

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER .....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
<b>3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN     VOOR DE BESLUITVORMING .....</b>	<b>3</b>
3.1 Doorsnijding Nieuwlandsche Kreek .....	3
3.2 Kruising(en) met de Golepoldersdijk.....	4
3.3 Vergelijking van de alternatieven, MMA, nader ontwerp.....	4
3.4 Monitoring en evaluatie .....	5

## 1. INLEIDING

Het demonstratieproject *Naar een duurzaam veilig wegennet in West-Zeeuwsch-Vlaanderen* van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is onder meer gericht op de aanleg van rondwegen voor snelverkeer bij Breskens, Aardenburg en Sluis. Hiermee wordt beoogd de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kernen van deze steden te verbeteren en om in het belang van de verkeersveiligheid bij te dragen aan het beoogde patroon van stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. In Breskens staan deze aspecten met name onder druk omdat het gedeelte van de N677 dat door de stadskern loopt, behalve plaatselijk verkeer ook doorgaand verkeer en verkeer van en naar het bedrijventerrein aan de oostzijde van de stad moet verwerken. Ten behoeve van de besluitvorming over de Rondweg Breskens wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast.

Bij brief van 26 november 1999<sup>1</sup> heeft de gemeente Oostburg de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 22 november 1999 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>4</sup>, zoals vastgesteld op 17 oktober 1996;
- op eventuele onjuistheden<sup>5</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>6</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluiten over oplossingen voor de verkeersproblemen in Breskens.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken be-

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.10.

perkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie heeft kennis genomen en gebruik gemaakt van de inspraakreacties en adviezen<sup>7</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Volgens de Commissie bevatten deze reacties wat de milieuaspecten betreft geen voor de besluitvorming belangrijke informatie of aanbevelingen die niet ook in dit advies vervat zijn. Dit advies bevat daarom geen verwijzingen naar deze reacties.

Tijdens de toetsing heeft op 3 februari 2000 een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op enkele punten vragen oproep waarop de antwoorden van belang konden zijn voor de inhoud van haar advies, met name wat betreft de aanbevelingen voor de besluitvorming. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten<sup>8</sup> om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen de informatie verschaffen waarmee deze vragen konden worden beantwoord. Het bevoegd gezag heeft deze informatie aan de Commissie gezonden en op 3 april 2000 verzocht om op basis van het MER plus aanvullende informatie de toetsing af te ronden<sup>9</sup>. De Commissie heeft deze Aanvulling betrokken bij de toetsing. Zij gaat er van uit dat deze informatie, voorzover nog niet gepubliceerd, door het bevoegd gezag openbaar zal worden gemaakt.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER plus de Aanvulling aanwezig** is. De documenten verschaffen een toereikende beschrijving van de voorgenomen activiteit, van de alternatieven en van de effecten daarvan op het milieu. Er is daardoor voldoende informatie beschikbaar gekomen om de milieuaspecten een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

In het MER zijn alleen rondwegalternatieven gepresenteerd. Een nulplusalternatief waarbij de in hoofdstuk 1 genoemde hoofddoelen (verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern) zouden worden nagestreefd door maatregelen binnen de bebouwde kom van Breskens is niet als volwaardig alternatief uitgewerkt. Het was de Commissie op grond van alleen het MER niet duidelijk waarom een nulplusalternatief geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief zou zijn. De Commissie heeft dit kenbaar gemaakt in het gesprek van 3 februari 2000. Daarbij heeft zij erop gewezen dat het des te belangrijker is om

---

<sup>7</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>8</sup> Zie bijlage 1a.

<sup>9</sup> Zie bijlage 1b.

goed te motiveren waarom er geen nulplusalternatief is uitgewerkt omdat alle wél uitgewerkte alternatieven de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) zullen aantasten. Naar aanleiding daarvan is nadere informatie verstrekt waaruit duidelijk werd dat een nulplusalternatief een op substantiële versterking van de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit gerichte herstructurering van de kern onmogelijk zou maken. Uitgaande van de noodzaak van een dergelijke herstructurering is de Commissie van mening dat met de nadere informatie is komen vast te staan dat uitwerking van een nulplusalternatief geen voor de besluitvorming relevante informatie zou hebben opgeleverd.

De Commissie is van oordeel dat het moeilijk is om op grond van het MER te kiezen tussen alternatieven. Het MER geeft weliswaar een milieukundige voorkeursvolgorde, maar door de geringe verschillen tussen de alternatieven zou met een iets andere, ook verdedigbare scoring en weging, een andere volgorde kunnen worden geconstrueerd. Bovendien lijken sommige alternatieven te kunnen worden opgeknipt en gerecombineerd. Het MER bevat naar het oordeel van de Commissie weinig informatie over een aantal belangrijke aspecten van de landschappelijke en ecologische inpassing van de rondweg, met name ter plaatse van de milieukundig cruciale kruisingen met de Nieuwlandse Kreek en de Golepoldersdijk. De in het MER en de naderhand verstrekte informatie vervatte oplossingen voor deze landschappelijke en ecologische knelpunten acht de Commissie niet alleen summier, maar ook vatbaar voor verbetering. Zij ziet dit echter niet als een essentiële tekortkoming, aangezien zij de tracékeuze niet beïnvloeden en bij de nadere detaillering aan de orde kunnen komen. Wel zou bij de vaststelling van het bestemmingsplan de precieze tracering ter plaatse van de kruising met de Golepoldersdijk nader moeten worden gezien. Een en ander wordt uitgewerkt in hoofdstuk 3.

### **3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING**

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar die geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen van het MER.

#### **3.1 Doorsnijding Nieuwlandse Kreek**

Alle beschreven alternatieven kruisen de Nieuwlandse Kreek. Het MER geeft aan dat daarbij wezenlijke kenmerken van dit onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast.

Nu de noodzaak van de activiteit en de onvermijdelijkheid van deze aantasting vastgesteld zijn, vragen mitigerende maatregelen om de nadelige gevolgen voor de ecologische kwaliteiten te beperken de aandacht. Duidelijk is dat uit ecologisch oogpunt een (voldoende ruim opgezette) brug of viaduct de voorkeur verdient boven een stelsel van ecoduikers. De initiatiefnemer heeft echter mede uit landschappelijke overwegingen voor het laatste gekozen, ook bij de formulering van het MMA. De Commissie treedt niet in de onderlinge gewichtstoekenning aan en afweging tussen milieuaspecten. Wel dient zorgvuldig te worden nagegaan of de bescherming van de PEHS wel een keuze tussen een dam met ecoduikers en een brug/viaduct toelaat.

- De Commissie beveelt aan om ten behoeve van de besluitvorming zorgvuldig na te gaan of de bescherming van de PEHS en de bindende beschermingsformules voor de EHS toelaten dat bij de keuze tussen een dam met ecoduikers enerzijds en een brug of viaduct anderzijds, aan visueel-esthetische kwaliteiten een hoger gewicht wordt toegekend dan aan ecologische kwaliteiten. Als blijkt dat de beschermde status van de Nieuwlandse Kreek een vrije keuze en afweging toelaat, adviseert zij om deze weging van kwaliteiten bij het tracébesluit nader te onderbouwen. Bovendien beveelt zij aan om in het tracébesluit te vermelden welke compenserende maatregelen de gemeente daadwerkelijk zal nemen of voorschrijven.

### 3.2 Kruising(en) met de Golepoldersdijk

Het MER geeft voldoende milieu-informatie ten behoeve van de tracékeuze. Er volgt nog een uitwerkingsplan. In relatie daarmee wijst de Commissie erop dat de landschappelijke inpassing in het MER naar haar oordeel niet optimaal is. Zowel bij de precieze tracering als bij de detailuitwerking verdienen vooral de volgende punten aandacht:

- de continuïteit van de historische dijk, de daaraan gerelateerde elementen en de voor dit gebied kenmerkende koppeling van de ontsluitingsstructuur aan de kruin van de dijk. Bij alternatief 4 bijvoorbeeld zou de Hoofdplaatseweg zo lang mogelijk aan de dijkkruin gekoppeld kunnen blijven (bijvoorbeeld met een korte op- en afrit naar het viaduct onder de rondweg), zou ten aanzien van de dijkvoet de oplossing van alternatief 2 kunnen worden overgenomen, en zou kunnen worden overwogen de Koolweg te laten vervallen;
- op grond van landschappelijke inpassing zou een rechte hoek zo ver mogelijk van de dijkbochten, meer voor de hand liggen.
- De Commissie beveelt aan om ten behoeve van de besluitvorming ontwerpuitgangspunten voor de kruising met de tweede waterkering te formuleren, rekening houdend met de landschappelijke karakteristieken en inpassingsmogelijkheden.

### 3.3 Vergelijking van de alternatieven, MMA, nader ontwerp

Het MER komt tot de conclusie dat, alles bijeengenomen, tracé 2 met enkele aanvullende mitigerende maatregelen het MMA is. De Commissie constateert dat de milieubeoordeling van de vier tracés weinig uiteenloopt. Daardoor zouden bij een iets andere, ook verdedigbare keuze van criteria en toekenning van scores, andere tracés als MMA uit de bus gekomen kunnen zijn. Zo zou, gelet op de relatie met de verkaveling en op de beperking van de hoeveelheid restruimte en schuine kavelsnijdingen ook tracé 3 als MMA kunnen dienen. Ook zou een combinatie van tracés als MMA in aanmerking kunnen komen. Voor het uiteindelijke ecologische en landschappelijke resultaat lijkt echter de detailuitwerking van groter belang te zijn dan de tracékeuze. Dit betreft zowel de eerder genoemde kruisingen als de vormgeving van het dwarsprofiel en de invulling (bestemming, inrichting en beheer) van de gehele ruimte tussen de rondweg en de kern.

- De Commissie beveelt aan om ten behoeve van de besluitvorming aan te geven hoe zal worden gewaarborgd dat na de vaststelling van een tracé een zorgvuldig integraal ontwerp wordt gemaakt, waarbij de inpassing een belangrijke rol speelt.

Dit betreft zowel de eerder genoemde kruisingen als de vormgeving van het dwarsprofiel en de invulling van de gehele ruimte tussen de rondweg en de kern

### 3.4 Monitoring en evaluatie

De Commissie kan zich vinden in de in het MER gepresenteerde voorzet voor een evaluatieprogramma en het daarbij gevoegde overzicht van mogelijke maatregelen die kunnen worden genomen wanneer de effecten in de praktijk tegenvallen. Vooral van belang vindt de Commissie de monitoring en evaluatie van de verkeersveiligheid en -intensiteit en die van landschap en ecologie. Wat het landschap betreft ligt een toetsing van het uiteindelijk resultaat aan de nog te formuleren ontwerp-uitgangspunten voor de hand<sup>10</sup>). De Commissie onderschrijft overigens niet dat beplantingen de enige of zelfs de belangrijkste maatregelen zijn om in de praktijk blijvende landschappelijke inpassingproblemen te ondervangen. Beplantingen kunnen zelfs afbreuk doen aan de kwaliteit van het landschap. Wat betreft de ecologie komen niet alleen maatregelen tegen verstoring in aanmerking, maar ook aanvullende biotoopcompensaties.

- De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan het besluit de toetsingscriteria voor het aspect landschap en de mogelijke maatregelen voor de aspecten landschap en ecologie nog eens kritisch te bezien.

---

<sup>10</sup>

Zie ook de punten 3.1, 3.2 en 3.3