de TB-grenzen.	Ja
	De gemeente constateert ten aanzien van bouwhoogten, toegestane functies en dergelijke een aantal onvolkomenheden. Hierover treedt zij graag in overleg.	Dit overleg is gevoerd.	Nee

<p>Water zoet-zout</p>	<p>De gemeente vraagt aandacht voor de verzilting van het kanaal en de gevolgen daarvan voor bedrijven, natuur, kades en landbouw. Het voorkomen van verzilting in Canisvliet vraagt om een maatregel waarover duidelijkheid moet worden verkregen voordat het TB wordt vastgesteld.</p>	<p>Op dit moment is het kanaalwater al brak en zal ook zonder aanleg van de Nieuwe Sluis brakker worden. Door de komst van de Nieuwe Sluis zal dit proces toenemen, maar minder snel dan bij vaststelling OTB werd verwacht. Uit nadere onderzoeken, uitgevoerd na vaststelling OTB, blijkt namelijk dat het chloridegehalte in het kanaal als gevolg van het gebruik van de Nieuwe Sluis toeneemt, maar op grond van het langjarig gemiddelde gegevens tot 2050 binnen de KRW-norm voor chloride blijft. Mede vanwege de mogelijke grote gevolgen voor de omgeving, is in het TB een monitoringsverplichting opgenomen om de daadwerkelijke toename van het chloridegehalte na openstelling van de Nieuwe Sluis te volgen. Daarbij is tevens de verplichting opgenomen om de gegevens uit de monitoring te vergelijken met de resultaten van het uitgevoerde onderzoek. De monitoring zal plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van de VNSC en de gegevens zullen openbaar worden gemaakt. Blijken deze gegevens niet in overeenstemming en de toename van het chloridegehalte is hoger dan verwacht, dan is het treffen van maatregelen om binnen de KRW-norm te blijven alsnog noodzakelijk. Hiertoe is in het TB een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Verder is in het ontwerp al rekening gehouden dat op termijn relatief eenvoudig een drempel aangelegd kan worden om de indringing van zout te verminderen.</p> <p>Voor alle schade door verzilting ten gevolge van de Nieuwe Sluis geldt, dat op grond van artikel 12 van het TB compensatie kan worden aangevraagd. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; 	<p>Nee</p>
------------------------	--	--	------------

		<ul style="list-style-type: none"> • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p> <p>Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.</p>	
	Op 1 april 2015 is het Basisnet Water in werking getreden. De gemeente bespreekt graag hoe de verwerking hiervan wordt opgenomen in het TB en het bestemmingsplan dat volgt op het TB.	Op 1 april 2015 zijn het <u>Besluit externe veiligheid transportroutes</u> en de <u>Regeling basisnet</u> in werking getreden. Hierdoor vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Overeenkomstig art. 45, lid 2 van de Beleidsregels EV beoordeling Tracébesluit valt het project zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen onder het overgangsrecht en dient de cRNVGS nog toegepast te worden. Het bestemmingsplan betreft een feitelijke vastlegging van hetgeen in het TB is geregeld, nader onderzoek ten behoeve van de activiteiten in het TB is niet noodzakelijk. In het bestemmingsplan kan daarom het onderzoek uit het TB als uitgangspunt worden genomen.	Nee
Natuur	De gemeente is benieuwd naar de berekeningen ten	Het project is aangemerkt als prioritair project onder	Ja

	aanzien van de in de PAS gereserveerde ontwikkelruimte voor de Nieuwe Sluis Terneuzen en de eventuele effecten op de directe omgeving.	het PAS. Uit het onderzoek blijkt dat het project past binnen de gereserveerde ontwikkelruimte uit het PAS. De beoordeling van het project in relatie tot het PAS is opgenomen in de Passende Beoordeling behorend bij het TB.	
Bodemverontreiniging	Door het amoveren van een groot deel van de bedrijven ontstaan mogelijkheden om aanwezige bodemverontreinigingen te verwijderen. De gemeente verzoekt de mogelijkheden te bekijken om de terreinen duurzamer te saneren dan nu is voorgesteld.	Binnen het project wordt een functionele bodemsanering uitgevoerd. Een verdergaande sanering past niet binnen de projectdoelstelling.	Nee

Bestuurlijke reactie 5

Naam bestuursorgaan: provincie Zeeland

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Verkeer scheepvaart hinder	De provincie staat achter de voorkeursvariant die zorgt voor de gewenste capaciteitsvergroting en betrouwbaarheid. Desondanks blijft maximale inzet om wachttijden en stremmingen te beperken noodzakelijk. Het werk van de werkgroep die is ingericht om het sluisbeheer in dat kader te optimaliseren is dan ook van groot belang.	De steun van de provincie wordt gewaardeerd en de aandacht voor een optimaal sluisbeheer wordt gedeeld, vandaar de inzet van de werkgroep.	Nee
Stikstof	De provincie gaat er vanuit dat het project door de inwerkingtreding van de Programmatische Aanpak Stikstof per 1 juli onder die aanpak valt en is benieuwd naar de berekeningen ten opzichte van de PAS gereserveerde ontwikkelingsruimte voor het project.	Het project is aangemerkt als prioritair project onder het PAS. Uit het onderzoek blijkt dat het project past binnen de gereserveerde ontwikkelruimte uit het PAS. De beoordeling van het project in relatie tot het PAS is opgenomen in de Passende Beoordeling behorend bij het TB.	Ja
Water zoet/zout	De provincie vraagt aandacht voor de nadelige gevolgen die verzilting kan hebben op natuur, kades, landbouw en bedrijven langs het kanaal. Om te voorkomen dat stremmingen voor de scheepvaart daardoor noodzakelijk zijn, is verdere invulling van maatregelen nodig.	Op dit moment is het kanaalwater al brak en zal ook zonder aanleg van de Nieuwe Sluis brakker worden. Door de komst van de Nieuwe Sluis zal dit proces toenemen, maar minder snel dan bij vaststelling OTB werd verwacht. Uit nadere onderzoeken, uitgevoerd na vaststelling OTB, blijkt namelijk dat het chloridegehalte in het kanaal als gevolg van het gebruik van de Nieuwe Sluis toeneemt, maar op grond van het langjarig gemiddelde gegevens tot 2050 binnen de KRW-norm voor chloride blijft. Mede vanwege de mogelijke grote gevolgen voor de omgeving, is in het TB een monitoringsverplichting opgenomen om de daadwerkelijke toename van het chloridegehalte na openstelling van de Nieuwe Sluis te volgen. Daarbij is	Ja, TB en Aanvulling MER water

		<p>tevens de verplichting opgenomen om de gegevens uit de monitoring te vergelijken met de resultaten van het uitgevoerde onderzoek. De monitoring zal plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van de VNSC en de gegevens zullen openbaar worden gemaakt. Blijken deze gegevens niet in overeenstemming en de toename van het chloridegehalte is hoger dan verwacht, dan is het treffen van maatregelen om binnen de KRW-norm te blijven alsnog noodzakelijk. Hiertoe is in het TB een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Verder is in het ontwerp al rekening gehouden dat op termijn relatief eenvoudig een drempel aangelegd kan worden om de indringing van zout te verminderen.</p> <p>Voor alle schade door verzilting ten gevolge van de Nieuwe Sluis geldt, dat op grond van artikel 12 van het TB compensatie kan worden aangevraagd. Schade wordt alleen vergoed als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • daarom wordt verzocht; • deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel voor rekening van verzoeker hoort te blijven; • de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd. <p>De beleidsregeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die de ingediende nadeelcompensatieverzoeken beoordeeld en hierover een advies uitbrengt aan de Minister. Na advies van de commissie neemt de Minister een besluit over het nadeelcompensatieverzoek. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.</p>	
--	--	---	--

		Voor aanbevelingen, klachten en schades wordt één centraal punt ingericht, zodat belanghebbenden bij één loket, de Nieuwe Sluis Terneuzen, terecht kunnen.	
Water zoet/zout	De provincie wenst dat voor vaststelling Tracébesluit duidelijkheid bestaat over de maatregel die voorkomt dat het Natura2000 gebied verzilt.	Voor de Canisvlietse kreek is in overleg met het waterschap en de terreinbeheerder een passende maatregel bepaald die in het TB is opgenomen.	Ja, TB en MER
Archeologie	De provincie adviseert om gebruik te maken van de in het Archeologisch Bureauonderzoek geadviseerde proefsleuven en om de dijken die verwijderd gaan worden te documenteren.	De provincie Zeeland is betrokken bij het archeologisch onderzoek en is verzocht haar verzoek in dit kader in te brengen.	Nee
Verkeer weg-hinder	De provincie vindt de gekozen hoofdroute met nevenroutes met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur en een rotonde aan de oostzijde van het sluisencomplex een goed uitgangspunt en zal daarbij de uitwerking van het wegontwerp nauwlettend volgen.	De steun van de provincie voor de uitgangspunten van het wegverkeer worden gewaardeerd en de provincie wordt op de hoogte gehouden over het wegontwerp.	Nee
Wachtplaatsen	De provincie geeft aan dat er voor het project genoeg wachtplaatsen zijn voorzien, maar vanuit sociaal perspectief zouden er mogelijk meer wachtplaatsen mogen zijn. De provincie ziet dan ook graag dat deze vraagstelling door Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports wordt opgepakt.	De vraagstelling valt buiten de scope van dit project maar zal worden doorgegeven aan Rijkswaterstaat en Zeeland Seaports.	Nee
Externe veiligheid	De provincie hecht groot belang aan het waarborgen van de calamiteitenbestrijding en verwijst hierbij naar de brief van 16 juni 2014 van de Commissaris van de Koning van Zeeland en de Gouverneur van Oost-Vlaanderen.	De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.	Nee

Bestuurlijke reactie 6

Naam bestuursorgaan: de staatssecretaris van Economische Zaken

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Water zoet/zout	De staatssecretaris van EZ wenst borging van de maatregelen om verzilting van het Natura 2000-gebied Canisvliet te voorkomen.	Er is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen het project, het waterschap en Staatsbosbeheer in voorbereiding. Daarbij zal het waterschap zorgen voor het loskoppelen van de Canisvlietse Kreek van de waterafvoer uit de kwelsloot langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen zodat verzilting wordt voorkomen en daarnaast de monitoring van deze maatregel verzorgen.	Ja
Juridisch	Het verzoek om in het Tracébesluit aan te geven dat de Minister van I&M heeft besloten dat er een passende beoordeling nodig is. Dat impliceert tevens dat de Minister van Economische Zaken (in dit geval de Staatssecretaris) een medeparaaf geeft op het tracébesluit.	De suggestie wordt overgenomen en het Tracébesluit wordt hierop aangepast.	Ja
Stikstof	De staatssecretaris van Economische Zaken verzoekt om de passende beoordeling aan te passen aan de op 1 juli jl. in werking getreden Programmatische Aanpak Stikstof.	De passende beoordeling en de bijbehorende stukken zullen in verband met de inwerkingtreding op 1 juli jl. van de PAS hierop worden aangepast.	Ja
Stikstof	De staatssecretaris van Economische Zaken heeft ten aanzien van het gebied Canisvliet twijfels bij de gehanteerde achtergronddepositiewaarde van 1479 over het jaar 2012. Volgens de kaart van het RIVM zou die waarde in 2012 1649 moeten zijn en dan zou er in dat jaar sprake zijn van een overschrijding van de kritische depositie-waarde.	Vanwege de inwerkingtreding van het PAS op 1 juli 2015 is voor het project opnieuw gekeken naar de stikstofdepositie in relatie tot het PAS. Daarbij is gebruik gemaakt van het voorgeschreven rekenprogramma Aerius waarin de achtergronddepositiewaarde reeds standaard is opgenomen. Deze vraag is daarmee niet meer actueel.	Nee
Natuur	De staatssecretaris van Economische Zaken wenst een nadere onderbouwing in de passende beoordeling van	In 2014 bleek uit de rapportage van DPM (Strucker et al. 2015) dat de visdieven de sluis bij Terneuzen	Nee

	<p>de effecten op de visdiefpopulatie. Dit vanwege het feit dat de visdiefjes als broedvogel in de Westerschelde zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden. Mocht die ongunstige staat komen door een tekort aan beschikbare geschikte broedplaatsen, dan kan een vermindering van deze broedplaatsen door toedoen van het project al snel lijden tot een significante afname. Ook al beperkt die afname zich mogelijk tot 4% van het aantal broedvogels.</p>	<p>verlaten hebben door de aanwezigheid van vossen en ratten. Uit navraag afgelopen september bij DPM, die voor RWS de monitoring van de kustbroedvogels verzorgen, bleek eveneens dat er geen visdieven meer broeden op het sluseiland bij Terneuzen. De vogels zijn uitgeweken naar Terneuzen, de Margarethapolder ten oosten van Terneuzen en de Molenpolder. Dit betekent dat de aanleg van Nieuwe Sluis geen effect op visdieven zal hebben. Dit betekent tevens dat het instandhoudings-doel voor de visdief voor zowel de regio als voor het Natura 2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe niet door ruimtebeslag vanwege de realisatie van de Nieuwe Sluis beïnvloed zal worden. Er is dan nu ook geen sprake meer van dat er een significant negatief effect op de visdief kan optreden (aangezien ze verdwenen zijn).</p>	
--	--	--	--

Bestuurlijke reactie 7

Naam bestuursorgaan: Ruimte Vlaanderen, departement van de Vlaamse Overheid

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Algemeen	Ruimte Vlaanderen heeft geen opmerkingen en blijft graag geïnformeerd.	Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee

Bestuurlijke reactie 8

Naam bestuursorgaan: Stad Gent

Onderwerp	Samenvatting bestuurlijke reactie	Beantwoording bestuurlijke reactie	Wijziging TB/MER
Algemeen	Stad Gent heeft geen opmerkingen.	Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen	Nee

4 Ambtshalve wijzigingen

In verband met de verdere technische uitwerking van de voorkeursvariant na vaststelling van het OTB, zijn in het Tracébesluit een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. De wens voor een deel van deze wijzigingen is ook in de zienswijze of bestuurlijke reacties uitgesproken. Dit betekent dat een deel van de wijzigingen zowel ambtshalve als vanuit de reactie op het OTB zijn ingegeven. In onderstaande tabel is dit inzichtelijk gemaakt.

	Wijziging	Reactie OTB	Ambtshalve
1	Aanpassing hoogte waterkering in verband met aangepast klimaatscenario	Nee	Ja
2	Aanleg 6 overnachtingsplaatsen oostzijde Schependijk	Ja	Ja
3	Aanbrengen steenbestorting in westelijke waterkering Westbuitenhaven in verband met zettingsvloeiing	Nee	Ja
4	Gebruik noodsteigers ten behoeve van wacht- en opstelplaatsen voor de binnenvaart	Nee	Ja
5	Wijziging maatregelen beperking chloridegehalte in het kanaal naar aanleiding van nieuw onderzoek en besluit over invulling budgetreservering	Nee	Ja
6	Aanpassen mitigerende maatregel Canisvliet	Nee	Ja
7	Aanpassen Passende Beoordeling en TB in verband met inwerkingtreding PAS op 1 juli 2015	Ja	Ja
8	Aanpassingen indeling Schependijk ten behoeve van locatiegebonden nautische dienstverleners, openbare weg, kadevoorzieningen en tijdelijk werkterrein	Ja	Ja
9	Bebouwing dienstenhaven Binnenvoorhaven westzijde	Ja	Ja
10	Tijdelijke werkterreinen binnen TB-grens	Nee	Ja
11	Aanpassing landschapsplan	Ja	Ja
10	Dienstenhaven oostzijde Westbuitenhaven	Ja	Ja
12	Uitbreiding grondoppervlak	Nee	Ja

	dienstengebouw van 1.000 naar 2.000 m2.		
13	Tijdelijk werkterrein westzijde Westsluis ook gebruikt voor locatiegebonden nautische dienstverleners. Tijdelijk werkterrein oostkant Oostsluis niet.	Nee	Ja

5 Samenvatting

In onderstaande tabel is een overzicht van de wijzigingen voortkomend uit de zienswijzen, bestuurlijke reacties en ambtshalve overwegingen opgenomen.

	Wijziging	Reactie OTB	Ambtshalve
1	Aanpassing hoogte waterkering in verband met aangepast klimaatscenario	Nee	Ja
2	Aanleg 6 overnachtingsplaatsen oostzijde Schependijk	Ja	Ja
3	Aanbrengen steenbestorting in westelijke waterkering Westbuitenhaven in verband met zettingsvloeiing	Nee	Ja
4	Gebruik noodsteigers ten behoeve van wacht- en opstelplaatsen voor de binnenvaart	Nee	Ja
5	Wijziging maatregelen beperking chloridegehalte in het kanaal naar aanleiding van nieuw onderzoek en besluit over invulling budgetreservering	Nee	Ja
6	Aanpassen mitigerende maatregel Canisvliet	Nee	Ja
7	Aanpassen Passende Beoordeling en TB in verband met inwerkingtreding PAS op 1 juli 2015	Ja	Ja
8	Aanpassingen indeling Schependijk ten behoeve van locatiegebonden nautische dienstverleners, openbare weg, kadevoorzieningen en tijdelijk werkterrein	Ja	Ja
9	Bebouwing dienstenhaven Binnenvoorhaven westzijde	Ja	Ja
10	Dienstenhaven oostzijde Westbuitenhaven	Ja	Ja
11	Tijdelijke werkterreinen binnen TB-grens	Nee	Ja
12	Aanpassing landschapsplan	Ja	Ja
13	Verplaatsing Mijnnuutkijkdienst (MUD-paal) in verband met cultuurhistorische waarde.	Ja	Nee
14	Aanpassen tekst toelichting	Ja	Nee

	overgangsrecht Tracéwet voor Nieuwe Sluis Terneuzen		
15	Opnemen verwijzing Tracéwet in relatie Natuurbeschermingswet	Ja	Nee
16	Verantwoording toename groepsrisico	Ja	Nee
17	Aanpassing overzicht score VKV in verband met aanvulling MER	Nee	Ja
18	Aanpassen uitkomsten onderzoek luchtkwaliteit in realisatiefase	Nee	Ja
19	Aanpassen MER-evaluatie voor grondwater en regionaal watersysteem	Nee	Ja

Bijlagen

Bijlage 1 Belangenafweging functies Schependijk