

Advies voor richtlijnen voor de  
inhoud van het milieu-effectrapport  
Rijksweg 58,  
gedeelte Schoondijke - Sluis

29 maart 1990

269-27

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport  
Rijksweg 58, gedeelte Schoondijke-Sluis / [Commissie voor de milieu-  
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-130-X  
SISO 614.62 UDC [504.064.2:656.1] (492.91)  
Trefw. : milieu-effectrapportage ; Zeeland / rijksweg 58 (Schoondijke-  
Sluis).



commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. de directeur-generaal Rijks-  
waterstaat,  
Postbus 20906  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk  
IWO 48797

uw brief  
12 januari 1990

ons kenmerk  
U328-90/Sc/mh/269-28  
utrecht,  
29 maart 1990

onderwerp  
Aanbieding advies voor richtlijnen MER  
Rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis

Met bovenvermelde brief van 12 januari 1990 stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid te adviseren over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan. Daarbij vraag ik uw aandacht voor de volgende punten:

- De probleemstelling van de verbetering van het gedeelte Schoondijke - Sluis van rijksweg 58 houdt direct verband met de ontwikkelingen rondom de voorgenomen aanleg van de Westerschelde Oeververbinding (WOV). De aanleg en de ligging van een WOV beïnvloeden de verkeersontwikkeling op het betrokken gedeelte van rijksweg 58. De provincie Zeeland heeft aangekondigd de besluitvorming over de WOV nog voor het einde van 1990 af te ronden. Het moet daarom mogelijk zijn de uitkomst van het WOV-besluitvormingsproces volledig te laten doorwerken in de besluitvorming over de verbetering van rijksweg 58.
- Naar de mening van de Commissie komen de volgende alternatieven in aanmerking voor uitwerking in de Projectnota/MER: nul-alternatief, nulplus-alternatief, kernomleiding-alternatief en nieuwe weg-alternatief. Voor een nadere aanduiding van deze alternatieven wordt verwezen naar de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van het advies. Het nieuwe weg-alternatief lijkt echter alleen perspectief te bieden, indien een WOV wordt aangelegd ter hoogte van Terneuzen - Ellewoutsdijk, omdat dan immers de autoveerverbinding Vlissingen-Breskens zal worden opgeheven. In die situatie kan een nieuwe weg-alternatief niet alleen een oplossing bieden voor de knelpunten in de huidige traverse van rijksweg 58 door Oostburg, maar ook voor de traverse van rijkswegen 58 en 61 door Schoondijke.

kenmerk : U328-90/Sc/mh/269-28

vervolgblad: 1

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.



Ir. K.H. Veldhuis,  
voorzitter van de werkgroep  
m.e.r. rijksweg 58, gedeelte  
Schoondijke - Sluis

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN  
VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
RIJKSWEG 58, GEDEELTE SCHOONDIJKE - SLUIS

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de voorgenomen aanleg van het gedeelte Schoondijke - Sluis van rijksweg 58;

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

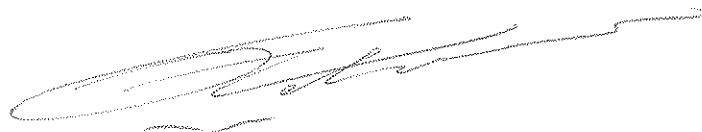
de werkgroep milieu-effectrapportage Rijksweg 58,

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 29 maart 1990

## INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	6
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	9
5.1 De voorgenomen activiteit	9
5.2 Alternatieven	10
5.2.1 Nul-alternatief	11
5.2.2 Nulplus-alternatief	11
5.2.3 Kernomleiding-alternatief	11
5.2.4 Nieuwe weg-alternatief	12
5.2.5 Mobiliteitsgeleidende en milieubeschermdende maatregelen	13
5.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	14
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	15
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	16
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	18
8.1 Algemeen	18
8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect	19
8.3 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	19
8.4 Flora, fauna, natuurgebieden	20
8.5 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten	20
8.6 Geluid en trillingshinder	21
8.7 Lucht	22
8.8 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	22
8.9 Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten	23
9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	24
10. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	24
11. SAMENVATTING VAN HET MER	25

## BIJLAGEN

1. Openbare bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat omtrent milieu-effectrapportage voor de besluitvorming tot tracévaststelling van rijksweg 58, gedeelte Schoondijk-Sluis in de Staatscourant van 30 januari 1990.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. IWO 48797) van 12 januari 1990 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

## 1. INLEIDING

In het Rijkswegenplan 1984 en deel a van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) van november 1988 is rijksweg 58, gedeelte Schoondijke-Sluis opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet. Dit weggedeelte is nader aangeduid als "bestaande (niet)-autoweg c.q. aan te leggen autoweg". Volgens deel a van het SVV-II zal de verbinding ook na de realisering van de Westerschelde Oeververbinding (WOV) deel uit blijven maken van het hoofdwegennet. Voor de besluitvorming over het voornemen het gedeelte Schoondijke-Sluis van rijksweg 58 zodanig aan te passen dat dit weggedeelte voldoet aan de eisen die aan een weg van het hoofdwegennet c.q. volledige autoweg worden gesteld, moet milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd (Besluit milieu-effectrapportage Stb. 278, bijlage C, categorie 1.1).

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met een bekendmaking in de Staatscourant en andere bladen op 30 januari 1990 (zie bijlage 1).

Per brief van 12 januari 1990 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage overeenkomstig de bepalingen van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Initiatiefnemer is de regionale directie (Zeeland) van Rijkswaterstaat. Bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat. De tracé-vaststelling volgt de Raad van de Waterstaat-procedure.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies de "Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 12 en 21 februari en 21 maart 1990. Op 12 februari 1990 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en is door de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en de Commissie wisselden op 21 maart 1990 van gedachten over een concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de verbetering van het gedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle (16), via het bevoegd gezag, ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen, die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41j van de Wabm. Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste punten in dit advies.



Een strikte scheiding tussen de informatie, die in de Projectnota en die in het MER thuishoort, is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. De Commissie is er vanuit gegaan, dat voor de tracé/m.e.r.-procedure een geïntegreerde projectnota zal worden opgesteld, zoals dat is omschreven in deel a (blz. 199) van het tweede SVV. Het advies van de Commissie richt zich op het MER-deel. Daar, waar een onderscheid tussen MER-deel en Projectnota-deel niet of nauwelijks mogelijk is, wordt gerefereerd aan Projectnota/MER.

## 2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Het onderhavige advies is opgesteld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in het kader van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de verbetering van het weggedeelte van rijksweg 58, dat is gelegen tussen Schoondijke en Sluis. Het voornemen tot verbetering van dit weggedeelte is ingegeven door de verkeersonveilige situatie langs deze weg, die (althans gedeeltematig) is opengesteld voor zowel autoverkeer als voor langzaam landbouwverkeer en vanwege de ongunstige woon- en leefsituatie door de traverse in Oostburg. Ombouw van dit weggedeelte wordt ook nodig geacht volgens de startnota, omdat de weg niet voldoet aan de eisen, die aan een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet c.q. volledige autoweg worden gesteld.

Het advies beoogt de milieu-aspecten van de verschillende alternatieve oplossingen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies kort aangestipt.

De **probleemstelling** over het voornemen staat in het licht van het al dan niet aanleggen van een Westerschelde-oeververbinding (WOV) en de eventuele locatie daarvan. Vanwege de nog niet afgeronde besluitvorming betreffende de WOV en het daarmee samenhangende gebrek aan duidelijkheid over de randvoorwaarden, die een WOV stelt aan het voornemen tot verbetering van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis, is de Commissie van mening (zie par. 4 van het advies), dat de probleemstelling in eerste instantie beperkt moet blijven tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid op het betrokken weggedeelte en in het leefklimaat van de bebouwde kom van Oostburg, die doorsneden wordt door de huidige weg. Vanwege de bestaande onduidelijkheid over de realisering en plaats van een WOV stelt de startnota voor de problematiek van de knelpunten in Schoondijke veroorzaakt door de traversen van rijkswegen 58 en 61 te behandelen in een aparte studie (met m.e.r.). De Commissie heeft een voorkeur voor een gelijktijdige aanpak van deze problematiek met die van de rest van het gedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis. Vanwege de voorgenomen uitvoering van de ruilverkaveling Breskens-Zuidzande ziet zij echter in dat eerst een oplossing wordt gezocht voor de problematiek van rijksweg 58 buiten Schoondijke tot aan Sluis<sup>1</sup>].

Voor de opstelling van de **probleemstelling** is het noodzakelijk **prognoses** op te stellen **voor de verkeersontwikkeling** die zich kan voordoen indien de WOV niet wordt aangelegd en, indien zij wel zou worden

---

<sup>1</sup> Zie de aandacht die hiervoor wordt gevraagd door de Landinrichtingscommissies Sluis-Oostburg, Breskens-Zuidzande en Schoondijke en door de directeur Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie in Zeeland (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 1 en 3).

aangelegd, ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk of van Kruiningen-Perkpolder. In de probleemstelling moet tevens aandacht worden besteed aan de doelstellingen van de rijksoverheid en de provincie Zeeland om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden en waar mogelijk de bestaande infrastructuur te benutten.

De uitwerking van de prognoses voor de verkeersontwikkeling in relatie tot het al dan niet aanleggen van een WOV op verschillende locaties zal de basis verschaffen voor de opstelling van de **alternatieve oplossingsmogelijkheden**. Deze alternatieven moeten zo gekozen worden, dat zij enerzijds als aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienst doen zolang geen besluit over de WOV is genomen en anderzijds als een eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van een WOV. Naar de mening van de Commissie dienen in ieder geval het **nul-alternatief**, het **nulplus-alternatief**, het **kernomleiding-alternatief** en het **nieuwe weg-alternatief** beschouwd te worden. Voor een nadere aanduiding van deze alternatieven wordt verwezen naar de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van dit advies. Bij het kernomleiding-alternatief is een omleiding ten zuiden en van ten oosten van Oostburg niet goed mogelijk in verband met de ligging van de kreekrest het Groote Gat en uitlopers daarvan. Een kernomleiding ten westen en ten noorden van Oostburg zal echter ook een gebied doorkruisen met belangrijke geomorfologische, ecologische en cultuurhistorische waarden. Met het oog hierop is de Commissie van mening dat een nieuwe weg-alternatief dat vanaf Sluis nabij Oostburg in oostelijke richting afbuigt en vandaar loopt ten zuiden van het natuurgebied het Groote Gat, langs Waterlandkerkje om vervolgens aan te sluiten op rijksweg 61 bij IJzendijke, niet bij voorbaat mag worden uitgesloten. Het nieuwe weg-alternatief is waarschijnlijk alleen te beschouwen als reëel alternatief bij aanleg van een WOV ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk waarbij de bestaande autoveerverbinding tussen Vlissingen en Breskens wordt opgeheven. De formulering van het **alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast** (paragraaf 5.2.6) en dat volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne in ieder geval tot de te beschrijven alternatieven behoort, zal ook aandacht moeten besteden aan toepassing van een combinatie van mobiliteitgeleidende en milieubescherpende maatregelen (zie par. 5.2.5).

In de Projectnota/MER zal het **besluit** waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd moeten worden aangegeven, alsook besluiten en eerder genomen voornemens, die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit (zie par. 6 van het advies). Met name moet hierbij worden gedacht aan de lopende besluitvorming over de WOV en de beleidslijnen ten aanzien van de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling in het rijksbeleid (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a, het Nationale Milieubeleidsplan en vervolgdelen) en het provinciale beleid (Streekplan Zeeland).

De beschrijving van de **bestaande toestand van het milieu** (zie par. 7 van het advies) waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkeling van dat milieu, houdt verband met het nulalternatief en vormt tevens het referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven. Het **studiegebied** is het gebied waar meetbare of bespeurbare veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de uitvoering van een van de alternatieven. Ten opzichte van de aanduiding van het studiegebied in de startnota, kan het studiegebied aan de noordoostzijde beperkt blijven tot aan de aansluiting van rijksweg 61 op rijksweg 58. Daarnaast verdient het aanbeveling het studiegebied ter hoogte van het Grootte Gat in oostelijke richting uit te breiden tot aan IJzendijke in verband met het nieuwe weg-alternatief.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en **de gevolgen voor het milieu** gaat het vooral om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, visueel-ruimtelijke structuur, cultuurhistorie, geluid, lucht en veiligheid. In de paragrafen 8.3 tot en met 8.9 is een groot aantal vragen en aandachtspunten opgenomen over de gevolgen voor deze aspecten, die kunnen dienen als "checklist" bij de opstelling van het MER.

In het MER moeten de milieugevolgen van de verschillende alternatieven worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Indien mogelijk zal dit resulteren in een **voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect**. Voorts zal het MER een opgave moeten verstrekken van de **leemten in kennis** die zullen blijven bestaan met daarbij de betekenis, die daaraan gehecht moeten worden voor de besluitvorming. Dit dient betrokken te worden in een **in concept** op te stellen **evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu** bij uitvoering van een van de alternatieven. Een dergelijk programma dient aan te sluiten bij een evaluatieprogramma dat moet worden opgesteld indien besloten zou worden tot de aanleg van een WOV en bij het programma in het kader van de m.e.r. rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole.

De Projectnota/MER zal kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten. In paragraaf 11 van dit advies is aangegeven aan welke punten de **samenvatting van de Projectnota/MER** aandacht behoort te besteden.

### 3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvan, moeten behandelen. Dit zal een objectieve afweging van de milieu-aspecten bij de besluitvorming mogelijk maken en ertoe bijdragen de gevolgen voor het milieu voor alle betrokkenen inzichtelijk te maken.

Het MER wordt geïntegreerd in de Projectnota. Het zal daarin wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn. In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling duidelijk naar voren worden gebracht.

Waar mogelijk en nuttig zal gebruik moeten worden gemaakt van presentatie van de informatie op kaarten, luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

### 4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "*een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd*".

Een duidelijke beschrijving in het MER van de probleemstelling en het doel dient als onderbouwing van de noodzaak tot ombouw van het gedeelte van rijksweg 58 dat gelegen is tussen Schoondijke en Sluis tot autoweg. In de startnota (blz. 35 t/m 37) zijn de doelstellingen van de voorgenomen activiteit aangestipt voor de aspecten betreffende: beleidskader, verkeer en vervoer, openbaar vervoer, woon- en leefmilieu, natuurlandschaps-, cultuurhistorische, archeologische en geomorfologische waarden, landbouw, bodem, grond- en oppervlakte-water, recreatie, economie en overige aspecten. Samengevat berusten deze doelstellingen op de wenselijkheid om op korte termijn te komen tot een verbetering van dit rijksweggedeelte uit oogpunt van de verkeers- onveilige situatie langs deze weg, die voor een groot deel is opgesteld voor zowel snelverkeer als langzaam (landbouw-)verkeer en vanwege de ongunstige woon- en leefsituatie in de bebouwde kom van Oostburg (Startnota, blz. 3 en 34<sup>2</sup>). Ombouw van het weggedeelte is ook nodig, aldus de Startnota (blz. 34), omdat het huidige weggedeelte niet voldoet aan de eisen die aan een onderdeel van het landelijke hoofdwegennet c.q. volledige autoweg worden gesteld.

De noodzaak tot ombouw tot autoweg van het weggedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis moet overigens in het licht van het al dan niet aanleggen van een Westerschelde Oeververbinding (WOV) worden

---

2 Zie ook de inspraakreactie van de Gemeente Oostburg (Bijlage 4, reactie nr. 5).

gezien<sup>3</sup>]. Daarnaast is de ligging van een WOV, zoals die is uitgewerkt in de Projectnota/MER voor de WOV, van groot belang.

Volgens deel a van het SVV-II zal het betrokken weggedeelte ook na de eventuele realisering van een WOV deel blijven uitmaken van het hoofdwegennet. Het voornemen bestaat de besluitvorming over de aanleg van een WOV eind 1990 af te ronden. Dan zal duidelijkheid kunnen ontstaan over de randvoorwaarden met betrekking tot het verkeersaanbod, die de aanleg en de ligging van een eventuele WOV met zich meebrengen, voor het voornemen tot verbetering van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis. Omdat deze duidelijkheid over de WOV vooralsnog ontbreekt, is de Commissie van mening dat de probleemstelling in eerste instantie beperkt moet blijven tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid op rijksweg 58 en in het leefklimaat in de kern Oostburg die doorsneden wordt door de huidige weg.

In de Startnota (blz. 8) wordt geconstateerd, dat de oplossing van de knelpunten in de kern Schoondijke op de traversen van rijkswegen 58 en 61 geheel afhankelijk is van de aanleg en de ligging van een WOV en dat een aparte studie (met m.e.r.) nodig is voor de oplossing van de knelpunten in Schoondijke nadat zekerheid omtrent de besluitvorming over de WOV is verkregen.

Ofschoon de Commissie liever zou zien dat de knelpunten in de kern van Schoondijke tegelijkertijd met de problemen op het weggedeelte tussen Schoondijke en Sluis worden aangepakt, heeft zij er begrip voor dat vanwege de uitvoering van de voorgenomen ruilverkaveling Breskens-Zuidzande<sup>3</sup>] eerst een oplossing wordt gezocht voor de problemen op het overige gedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis. Dit betekent dat de problematiek van de traversen van rijkswegen 58 en 61 door Schoondijke geen onderdeel zal uit te maken van de probleemstelling bij de onderhavige m.e.r.<sup>4</sup>].

Voor de opstelling van de probleemstelling die zich toespitst op de oplossing van de knelpunten in Oostburg en de daaruit voortkomende oplossingsmogelijkheden, is het noodzakelijk dat eerst prognoses worden berekend voor de verkeersontwikkeling op rijksweg 58, die zich kan voordoen bij de volgende situaties:

1. De WOV wordt niet aangelegd. Het oeverkruisende verkeer over de Westerschelde blijft plaats vinden via de veerdiensten Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder en in de toekomst via de nieuwe Liefkenshoektunnel in België.
2. De WOV wordt wel aangelegd en vermoedelijk
  - a. ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk, zoals aangegeven op de kaarten van deel a van het tweede SVV. In dit geval zal

---

3 Zie ook de visie van de provincie Zeeland hierop (Bijlage 4, inspraakreactie, nr. 10).

4 Gelet de opmerkingen van de heren Ramondt en Provoost over de relatie tussen de verbetering van rijksweg 58 en deze ruilverkaveling gemaakt tijdens de informatie-bijeenkomst over de startnota te Oostburg op 13 februari 1990 (verslag van deze bijeenkomst, bladzijde 2). Zie ook de inspraakreacties 1, 3 en 16 (Bijlage 4).

de verbinding Vlissingen-Breskens voor het autoverkeer worden opgeheven. In deze situatie kan de T62 tussen IJzendijke en Oostburg een belangrijke sluipteg gaan vormen voor verkeer tussen Terneuzen en Sluis dat de kortste route zoekt op het traject tussen IJzendijke en Oostburg.

- b. ter hoogte van Kruiningen-Perkpolder. Het autoverkeer Vlissingen-Breskens zal in deze situatie gehandhaafd blijven.

De uitwerking van de verschillende scenario's voor de verkeersontwikkeling zal aantonen welke knelpunten in de verkeersveiligheid en rustverstoring langs de weg en in de woonkern Oostburg onder alle scenario's verminderen, blijven bestaan of verergeren. Op basis van de verschillende scenario's kan de probleemstelling worden geformuleerd en kunnen alternatieve oplossingen worden ontwikkeld. Deze alternatieven moeten zo gekozen worden, dat zij enerzijds als aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienst doen zolang geen besluit over de WOV is genomen en anderzijds als een eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele verdere ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van een WOV.

De scenario's voor de verkeersontwikkeling moeten aandacht besteden aan de volgende vragen:

- Welke herkomsten en bestemmingen zijn thans te onderscheiden voor het verkeer dat nu gebruik maakt van het weggedeelte en hoe zullen deze zich ontwikkelen onder de verschillende hiervoor geschetste situaties ten aanzien van de WOV? Er moet een onderscheid worden gemaakt naar personenvervoers- en goederenstromen. Welke verkeersontwikkelingen vanuit en naar België spelen hierbij een rol?
- Hoe zullen de activiteiten zich ontwikkelen? De verkeersprognoses dienen gekwantificeerd te worden voor verschillende perioden van de dag, de week en het jaar met specificatie naar voertuigcategorieën (inclusief het landbouwverkeer en het fiets/bromfietsverkeer). Als prognosejaar voor de intensiteiten kan 2010 gekozen worden.
- Welke aannames worden hierbij gehanteerd en welke variabelen spelen een rol (b.v. de heffing van tolgelden)?
- Hoe is de verkeersonveiligheid in de huidige situatie en hoe zal deze zich ontwikkelen? Een specificatie naar weggedeelten en kernen is noodzakelijk. In hoeverre speelt het pulserende karakter dat afkomstig is van de veerverbinding bij Breskens hierbij een rol?

In de Projectnota/MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend te worden gedacht aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de onveiligheid en de hinder en schade voor het lokale woon- en leefniveau, het natuurlijke milieu en het landschap, maar ook aan de nieuwe doelstelling van de rijksoverheid en de provincie, die is neergelegd in deel a van het tweede SVV en het in juni 1988 vastgestelde streekplan van Zeeland (par. 3.7.2.1, blz. 80 en 81) om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden. De probleemstelling zal moeten aangeven in hoeverre in

dit deel van Zeeuwsch-Vlaanderen geleiding van de mobiliteitsontwikkeling door bevordering van het openbaar vervoer en planologische maatregelen mogelijk is (zie ook par. 5.2.4 van dit advies)<sup>5</sup>].

De probleemstelling kan ook in overeenstemming gebracht worden met de beleidslijnen van de provincie Zeeland die zijn neergelegd in het streekplan van juni 1988, betreffende infrastructuurvoorzieningen (bladzijde 81):

- een zo goed mogelijke benutting van de bestaande infrastructuur waarbij bij voorkeur bestaande wegen worden verbeterd in plaats van geheel nieuwe aan te leggen;
- het toekennen van een hoge prioriteit aan het voorkomen van onveilige en hinderlijke verkeerssituaties; en betreffende gebieden met hoofdfunctie natuurbehoud (bladzijde 70):
- voor gebieden met als enige hoofdfunctie natuurbehoud geldt dat deze als zodanig veiliggesteld dienen te worden.

## 5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "*een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen*".

### 5.1 De voorgenomen activiteit

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit (of alternatieven), die moet(en) leiden tot de verbetering van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis, de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- amoveren van woningen en andere gebouwen en van niet meer te gebruiken oude weggedeelten;
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en

---

<sup>5</sup> Zie verder de inspraakreactie van de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Zuid-West (Bijlage 4, reactie nr. 2).



- moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek. De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie) dienen te worden beschreven;
  - bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
  - gebruik en beheer van bermen;
  - aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen;
  - bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals benzinstations, bushaltes en parkeerplaatsen;
  - onderhoud van de wegen met hun bebakening, markering van servicevoorzieningen;
  - aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen voor het langzame landbouwverkeer in combinatie met de aanleg van (brom)-fietspaden gescheiden van de hoofdweg;
  - verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer en andere maatregelen ter beperking van de automobilititeit;
  - natuurbouw, instandhouden en verbeteren van de ecologische infrastructuur.

De beschrijving van de onderdelen zal per tracégedeelte en -variant gegeven kunnen worden. Daarbij zal ook een mogelijk gefaseerde aanleg, die wordt ingesteld op de besluitvorming rond de WOV aan de orde moeten komen.

## 5.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in de Projectnota/MER dient zorgvuldig te worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit een voorkeursalternatief naar voren kan komen danwel bepaalde alternatieven kunnen afvallen. De beschrijving van de alternatieven zal wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenminste de volgende alternatieven en milieubescherpende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

### 5.2.1

#### **Nul-alternatief**

Het nul-alternatief gaat er vanuit dat geen nieuwe besluiten tot het aanleggen van nieuwe weggedeelten worden genomen. Met andere woorden: het nul-alternatief is gericht op een verkeersontwikkeling waarvoor verbetering van de bestaande infrastructuur niet of slechts zeer beperkt nodig is. Ontwikkelingen die verbonden zijn aan de in het tweede SVV genoemde maatregelen, moeten in het nul-alternatief worden betrokken. Met name is hierbij te denken aan het beperken van de automobiliteit en het bevorderen van de leefbaarheid van kernen en open ruimten.

Op grond van het bovenstaande dient aangegeven te worden of het nul-alternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt in het licht van de uitgewerkte probleemstelling.

Indien dit niet het geval kan zijn, zoals in de startnota als uitgangspunt is genoteerd, dient het nul-alternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

### 5.2.2

#### **Nulplus-alternatief**

Het nulplus-alternatief is gebaseerd op een verkeersontwikkeling, waarbij met een beperkte aanpassing en verbetering van de bestaande weginfrastructuur kan worden volstaan. In de startnota (blz. 37) staat aangegeven dat deze aanpassings- en verbeteringswerken onder andere kunnen bestaan uit:

- reconstructie van verkeersonveilige kruispunten en aansluitingen (al dan niet voorzien van verkeerslichteninstallaties)
- bochtverruiming en -afsnijdingen
- aanleg van parallelwegen.

Aan deze aanpassings- en verbeteringswerken kan worden toegevoegd asfaltering van de traverse door Oostburg om de geluidproductie en de verkeersveiligheid van het wegdek van deze traverse in gunstige zin te beïnvloeden.

Deze werken zouden moeten leiden tot een zo groot mogelijke scheiding van het langzame verkeer (bromfiets-, fiets en langzaam landbouwverkeer) van het autoverkeer. De beperkende factor hierbij is de aanwezigheid van de dicht langs de hoofdweg staande woningen in de kernen maar ook elders langs de weg. De scheiding van het langzame landbouwverkeer moet gebeuren in samenhang met de plannen voor landinrichting voor zover deze plaats vindt in het studiegebied. Ook behoort toepassing van een elektronisch geleidingssysteem ter beperking van hoge snelheden in de kernen tot de mogelijkheden.

De behandeling van dit alternatief zal duidelijk moeten maken welk oplossend vermogen dit alternatief, met de mogelijkheid van gefaseerde uitvoering, kan hebben.

### 5.2.3

#### **Kernomleiding-alternatief**

Het kernomleiding-alternatief bestaat uit de maatregelen voor de scheiding van langzaam- en snelverkeer zoals beschreven onder het nulplus-alternatief, gecombineerd met de aanleg van een omleiding

rond de kern van Oostburg<sup>6</sup>]. Voor het overige deel van het tracé wordt zoveel mogelijk het bestaand tracé benut en worden verkeersonveilige kruispunten en aansluitingen gereconstrueerd en parallelwegen aangelegd daar waar die nog ontbreken.

Een omleiding ten zuiden en ten oosten van Oostburg is ongewenst in verband met de ligging van het natuurgebied van de kreek het Groote Gat en zijn uitlopers]. Een kernomleiding rond Oostburg is dus alleen mogelijk ten westen en ten noorden van Oostburg, maar zal in dat geval het natuurwetenschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle 'oudland'-gebied van de Veerhoekpolder, het natuurgebied de Reep/Henricuspolder en de Maaidijk<sup>8</sup>] beïnvloeden.

Het kernomleiding-alternatief komt in beeld, als de verkeersontwikkelingsstudies, die zijn omschreven in par. 4 van dit advies, aantonen dat de knelpunten in de traverse door Oostburg niet goed kunnen worden opgelost met de toepassing van alleen aanpassings- en verbeteringswerken<sup>9</sup>].

#### 5.2.4 Nieuwe weg-alternatief

Hiervoor in paragraaf 5.2.3. is aangegeven, dat een kernomleiding ten westen en ten noorden van Oostburg een gebied zal doorkruisen met belangrijke natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden. Met het oog hierop is de Commissie van mening, dat een nieuwe weg-alternatief, dat vanaf Sluis nabij Oostburg in oostelijke richting afbuigt en vandaar loopt ten zuiden van het natuurgebied het Groote Gat, langs Waterlandkerkje om vervolgens aan te sluiten op rijksweg 61 bij IJzendijke, niet bij voorbaat mag worden uitgesloten. Dit ondanks de conclusie in de Startnota (op blz. 46)<sup>10</sup>], dat een nieuwe weg-alternatief geen reëel alternatief is vanwege ernstige effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie en geomorfologie. Een dergelijk nieuwe weg-alternatief is echter waarschijnlijk alleen te beschouwen als reëel alternatief in het MER bij aanleg van een WOV ten westen of ten oosten van Terneuzen. In dat geval wordt de autoveerverbinding Vlissingen-Breskens opgeheven en zal de verkeerssituatie op rijksweg 58 tussen Breskens en Oostburg aanzienlijk veranderen. In die situatie zal een dergelijk alternatief niet alleen een oplossing kunnen bieden voor de knelpunten in Oostburg maar ook voor die in de kern Schoondijke.

---

6 Zie ook de reactie van de ZLM, afdeling Oostburg (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 16).

7 Op de streekplankaart van Zeeland (juni 1988) staat dit gebied aangeduid als 'gebied met enkel een hoofdfunctie Natuurbehoud'.

8 Bijlage 4, inspraakreactie 11 van A. Dierikx.

9 Het kernomleiding-alternatief wordt krachtig aanbevolen door de Oostburgse Winkeliersvereniging (met 639 ingezamelde handtekeningen), de Stichting Oostburg Promotion (met 228 ingezamelde handtekeningen) en de NCB, afd. Oostburg (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 13, 14 en 15).

10 en door anderen (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 2).

### 5.2.5

#### **Mobiliteitsgeleidende en milieubescherpende maatregelen**

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten, die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren<sup>11</sup>. Voor deze milieu-effecten zal niet alleen gekeken moeten worden naar de tracés zelf, maar ook naar de (ruime) omgeving.

De Projectnota/MER zal moeten aangeven, in welke mate mobiliteitsgeleidende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten, bijvoorbeeld:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer<sup>12</sup> en het (brom-)fietsverkeer;
- geleiding van het langzame landbouw-verkeer;
- beperking van maximumsnelheden;
- carpooling;
- parkeerbeleid binnen de bebouwde kom;
- ruimtelijk beleid (b.v. ruimtelijke spreiding of concentratie van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken);
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen en/of netwerkregulering.

Voor milieubescherpende maatregelen kan bovendien worden gedacht aan:

- geluidafschermende maatregelen, zoals ingravingen, schermen en wallen<sup>13</sup>, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet;
- geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken;
- bundeling van het tracé of van tracé-gedeelten met bestaande weg-tracés;
- aanplant van groenstroken en bossen (ter beperking van de verspreiding van emissies);
- inpassing van de wegverbinding in het landschap. Hierbij moet onder andere duidelijk worden, of de weg(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast, dat de samenhang tussen typische landschapsvormen (in verband met hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis en grondgebruik) zo min mogelijk wordt verstoord;

---

11 B.v. een kernomleiding, die de levendigheid in Oostburg wegneemt en die een nieuwe barrière opwerpt tussen kern en buitengebied.

12 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 6 van de directeur Streekvervoer Zuid-West Nederland.

13 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 5.

- zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoring gevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden;
- maatregelen ter behandeling van hemelwater, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een impermeabele voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s);
- onderdoorgangen of overbruggingen (faunapassages) voor verbinding tussen de verschillende seizoenbiotopen van amfibieën en voor trekroutes van zoogdieren<sup>14</sup>];
- verdiept aanleggen van weggedeelten in vogelrijke gebieden (i.v.m. verkeersslachtoffers);
- bermbeheer gericht op voorkomen van verkeersslachtoffers onder vogels (o.a. laat maaien, hoog opgaande bomen met weinig ondergroei)<sup>15</sup>];
- maatregelen om de bestaande ecotypen te behouden en misschien zelfs te versterken;
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater.

#### 5.2.6 **Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast**

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

*"Tot de irgevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."*

Dit zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief dient volgens de Wabm in ieder geval in het MER te worden beschreven. Op voorhand kan niet bepaald worden onder welke van de voornoemde alternatieve oplossingen het meest milieuvriendelijke alternatief gezocht dient te worden. Dit zal voornamelijk afhangen van de uitkomst van de verkeersontwikkelingsstudie volgens de verschillende scenario's zoals genoemd in par. 4 van dit advies. In het algemeen kan wel gesteld worden, dat dit alternatief zo veel mogelijk gebruik zal moeten maken van de in paragraaf 5.2.5 genoemde maatregelen. Verder zal dit alternatief zo veel mogelijk moeten vermijden:

- ruimtebeslag;
- doorsnijden van open gebieden, kreken, kreekrestanten en dijken, (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);
- versnippering, barrièrewerking en biotoopverkleining;

14 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 3.

15 Nader advies kan worden verkregen bij D.A. Jonkers, RIN Leersum.

