

Provincie Zeeland

Startnotitie milieu-effectrapportage rondweg Breskens

Dossier : L0155-21.001
Datum : 22 mei 1996
Ons kenmerk : MM-MN19965268

| INHOUD | BLAD | |
|---------------|---|----|
| 1 | INLEIDING | 3 |
| | 1.1 Functie van de startnotitie | 3 |
| | 1.2 Voorgeschiedenis | 3 |
| | 1.3 Het juridische kader | 4 |
| | 1.4 Leeswijzer | 5 |
| 2 | BESTAANDE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING | 7 |
| | 2.1 Inleiding | 7 |
| | 2.2 Bestaande situatie | 8 |
| | 2.2.1 Verkeer en vervoer | 8 |
| | 2.2.2 Milieu en ruimtegebruik | 9 |
| | 2.3 Uitgangspunten toekomstige situatie | 11 |
| 3 | PROBLEEM- EN DOELSTELLING | 13 |
| | 3.1 Het probleem samengevat | 13 |
| | 3.2 Doel van de rondweg | 13 |
| 4 | DE ALTERNATIEVEN | 15 |
| | 4.1 Inleiding | 15 |
| | 4.2 De te onderzoeken alternatieven | 15 |
| 5 | DE TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN VAN DE ALTERNATIEVEN | 19 |
| | 5.1 Inleiding | 19 |
| | 5.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling | 19 |
| | 5.3 Het studiegebied | 19 |
| | 5.4 De effectbeschrijving | 19 |
| 6 | PROCEDURE EN BESLUITEN | 23 |
| | 6.1 De bestemmingsplan/m.e.r.-procedure | 23 |
| | 6.2 Communicatie | 24 |
| | BIJLAGE 1: Projectgegevens | |
| | BIJLAGE 2: Begrippenlijst | |
| 7 | COLOFON | 31 |

1 INLEIDING

1.1 Functie van de startnotitie

Met deze startnotitie wordt het voornemen van de Provincie Zeeland, Directie Infrastructuur en Vervoer (initiatiefnemer) om bij Breskens een rondweg aan te leggen bekend gemaakt. Om de aanleg van de weg mogelijk te maken moet de weg door de gemeente Oostburg in een bestemmingsplan worden opgenomen. De gemeente Oostburg is het bevoegd gezag voor het vaststellen van het betreffende bestemmingsplan.

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan zal een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Het MER zal voldoende informatie over de milieu-effecten van het project moeten verschaffen, zodat bij de besluitvorming over het bestemmingsplan het milieu, naast andere aspecten, volwaardig wordt meegewogen. Het doorlopen van de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) waarborgt dat het MER volgens de richtlijnen wordt opgesteld en dat een onafhankelijke toetsing door de Commissie voor de milieu-effectrapportage plaatsvindt. De Provincie Zeeland speelt in de m.e.r.-procedure een coördinerende rol.

De openbare kennisgeving van het voornemen in de Staatscourant en regionale dagbladen is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Deze startnotitie ligt na de kennisgeving op het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek te Breskens ter visie gedurende de in de advertenties vermelde termijn. De startnotitie heeft tot doel alle betrokkenen en belanghebbenden te informeren over de voorgenomen activiteit en de aspecten die in het MER aan de orde zullen komen. Ook wordt in deze periode een informatieavond in Breskens belegd. Iedereen is in de gelegenheid in te spreken op de aspecten die in het MER aan de orde zouden moeten komen. Schriftelijke reacties kunnen onder vermelding van 'MER Rondweg Breskens' binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

| |
|--|
| Gemeente Oostburg, Postbus 27 4500 AA Oostburg |
|--|

1.2 Voorgeschiedenis

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer II heeft de regering zich ten doel gesteld om het jaarlijks aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 1986 met 50% en het aantal verkeersslachtoffers met 40% te reduceren. In 2000 moet hiervan al 25% gerealiseerd zijn.

De afgelopen jaren is al een aantal maatregelen getroffen, maar intussen is het besef gegroeid dat voor het oplossen van het probleem ingrijpendere maatregelen nodig zijn (zie ook paragraaf 3.2). In het rapport "Naar een duurzaam veilig wegverkeer" (SWOV, 1992) is een aanzet gemaakt voor een werkelijke oplossing.

In West-Zeeuwsch Vlaanderen is het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden samen) 30 % hoger dan in de rest van Zeeland. Voor West-Zeeuwsch Vlaanderen betekent het streefcijfer uit het Structuurschema daarom een extra grote inspanning. Dat is de reden dat de

gemeenten Oostburg, Aardenburg en Sluis, het waterschap Het Vrije van Sluis, de provincie Zeeland en Rijkswaterstaat, directie Zeeland het initiatief hebben genomen voor het demonstratieproject "Naar een duurzaam veilig wegennet in West-Zeeuwsch Vlaanderen" (mei 1994). In het ontwerp zijn een vijftal rondwegen rond kernen in West-Zeeuwsch Vlaanderen opgenomen, waaronder de rondweg rond Breskens.

Het **voornemen** voor deze rondweg kan worden omschreven als:

Aanleg van een rondweg rond Breskens, uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met rotonden op de aansluitpunten en een gesloten-verklaring voor al het langzaam verkeer.

1.3 Het juridische kader

De activiteiten waarvoor een MER dient te worden opgesteld staan vermeld in een lijst in onderdeel C van het Besluit Milieu-effectrapportage (Staatsblad 540 van 26 juli 1994). De rondweg valt qua karakter onder punt 1.2 van de lijst, namelijk de "aanleg van een autosnelweg of autoweg, anders dan bedoeld onder 1.1 (aanleg van een hoofdweg)". In onderdeel A van het Besluit Milieu-effectrapportage wordt het begrip "autoweg" als volgt gedefinieerd: een autoweg is een weg, bestemd voor autoverkeer, alleen toegankelijk via knooppunten¹⁾ of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het in het bijzonder verboden is te stoppen of te parkeren (Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen), of een weg bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990²⁾.

Omdat bij de geplande rondweg voorzien is in de realisatie van de aansluitpunten in de vorm van rotondes, is op grond van de in het Besluit Milieu-effectrapportage gehanteerde definitie van autoweg de geplande rondweg formeel juridisch dus **niet** m.e.r.-plichtig. Deze conclusie is voorgelegd aan de afdeling m.e.r. van het Ministerie van VROM. Deze kan hiermee formeel instemmen, maar geeft aan dat de kans aanwezig is, dat de rechter hierover anders zal beslissen. Gezien het feit dat de definitie tot stand gekomen is in een periode, waarin de toepassing van rotondes als aansluiting bij dit soort wegen niet gebruikelijk was in Nederland, terwijl dit inmiddels wel het geval is, is het mogelijk dat de definitie in de nabije toekomst zal worden aangepast. Bovendien worden de rotondes in het kader van het 'Duurzaam-veilig' project voorgeschreven voor dergelijke wegen.

Daarnaast bestaat bij de initiatiefnemer de wens om zorgvuldig om te gaan met andere belangen in het gebied en om deze in de afweging mee te kunnen nemen. Op grond van deze argumenten hebben de betrokken overheden besloten vrijwillig de m.e.r.-procedure te doorlopen.

¹⁾met knooppunten worden alleen ongelijkvloerse kruispunten/aansluitingen bedoeld

²⁾hier wordt bedoeld een weg waarbij het blauw-witte autowegbord is geplaatst

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het de bestaande situatie en het vigerend relevant beleid beschreven. In hoofdstuk 3 wordt beknopt ingegaan op het probleem waarvoor de rondweg een oplossing moet bieden. In hoofdstuk 4 wordt voor de uitvoering van de rondweg een aantal alternatieven weergegeven. Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de onderwerpen (mogelijke effecten) die in het MER aan de orde zullen komen. Hoofdstuk 6 gaat ten slotte in op de procedure en te nemen besluiten van een gecombineerde bestemmingsplan/m.e.r.-procedure.

2 BESTAANDE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

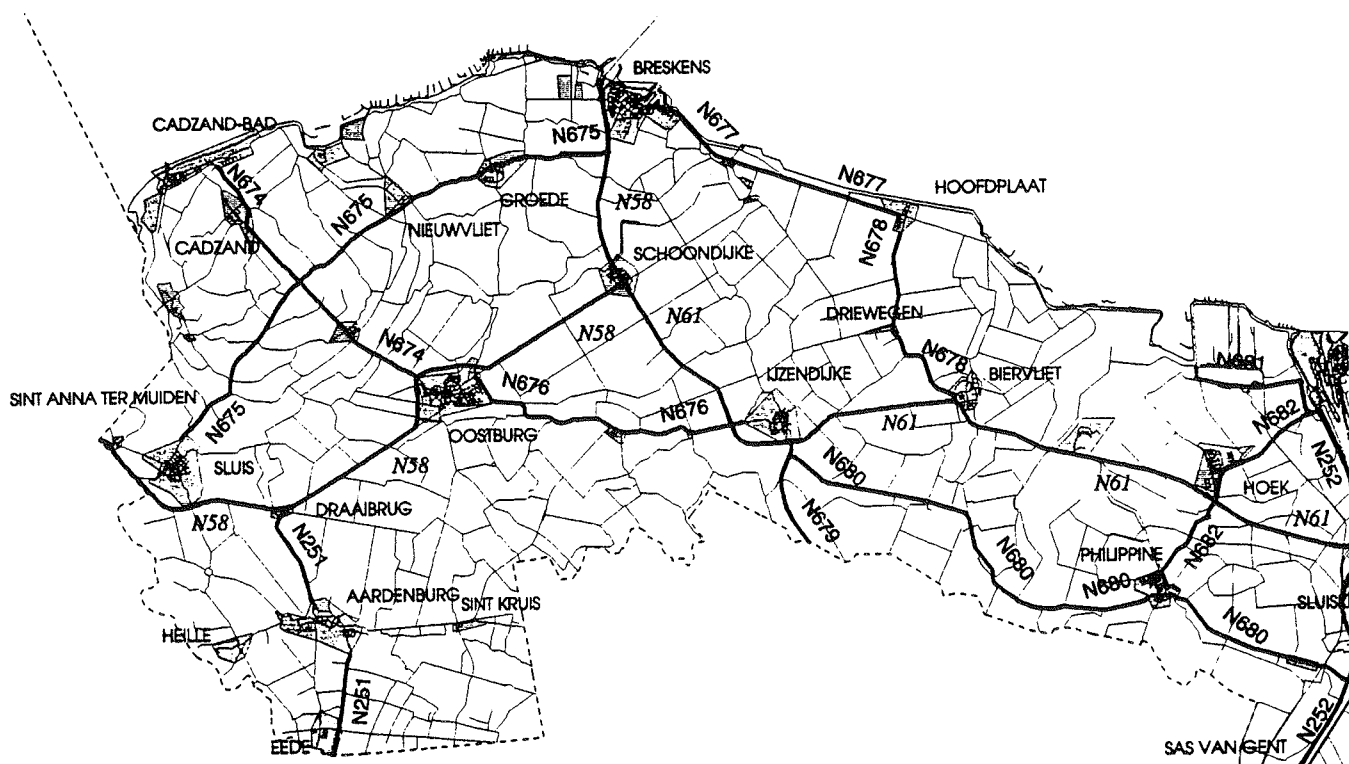
2.1 Inleiding

Om beter inzicht te krijgen in het probleem en de mate waarin het voornemen (aanleg van hierboven omschreven weg rond de kern van Breskens) een oplossing biedt, is het van belang een beeld te hebben van de huidige en de toekomstige verkeerssituatie, zonder aanleg van de rondweg Breskens. Dit noemt men de 'autonome ontwikkeling'. Ook is het van belang om de milieu-effecten van het voornemen te bezien tegen de achtergrond van de ontwikkelingen van het milieu, wanneer de voorgenoemde activiteit (aanleg en gebruik van de weg) niet plaatsvindt.

Figuur 1 laat de Rijks- en provinciale wegen in West-Zeeuwsch Vlaanderen zien, figuur 2 de ligging van Breskens.

Ten behoeve van de beschrijving van deze zogenaamde autonome ontwikkeling zal in het MER een overzicht worden gegeven van relevant beleid op het gebied van infrastructuur, woningbouw en bedrijventerreinen, verkeer en vervoer, en het milieu.

In paragraaf 2.3 worden in het kort enkele concrete uitgangspunten genoemd, die in het MER bij de beschrijving van de toekomstige situatie, zullen worden gehanteerd.



Figuur 1 Rijks- en provinciale wegen in West-Zeeuwsch Vlaanderen

2.2 Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

2.2.1 Verkeer en vervoer

Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De verkeersomvang die door het omleggen van de gebiedsontsluitingsweg Breskens - Hoofdplaat buiten de bebouwde kom gebracht moet worden, is in de orde van grootte van 2000 mvt/etm. Een groot deel van deze verkeersbewegingen is bestemmingsverkeer (memo provincie dd. 7 juni 1994), waarvan weer een aanzienlijk aandeel vrachtverkeer is, van en naar de haven en het bedrijventerrein aan de zuidoostzijde van Breskens. Het wegen-informatiesysteem van de Provincie Zeeland (1990-1995) geeft voor de bebouwde kom van Breskens voor het jaar '94 een jaargemiddelde van 2200 mvt/etm.

De extra verkeersdrukke in de zomermaanden beperkt zich in de omgeving van Breskens vooral tot N58, in de vorm van doorgaand verkeer naar het autoveer. Dit verkeer levert geen overlast op in de kern van Breskens.

Verkeersveiligheid

Van 1992 t/m 1994 zijn op de traverse door Breskens de volgende ongevallen geregistreerd: 6 in 1992, 20 in 1993 en 9 in 1994, waarvan in totaal 2 met letsel en geen met dodelijke afloop.

Verkeersleefbaarheid

Vooraf het vrachtverkeer vanaf N58 naar de haven en het ten zuidoosten van Breskens gelegen industrieterrein zorgt voor overlast in de kern.

Autonome ontwikkeling en vigerend beleid

Westerschelde Oeververbinding (WOV)

De aanleg van de WOV en het daaraan gekoppelde uit de vaart nemen van het autoveer Vlissingen-Breskens heeft invloed op het doorgaande en het externe bestemmingsverkeer in West-Zeeuwsch Vlaanderen. In de huidige situatie is de veerhaven van Breskens een belangrijk passeerpunt voor verkeer vanuit Walcheren naar de verschillende bestemmingen in Oost- en West-Zeeuwsch Vlaanderen en in België. Wanneer de WOV wordt aangelegd zal het doorgaande verkeer zich concentreren op de as Terneuzen-Oostburg-Sluis en zal het externe verkeer de oriëntatie op Breskens verplaatsen naar Terneuzen. Wanneer de WOV niet wordt aangelegd blijft de relatie met de veerhaven van Breskens bestaan. Een belangrijk gedeelte van het verkeer van en naar de veerpunt heeft herkomst in België en komt bij Sint Anna ter Muiden Zeeuwsch Vlaanderen in.

Verkeersbeleid

Zoals in paragraaf 1.2 reeds is vermeld, heeft de regering zich in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (deel e) ten doel gesteld om tot het jaar 2010 het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met vijftig procent te doen dalen. De afgelopen jaren is al een aantal maatregelen getroffen, zoals de aanpak van verkeersongevallenconcentraties, het houden van een gericht verkeerstoezicht, verbeteringen aan de constructie van de wegberm in bochten, plaatsen van snelheidsradars. Deze maatregelen hebben hun vruchten afgeworpen, maar het

maximaal haalbare effect van dergelijke, relatief kleinschalige maatregelen zal in het gunstigste geval beperkt blijven tot een reducering van het aantal verkeersdoden met ca. 25%. Hiermee zou hooguit de doelstelling voor het jaar 2000 bereikt worden.

Hierdoor is het besef gegroeid dat voor het oplossen van het probleem meer nodig is dan bovenstaande maatregelen. Het wegverkeerssysteem moet volgens nieuwe ontwerpeisen op basis van een veel strengere doorvoering van veiligheidsprincipes worden vormgegeven. Deze nieuwe benadering richt zich op een Duurzaam Veilig Verkeerssysteem.

In het rapport "Naar een duurzaam veilig wegverkeer" (SWOV, 1992) is op conceptueel niveau nagedacht over de contouren van een dergelijk verkeerssysteem.

Voor West-Zeeuwsch Vlaanderen is dit beleid verder uitgewerkt naar het demonstratieproject "Naar een duurzaam veilig wegennet in West-Zeeuwsch Vlaanderen" (mei 1994). Hierin worden een drietal varianten voorgesteld die van elkaar verschillen qua grootte van de ingreep en daaraan gekoppeld resultaat. De kern van de Duurzaam Veilig-maatregelen voor buiten de bebouwde kom bestaat uit een categorisering van alle wegen, die ingedeeld worden naar de functie. Parallel aan de drie functies, doorstromen, ontsluiten of bereiken van bestemming, worden drie wegcategorieën onderscheiden: de stroomweg, de gebiedsontsluitingsweg en de erftoegangsweg. De categorie zal voor de weggebruiker direct te herkennen zijn door een unieke inrichting van de weg. Hierdoor weet de weggebruiker steeds welke snelheid is toegestaan, welke andere weggebruikers hij kan verwachten en hoe kruispunten zijn uitgevoerd (ongelijkvloers, gelijkvloers, rotonden etc.). Fietsers en landbouwverkeer zijn alleen nog op de erfontsluitingswegen toegestaan. Hiermee is tevens een scheiding gerealiseerd van verkeersvormen en -snelheden.

Aangezien het uitgangspunt geldt dat wegen een eenduidige functie hebben ligt het voor de hand om stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen niet door bebouwde kommen te leggen. Vanuit dat oogpunt zijn een vijftal rondwegen in het projectplan opgenomen, waaronder de rondweg rond Breskens.

2.2.2 Milieu en ruimtegebruik

Huidige situatie

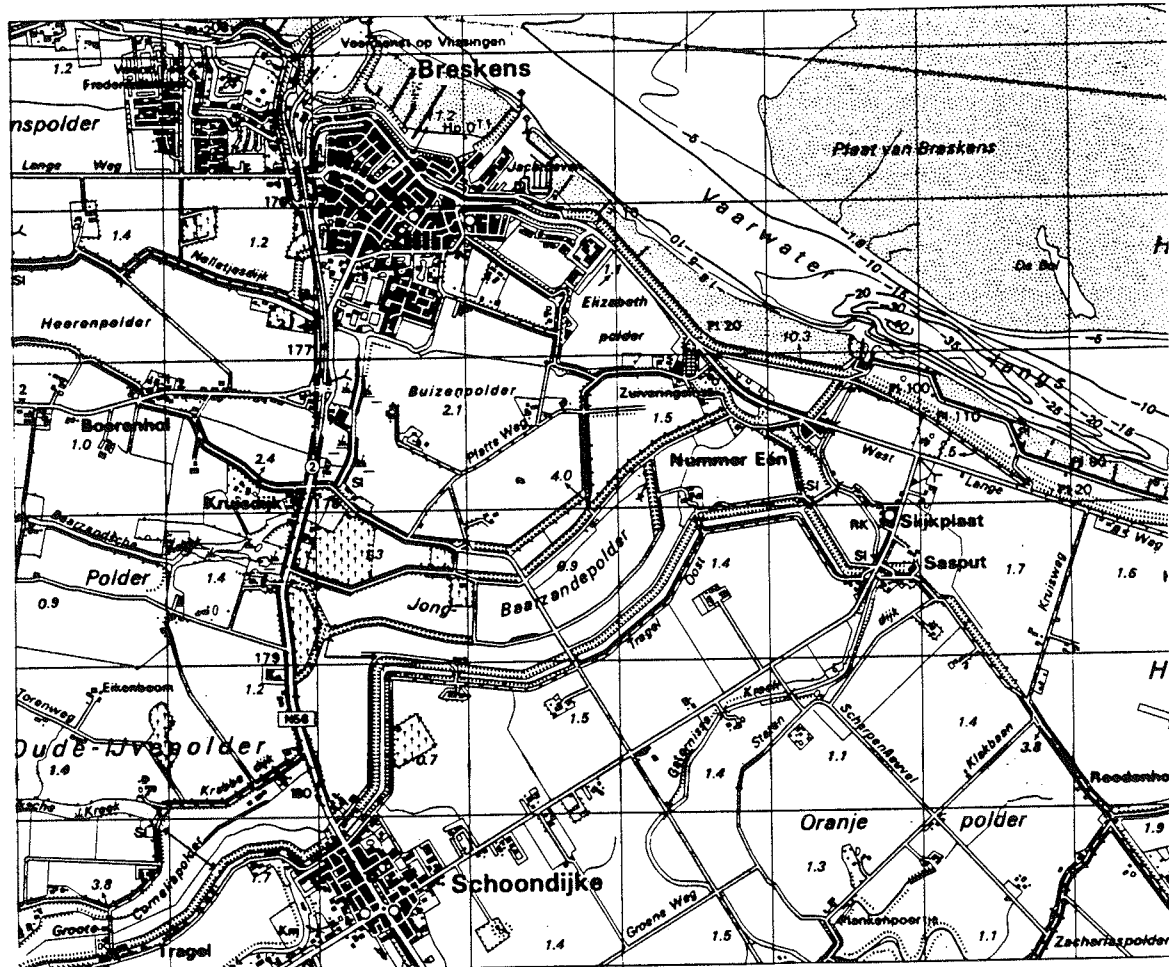
Ecologie, landschap en cultuurhistorie

Het inpassingsgebied van de rondweg is het ten zuiden en oosten van de bebouwde kom van Breskens gelegen, ruimtelijk open poldergebied. Ten westen van N58 ligt aan de N675 het gehucht Boerenhol. Ten oosten van N58 liggen de Buizen-, Gistelare- en Elisabethpolder, van elkaar gescheiden door soms beplante dijken. Hier ligt ook het gehucht 'Nummer Een'. De Elisabethpolder wordt visueel gedomineerd door de hoogbouw ten zuidoosten van de jachthaven. De zuidrand van de bebouwde kom van Breskens is door de openheid goed zichtbaar. Ten zuiden van het sportpark ligt een kreekrestant met natuurwaarde.

Ruimtegebruik

Het ruimtegebruik in het inpassingsgebied is agrarisch. De genoemde polders zijn als bouwland in gebruik. Grenzend aan het inpassingsgebied liggen aan de zuidzijde van Breskens een nieuwbouwwijk, recreatieterreinen voor sport en verblijfsrecreatie en een bedrijventerrein dat nog uit zal breiden. In de zuidoosthoek van de Elisabethpolder bevindt zich een waterzuiveringsinstallatie, omgeven door een vrij hoge dijk.

Bebouwing komt verspreid in de polders, hoofdzakelijk in vorm van boerderijen.



Figuur 2 De ligging van Breskens (schaal 1:50.000)

Milieukarakteristiek

Het studiegebied is een relatief rustig, landelijk gebied. De bodem bestaat overwegend uit klei en zand met overgangszones binnen het patroon van kreekruigen en -restanten. De invloed van zout (grond-)water is op veel plaatsen in het gebied aanwezig. De belangrijkste bronnen van geluidhinder, risico's en luchtverontreiniging zijn het wegverkeer op N58, de bedrijven op het industrieterrein en de havenactiviteiten.

Autonome ontwikkeling en vigerend beleid

Het voornemen en de effecten worden in het MER afgezet tegen de algemene beleidskaders van de verschillende overheden. Op Rijksniveau gaat het hierbij om de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Structuurschema Groene Ruimte, en het Natuurbeleidsplan (NBP), op provinciaal niveau om het Streekplan Zeeland, de Zeeuwsche Uitwerking van het Natuurbeleidsplan en het Zeeuwsch Milieubeleidsplan, en op lokaal niveau om landinrichtings- en gemeentelijke bestemmingsplannen.

Voor wat betreft de natuurwaarden en natuurgebieden, is in een bestuurlijk overleg tussen Rijk en provincie overeengekomen dat de Zeeuwsche kreekssystemen, met name in Zeeuwsch Vlaanderen een wezenlijk onderdeel vormen van de ecologische hoofdstructuur, al zijn zij vanwege hun afmetingen niet altijd in het kaartbeeld opgenomen. De kreek ten zuiden van Breskens is in de provinciale ecologische hoofdstructuur en in het bestemmingsplan Buitengebied als natuurgebied aangeduid.

2.3 Uitgangspunten toekomstige situatie

- WOV wordt aangelegd
- significante groei vrachtverkeer naar bedrijventerrein en havens.

3 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

3.1 Het probleem samengevat

Ten gevolge van de ligging van het industrieterrein, de havens en de kern Hoofdplaat aan de oostzijde van Breskens en van de hoofdontsluitingsroute aan de westzijde, worden een aantal wegen binnen de bebouwde kom veelal als doorgangsroute door het vrachtverkeer en doorgaand verkeer gebruikt. Deze wegen zijn daar qua ligging en uitrusting niet geschikt voor. Dit leidt tot een aantal problemen, die als volgt kunnen worden samengevat:

- *Verkeersafwikkeling en ontsluiting*

De gekozen routes door de bebouwde kom bestaan uit multifunctionele wegen. Zij worden gebruikt door het doorgaande verkeer, maar zijn tevens hoofdroutes voor het langzaam- en bestemmingsverkeer, voeren door woon- en winkelgebied en hebben diensgevolge ook een functie als verblijfs- en parkeergebied. Deze menging van conflicterende verkeerssoorten en andere belangen bemoeilijken de doorstroming van het doorgaande verkeer.

- *Verkeersveiligheid*

Een dergelijke menging van verkeerssoorten komt de verkeersveiligheid niet ten goede en strookt niet met het overheidsbeleid om verkeersstromen te scheiden ('Duurzaam Veilig').

- *Verkeersleefbaarheid*

Veel woonbebouwing staat dicht op de genoemde wegen. Het grote aandeel vrachtverkeer zorgt, met name ook doordat sprake is van een onregelmatige doorstroming (veel optrekken en afremmen), voor overlast in de vorm van lawaai, stof, stank en luchtverontreiniging.

3.2 Doel van de rondweg

De in de vorige paragraaf genoemde problemen zijn vooral het gevolg van het ontbreken van een route voor het doorgaande verkeer tussen de gebiedsontsluitingsweg N58 en de bestemming van het vrachtverkeer aan de oostzijde van Breskens. De aanleg van een rondweg levert een oplossing voor deze problemen. Het doorvoeren van snelheidsremmende maatregelen op de bestaande traverse door de bebouwde kom kan voor enige verbetering van de verkeersveiligheid zorgen, maar zorgt tegelijk voor een slechtere verkeersafwikkeling en een toename van de overlast op deze wegen. Dergelijke maatregelen zijn daarom niet probleemoplossend.

Het probleemoplossend vermogen van een alternatieve route buiten de bebouwde kom ten aanzien van de in de vorige paragraaf genoemde problemen, kan als volgt worden weergegeven.

● *Verkeersafwikkeling en ontsluiting*

Door het bieden van een alternatieve route aan het vrachtverkeer buiten de bebouwde kom om, treedt een scheiding van de soorten verkeersstromen op. Zowel op de nieuwe route voor het doorgaande verkeer, als op de bestaande verkeerswegen in de bebouwde kom zal de verkeersafwikkeling dientengevolge beter verlopen.

● *Verkeersveiligheid*

Door de scheiding van de verschillende soorten verkeersstromen zal ook het aantal conflictsituaties tussen beide afnemen. Daarnaast zal de verkeersomvang in de bebouwde kom veel geringer zijn, wat een toename van de verkeersveiligheid tot gevolg heeft.

● *Verkeersleefbaarheid*

Doordat het zware verkeer om de bebouwde kom heen wordt geleid neemt de overlast in de vorm van geluid, stof, stank en luchtverontreiniging af.

Het doel van de rondweg Breskens kan dan ook worden omschreven als:

Het bieden van een vervangende route voor het doorgaand verkeer tussen de gebieds-ontsluitingswegen N58/N675 en de erftoegangsweg N677, buiten de bebouwde kom om, teneinde een scheiding van verkeersfuncties te bewerkstelligen en daarmee een oplossing te bieden voor de problematiek op de bestaande route met betrekking tot verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

De weg kan op diverse manieren worden getraceerd en uitgevoerd (zie hoofdstuk 4). Deze uitvoeringswijzen zullen verschillende effecten hebben op het gebied van milieu en verkeersveiligheid. In dit verband kan **de vraag die aan de MER-studie ten grondslag ligt** als volgt worden omschreven.

Op welke wijze kan de rondweg Breskens worden uitgevoerd, met een minimum aan ongewenste effecten op het gebied van milieu en verkeersveiligheid ?

4 DE ALTERNATIEVEN

4.1 Inleiding

De nieuwe wegverbinding kan op verschillende manieren worden uitgevoerd. Deze verschillende uitvoeringswijzen (alternatieven) kunnen onderscheidende effecten hebben op het milieu en het verkeer. In dit hoofdstuk worden in het kort de alternatieven aangeduid die de initiatiefnemer in het MER verder wil uitwerken en onderzoeken. De alternatieven zullen in het MER worden vergeleken op basis van hun effecten op het milieu en het verkeer. Mede op basis van deze vergelijking zal gekozen worden voor een uitvoeringswijze die door het bevoegd gezag in het (ontwerp) bestemmingsplan zal worden opgenomen. In het MER zullen binnen elk van de alternatieven maatregelen aangegeven worden die nadelige effecten kunnen beperken (mitigerende maatregelen) en maatregelen die het verlies van natuur- en landschapswaarden compenseren (compenserende maatregelen).

In paragraaf 4.2 worden de in beschouwing te nemen alternatieven genoemd en in een figuur weergegeven (figuur 3). Voor de beschrijving van het inpassingsgebied, zie paragraaf 2.2.2 (huidige situatie). Ten slotte worden enkele mogelijkheden genoemd die niet in aanmerking komen voor een verdere uitwerking.

4.2 De te onderzoeken alternatieven

De beoogde rondweg Breskens zal een kortsluiting tussen de N675/N58 en de N677 door de ten zuiden van Breskens gelegen polders gaan vormen. De volgende alternatieven zullen in het MER worden onderzocht:

het nulalternatief

Het nulalternatief betekent dat aan het voornemen tot aanleg van de rondweg rond Breskens géén uitvoering wordt gegeven. Het nulalternatief beschrijft de situatie in het prognosejaar 2010 (autonome ontwikkeling), zonder rondweg. Het vormt daarmee een referentiekader voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven waarbij de rondweg wél wordt aangelegd.

alternatief 1, 2 en 3

De in figuur 3 geschetste alternatieven wijken weinig van elkaar af. De rondweg sluit aan op het kruispunt N58/N675 bij Boerenhol. Van daaruit doorkruist hij de Buizen-, de Gistelare- en de Elisabethpolder. In de Buizenpolder wordt de kreek doorkruist. Alternatief 1 wordt zo dicht mogelijk langs het bedrijventerrein gelegd; alternatief 2 iets verder daarvan af, om de huizen van het gehucht 'Nummer Een' te kunnen sparen. Alternatief 3 doorkruist de Elisabethpolder langs de zuidrand en sluit vlak naast de zuiveringsinstallatie aan op de N677.

In alle alternatieven zal een uitvoeringsvarianten onderzocht worden die een aansluiting heeft op de wijk Ghistelkerke.

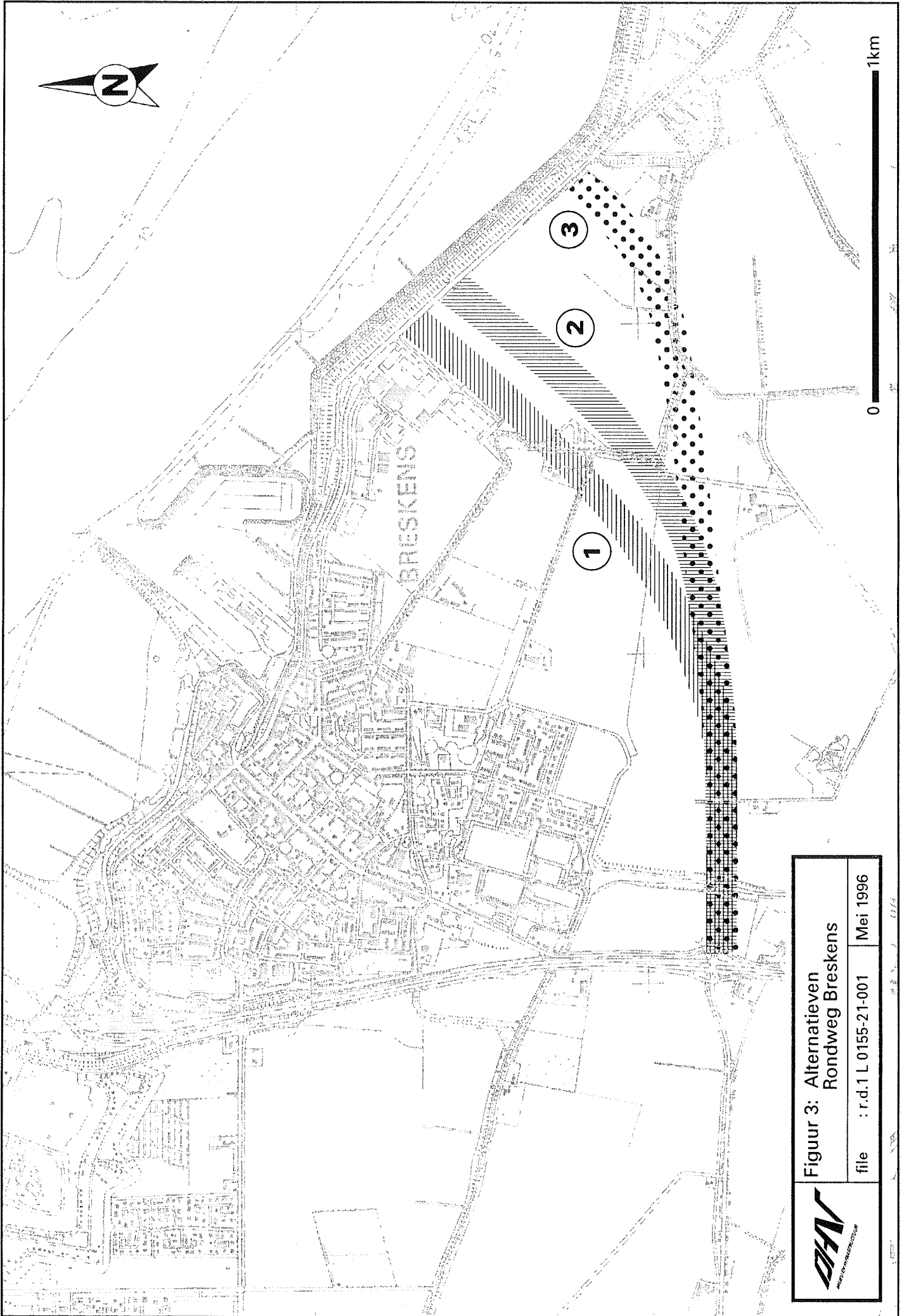
het meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van het alternatief dat naar mening van de initiatiefnemer de minst nadelige effecten heeft op het milieu; het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Nadat de milieugevolgen van de alternatieven zijn beschreven, zal worden aangegeven welke (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de milieugevol-

gen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren. Het MMA zal worden gezocht binnen de hiervoor genoemde alternatieven.

Door de natuurbeschermingsorganisatie 't Duumpje is een alternatief voor de rondweg voorgesteld, dat bestaat uit een opwaardering van de Sasputer Straat tussen Schoondijke en Slijkplaat tot gebiedsontsluitingsweg. Omdat hierbij echter geen sprake meer kan zijn van een rondweg rond Breskens en bovendien de problemen, die zich nu in de bebouwde kom van Breskens voordoen, alleen verplaatst zouden worden naar de bebouwde kom van Schoondijke, zal dit alternatief niet in deze m.e.r.-procedure meegenomen worden.

Er zullen geen openbaar-vervoer alternatieven worden onderzocht in het MER, omdat het doel van aanleg van de weg met name gericht is op omleiding van het zware en het doorgaande verkeer uit de bebouwde kom en niet van bestemmingsverkeer of openbaar vervoer. De bebouwde kom van Breskens zal in alle alternatieven goed door openbaar vervoer ontsloten zijn.



**Figuur 3: Alternatieven
Rondweg Breskens**

| | | |
|------|-----------------------|----------|
| file | : r.d.1 L 0155-21-001 | Mei 1996 |
|------|-----------------------|----------|



5 DE TE ONDERZOEKEN GEVOLGEN VAN DE ALTERNATIEVEN

5.1 Inleiding

In het MER zullen de milieu- en verkeerseffecten van de alternatieven worden bepaald. Het doel van de effectbeschrijving is tweeledig:

- inzicht te geven in de aard en omvang van de milieu- en verkeerseffecten van de voorgenomen activiteit;
- het onderling vergelijken van de alternatieven op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer.

5.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Om de effecten van de alternatieven te kunnen bepalen is het nodig om eerst een referentie-situatie te beschrijven. Omdat de effecten van de nieuwe wegverbinding zich pas in de toekomst zullen voordoen, is de referentie-situatie gericht op de toekomstige situatie. Om deze situatie in beeld te brengen wordt in het MER de huidige situatie van het milieu en het verkeer beschreven én de autonome ontwikkeling van milieu en verkeer wanneer de weg niet wordt aangelegd (het zogenaamde nulalternatief, zie paragraaf 4.2). De referentie-situatie zal betrekking hebben op het jaar 2010.

5.3 Het studiegebied

Er kunnen op verschillende plaatsen milieugevolgen optreden. Het gebied waarin de effecten worden bepaald wordt het studiegebied genoemd. Het studiegebied zal evenwel per aspect verschillend kunnen zijn. De omvang wordt bepaald door de mate waarin de milieu-effecten zich nog duidelijk merkbaar laten gelden. Tot het studiegebied worden in ieder geval ook de wegen (en aangrenzende gebieden) gerekend die een belangrijke verkeerskundige relatie hebben met de rondweg, en waarop zich een significante wijziging van de verkeersintensiteit zal voordoen. In het MER zal voor ieder aspect het studiegebied worden aangeduid.

5.4 De effectbeschrijving

De effectbeschrijving richt zich op zowel de positieve als de negatieve effecten van:

- de aanleg van de weg;
- de aanwezigheid van de weg;
- het gebruik en beheer van de weg.

De effecten worden zoveel mogelijk beoordeeld aan de hand van criteria die uit beleidsdoel-einden afgeleid zijn respectievelijk kunnen worden. Verder worden de effecten beoordeeld op:

- aard en omvang;
- het feit of de effecten zich permanent zullen voordoen, dan wel tijdelijk zijn;
- de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieu-gevolgen tegen te gaan zijn, dan wel gecompenseerd kunnen worden.

In het MER-onderzoek komen de navolgende thema's voor alle alternatieven aan de orde:

- verkeer;
- landschap, archeologie en cultuurhistorie;
- bodem en water;
- flora, fauna en ecologie;
- geluid en trillingen, lucht en externe veiligheid;
- sociale aspecten.

Hieronder worden in het kort enkele milieu-effecten aangegeven, die in de studie in ieder geval zullen worden betrokken. De mate waarin de effecten optreden zal afhankelijk zijn van de bestaande situatie in samenhang met de wijze waarop de weg zal worden uitgevoerd.

verkeer

- de (onderzochte) verkeersintensiteiten op de bestaande wegen en op de aan te leggen rondweg, uitgesplitst naar de verschillende verkeerssoorten;
- de verkeersveiligheid.

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

- aantasting of vernietiging van geomorfologische waarden, zoals (restanten van) kreken of kreekruggen;
- aantasting of vernietiging van waardevolle patronen en landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische elementen;
- verlies van landschappelijke samenhang en oriëntatie;

Bodem en water

- verontreiniging van bodem en water in de aanlegfase en als gevolg van het gebruik van de weg;
- verdroging als gevolg van eventuele ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- beïnvloeding van het ontwaterings- en afwateringssysteem.

Flora en fauna

- biotoopverlies van waardevolle vegetatie en fauna, verlies van broedgebieden en verlies van fouragegebieden;
- verstoring van (avi)fauna door geluid, trillingen en visuele hinder, zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase;
- versnippering, dat wil zeggen doorsnijding, van ecologische relaties.

Geluid en trillingen

Geluid- en trillingshinder zal worden beschouwd voor wat betreft de aanleg en het gebruik van de weg. Hierbij worden ook de wegen betrokken waarop zich met betrekking tot geluidshinder een belangrijke wijziging van de verkeersintensiteit zal voordoen. Ook zal worden gekeken naar eventuele cumulatie met andere geluidbronnen. Geluidshinder zal worden bepaald aan de hand van:

- het aantal geluidbelaste woningen;
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden;
- het akoestisch ruimtebeslag i.c. de oppervlakte binnen zekere geluidcontouren, gekoppeld aan de functies van de betreffende gebieden (bijvoorbeeld weidevogelgebied, landbouwgebied e.d.).

Lucht

Bij het aspect lucht zal gekeken worden naar de emissies en immissies door het autoverkeer. De emissies zullen worden opgesplitst naar hun effecten op:

- verzuring en vermesting;
- verspreiding.

Externe veiligheid

In het MER zal met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg het individueel- en het groepsrisico worden bepaald.

Sociale aspecten

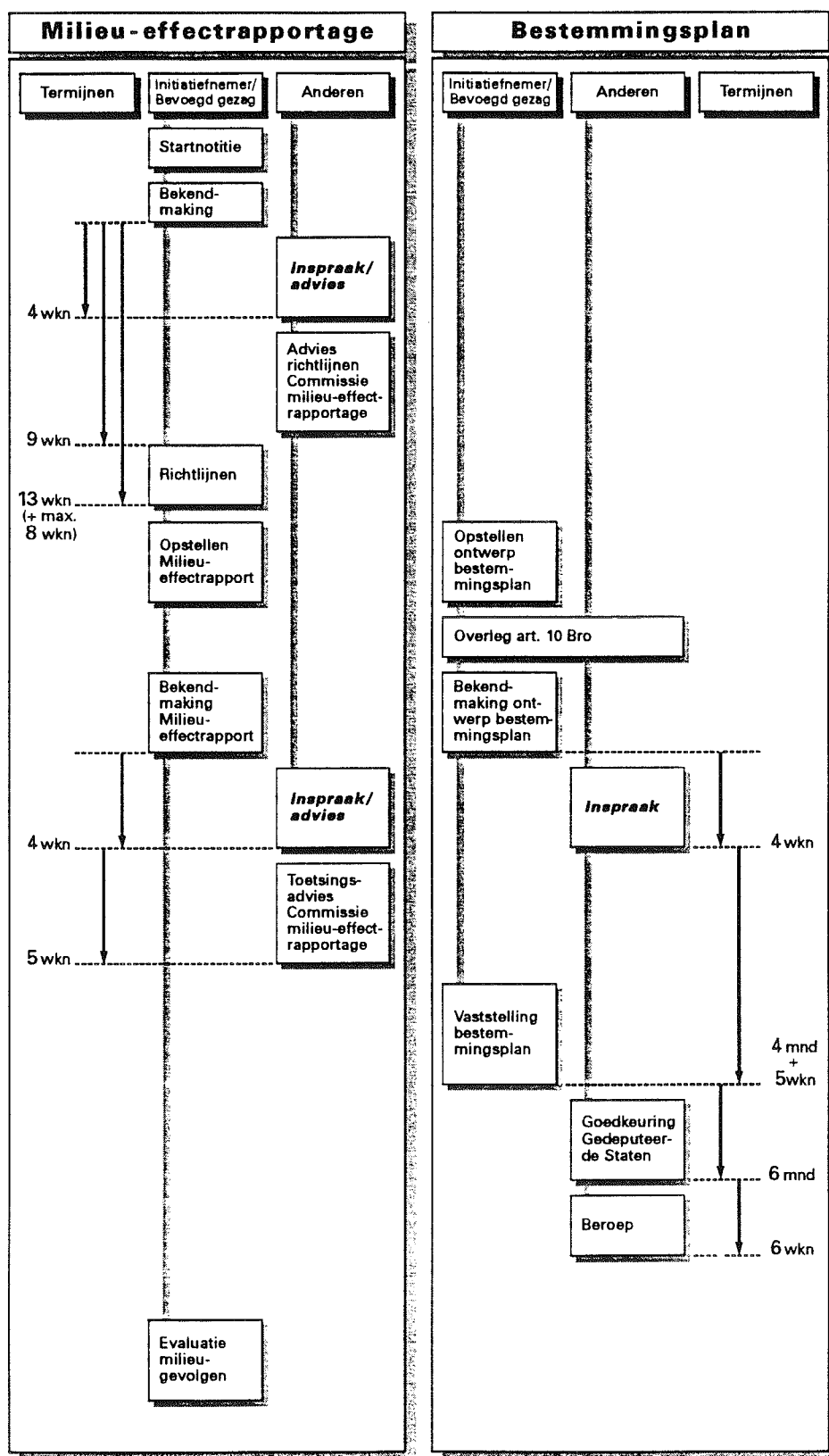
Voor wat betreft de sociale aspecten wordt ondermeer gekeken naar:

- het eventueel amoveren van woningen en/of bedrijfsgebouwen;
- doorsnijding van sociaal-ruimtelijke patronen (bereikbaarheid, sociale veiligheid, barrièrewerking);
- visuele hinder.

Overige aspecten

Aanleg van de rondweg heeft voorts invloed op ruimtelijke en economische aspecten. Aspecten die ook in het MER aan de orde zullen komen zijn:

- ruimtegebruik;
- regionale economie;
- invloed op recreatie en landbouw;
- kosten.



Figuur 4: bestemmingsplan/m.e.r.-procedure (Handleiding Milieu-effectrapportage, 1994)

6 PROCEDURE EN BESLUITEN

6.1 De bestemmingsplan/m.e.r.-procedure

Voordat tot daadwerkelijke aanleg van de rondweg rond Breskens kan worden overgegaan moet deze worden vastgelegd in een door de gemeente Oostburg ter plaatse geldend bestemmingsplan. Ook kan het zijn dat de gemeente haar bestemmingsplan zal aanpassen. Hierbij moet conform de Wet op de ruimtelijke ordening de bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Tegelijkertijd met de bestemmingsplanprocedure wordt ex. hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Beide procedures zijn aan elkaar gerelateerd. In figuur 4 zijn de procedures schematisch weergegeven. Hieronder volgt een toelichting.

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats met de aanbidding van deze startnotitie door de Provincie Zeeland (initiatiefnemer) aan het bevoegd gezag, de gemeente Oostburg. De provincie is belast met de coördinatie van de m.e.r.-procedure. De gemeente Oostburg is als bevoegd gezag het aanspreekpunt voor belanghebbenden.

Het voornemen wordt daarop officieel bekend gemaakt in de Staatscourant en de regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt dan gedurende de in de advertenties vermelde termijn van circa 4 weken ter inzage. Ook wordt in deze perioden in de gemeente een informatieavond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over het voornemen. Gedurende de inspraakperiode zijn de wettelijke adviseurs en insprekers in de gelegenheid in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Binnen 9 weken na de bekendmaking brengt ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit.

Binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking stelt de gemeenteraad de richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen.

Aan de hand van richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Het streven is om tegelijkertijd door het bevoegd gezag het voorontwerp-bestemmingsplan op te laten stellen. In dat geval is een sterke wisselwerking tussen de opsteller van het MER en de opsteller van het voorontwerp-bestemmingsplan mogelijk, en is sprake van een efficiënte tijdsplanning. In het MER worden alternatieven met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer, terwijl mede op basis van de uitkomsten van deze vergelijking in het voorontwerp-bestemmingsplan één van de alternatieven planologisch wordt ingepast.

Als het MER gereed is wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden. Deze beoordeelt het MER op volledigheid en kwaliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht wordt het MER zo mogelijk samen met het voorontwerp-bestemmingsplan bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Is het voorontwerp-bestemmingsplan op dat moment nog niet gereed, gebeurt de ter visie-legging daarvan op een later tijdstip. Ook wordt het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de betrokken personen en instanties met het verzoek om een reactie in het kader van het overleg ex. art. 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER (en op de inhoud van het bestemmingsplan). In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs, onder

andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie van het Ministerie van LNV, advies uit.

Voorts wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER (en het voorontwerp-bestemmingsplan) belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. In dit toetsingsadvies geeft de Commissie, mede aan de hand van de reacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Hieruit resulteert het ontwerp-bestemmingsplan. Dit ontwerp-bestemmingsplan wordt - met het MER als bijlage - gedurende 4 weken ter inzage gelegd. Deze terinzagelegging luidt de formele procedure van het bestemmingsplan in. Tijdens deze periode kan iedereen een zienswijze geven op de inhoud van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarbij kan ook worden ingegaan op de wijze waarop de resultaten van het MER zijn betrokken in het ontwerp-plan.

De gemeente besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of, in geval een zienswijze bekend is gemaakt, binnen 4 maanden na afloop van de termijn van de terinzagelegging.

Na de vaststelling wordt het bestemmingsplan - met het MER als bijlage - opnieuw 4 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kunnen bezwaren tegen het plan worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zeeland. Deze bezwaren kunnen mede betrekking hebben op de wijze waarop de gemeente de resultaten van het MER en de adviezen heeft betrokken bij de vaststelling van de plannen. De plannen worden al dan niet goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Daarna kan nog beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de evaluatiefase, die na enige jaren kan volgen, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in het MER.

6.2 Communicatie

Tijdens de bestemmingsplan/m.e.r.-procedure zal de bevolking via lokale nieuwsbladen op de hoogte worden gesteld van de gang van zaken rond het project en de besluitvorming. Op de daarvoor geëigende momenten zal aan iedereen schriftelijk en mondeling de gelegenheid worden geboden om een mening kenbaar te maken. Hierbij wordt aangesloten bij de officiële inspraakmomenten in de bestemmingsplan/m.e.r.-procedure. Twee belangrijke momenten in dit opzicht worden hieronder nog eens genoemd.

Gedurende 4 weken ligt deze startnotitie ter inzage. Ook wordt in deze periode een openbare hoorzitting belegd, waarbij verdere uitleg wordt gegeven over de aard en reikwijdte van het project. Iedereen kan schriftelijk dan wel mondeling aangeven welke aspecten in het MER aan de orde moeten komen (zie ook paragraaf 1.1).

Als het MER en mogelijk ook het voorontwerp-bestedingsplan gereed zijn, worden beide documenten gedurende een periode van 4 weken ter inzage gelegd. In deze periode wordt wederom een hoorzitting belegd. Hierbij wordt ingegaan op de inhoud van het MER (en het voorontwerp-bestedingsplan). Daarbij zal worden aangegeven welke keuzen aan het ontwerp-bestedingsplan ten grondslag hebben gelegen. Iedereen is in de gelegenheid (schriftelijk dan wel mondeling) in te spreken op de inhoud van het MER (en bezwaren te uiten tegen het voorontwerp-bestedingsplan).

Vervolgens wordt door het bevoegd gezag het ontwerp-bestedingsplan bekend gemaakt en - met het MER als bijlage - gedurende 4 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan iedereen een zienswijze geven op de inhoud van het bestedingsplan. Ook kan worden ingegaan op de wijze waarop het bevoegd gezag de resultaten van het MER heeft betrokken bij het ontwerp-bestedingsplan.

BIJLAGE 1 Projectgegevens

Het voornemen: Aanleg van een gebiedsontsluitingsweg rond de kern van Breskens (categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage, behorende bij het Besluit milieu-effectrapportage).

Het te nemen besluit: Vaststelling van de bestemmingsplannen die voorzien in de mogelijke aanleg van de weg.

Initiatiefnemer: Provincie Zeeland

Provincie Zeeland
Directie Infrastructuur en Vervoer
Postbus 524
4330 AM Middelburg

Bevoegd gezag: Gemeente Oostburg voor de op haar grondgebied betrekking hebbende bestemmingsplannen. Daarmee is de gemeente het aanspreekpunt voor belanghebbenden. Reacties kunnen worden gezonden naar:

Gemeente Oostburg
Postbus 27
4500 AA Oostburg

Coördinerende instantie: Provincie Zeeland; deze coördineert de voorbereiding van de besluitvorming.

BIJLAGE 2 Begrippenlijst

| | |
|---------------------------|--|
| Alternatief | Een wijze waarop het voornemen (aanleg van de rondweg rond Breskens) kan worden uitgevoerd. |
| Bevoegd Gezag | In de onderhavige procedure vormt de gemeente Oostburg het bevoegd gezag; zij beslist over de inhoud van de bestemmingsplannen. |
| Capaciteit van een weg | Het maximaal aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren en waarbij nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling. |
| Commissie voor de m.e.r. | De Commissie bestaat als geheel uit een secretariaat en een groot aantal deskundigen. Per procedure wordt een werkgroep samengesteld. De werkgroep adviseert eerst over de richtlijnen voor het MER en geeft later een toetsingsadvies over de inhoud van het MER. |
| Compenserende maatregelen | Maatregelen die worden getroffen om niet te mitigeren negatieve effecten van de ingreep op het gebied van natuur en landschap te vereffenen. |
| Doorgaand verkeer | Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in aan de weg gelegen woon/werk-gebieden. |
| Duurzame ontwikkeling | Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen ook in hun behoefte te voorzien. |
| Emissie | Uitstoot of lozing van een stof of geluid. |
| Initiatiefnemer | Diegene die het initiatief voor de studie heeft genomen en zal uitvoeren (in dit geval de Provincie Zeeland). |
| Inpassingsgebied | Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden. |
| Lokaal verkeer | Verkeer dat herkomst of bestemming heeft in aan de weg woon/werkgebieden. |
| Milieu | Onder het milieu wordt in dit geval verstaan: het fysieke milieu gezien vanuit het belang van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem en lucht en van de relaties daartussen, alsmede van de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden. |

| | |
|----------------------------------|--|
| Milieu-effectrapportage (m.e.r.) | Een wettelijk voorgeschreven procedure bij ingrepen die grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu. De procedure is bedoeld om het milieu-belang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. |
| Milieu-effectrapport (MER) | Openbaar document in de milieu-effectrapportage, waarin de milieugevolgen van een aantal alternatieven objectief worden beschreven. |
| Mitigerende maatregelen | Maatregelen op of langs de weg die de negatieve effecten van een ingreep verzachten of wegnemen. |
| MMA | Meest milieuvriendelijk alternatief. Alternatieve uitvoeringswijze vanuit de doelstelling om zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zo veel mogelijk verbetering te realiseren. |
| Ontsluiting | Aanduiding voor de mate waarin een lokatie is aangesloten op het hoofdwegennet. |
| Richtlijnen | Document waarin het bevoegd gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht. |
| Startnotitie | Document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken. |
| Studiegebied | Gebied, waarin de effecten van de voorgenomen aanleg zullen worden bestudeert. |
| Verkeersintensiteit | Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert. |

7 COLOFON

| | |
|----------------|---|
| Opdrachtgever | : Provincie Zeeland, Directie Infrastructuur en Vervoer |
| Project | : Startnotitie milieu-effectrapportage rondweg Breskens |
| Dossier | : L0155-21.001 |
| Omvang rapport | : 31 pagina's |
| Auteur | : ir. B. Schmitt |
| Bijdrage | : |
| Projectleider | : ir. J. Nuesink |
| Projectmanager | : drs. H. van Maanen |
| Datum | : 22 mei 1996 |
| Accordering | : (drs. van Maanen) |

