



---

## MEMO

---

**Van** : , Commissie voor de m.e.r.  
**Aan** : , Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
**Datum** : 14-4-2009  
**Onderwerp** : voortoets eindconcept  
**Kenmerk** : 829-264 (oorspronkelijk uitgebracht onder nummer 829-253)

---

Geachte

Op 18 februari 2009 heeft u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)<sup>1</sup> gevraagd middels een voortoetsing een tussentijds oordeel te geven over de 'Gewijzigde Aanvulling op het MER N61 Hoek-Schoondijke (rapport 5 maart 2009)<sup>2</sup>. In dit memorandum is het resultaat van de voortoetsing samengevat. De Commissie wil er op wijzen dat aan deze, qua aard, globalere voortoetsing geen rechten kunnen worden ontleend voor de resultaten van de formele toetsing. De Commissie hoopt met deze voortoets een bijdrage te kunnen leveren aan de kwaliteit van de definitieve Gewijzigde Aanvulling.

### **Inleiding**

De Commissie heeft bij deze voortoets gekeken of de informatie in de Gewijzigde Aanvulling:

- volledig is (zijn alle aspecten behandeld?);
- correct is (is uitgegaan van de juiste informatie en aannames?);
- correct is gebruikt in de analyses (is de vertaling naar probleem- en doelstelling en effectbeschrijvingen consistent en navolgbaar uitgewerkt?).

In het Gewijzigde Aanvulling wordt meerdere malen verwezen naar het Ontwerp-Tracé Besluit (OTB) en bijlagen. De Commissie heeft deze documenten niet ontvangen en daarom ook niet bij haar voortoets meegenomen.

■ De Commissie adviseert om bij de definitieve terinzagelegging het OTB ook ter inzage te leggen. Of nog beter niet te verwijzen naar dit document, maar relevante informatie in de definitieve Gewijzigde Aanvulling zelf op te nemen.

In deze voortoets gaat de Commissie in principe alleen globaal in op de informatie uit de Gewijzigde Aanvulling. Op sommige punten wordt reeds meer gedetailleerd op de informatie ingegaan. In de formele toetsing zal de Commissie, indien nodig, ook gedetailleerder ingaan op de overige informatie. Tijdens de uiteindelijk door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingetrokken adviesaanvraag van de aanvulling op het MER van 13 maart 2008, heeft de Commissie ook de inspraak bekeken. De onderhavige Gewijzigde Aanvulling gaat vrijwel niet in op de (soms uitvoerig gedocumenteerde) opmerkingen uit de omgeving die vragen om

---

<sup>1</sup> In dit advies verder de Commissie genoemd.

<sup>2</sup> In dit advies verder de Gewijzigde Aanvulling genoemd.

aanpassingen aan het ontwerp ten behoeve van de leefbaarheid, de verkeerseffecten en het ruimtebeslag.

De Commissie concludeert dat:

- de probleemanalyse voor de verkeersveiligheid nog niet overtuigend is uitgewerkt en de alternatieven niet aan het doelbereik van verkeersveiligheid zijn getoetst;
- onvoldoende is onderbouwd dat alternatieven die minder of geen schade aanbrengen aan de (P)EHS niet kunnen worden beschouwd als reëel alternatief. Deze informatie is van belang bij de toepassing van het 'nee-tenzij-principe'<sup>3</sup> voor de (P)EHS nabij De Braakman en Schoondijke;
- de informatie uit het de Gewijzigde Aanvulling nog onvoldoende wordt ingezet om de varianten en alternatieven te optimaliseren.

Deze conclusies worden hierna toegelicht en de Commissie doet aanbevelingen voor uitwerking van deze punten in de definitieve Gewijzigde Aanvulling op het MER.

### **Verkeersveiligheid**

De Commissie concludeert dat de probleemanalyse van de verkeersveiligheid is uitgevoerd met een methode, die vanwege de relatief beperkte omvang van de verkeersonveiligheid niet zonder meer voor dit project kan worden gehanteerd. Vergelijking van de karakteristieken van de N61 met andere wegen geeft daarom geen betrouwbaar beeld van de verkeersveiligheidssituatie.

In het MER p.34 concludeert Rijkswaterstaat: *“Voor de N61 en het invloedsgebied geldt dat, door de verkeersontwikkelingen in de laatste jaren, steeds duidelijker wordt dat het aantal verkeersslachtoffers zonder ingrijpende maatregelen op de N61 in de regio West-Zeeuws Vlaanderen blijft stijgen en de landelijke (doorvertaalde) verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 en 2020 niet gehaald zullen worden.”*

Op basis van de gegevens uit de verkeersveiligheidsanalyse (Verkeersveiligheid TN/MER N61 Hoek-Schoondijke) kan de Commissie deze probleemanalyse uit het MER niet onderschrijven. De gegevens op pagina 22, figuur 2-5 en 2-6 laten een verbetering van de verkeersveiligheid in de periode 1994-2007 zien. Op basis van deze verbetering is de verwachting dat de doelstellingen worden gehaald in de autonome ontwikkeling. Deze informatie geeft volgens de Commissie onvoldoende onderbouwing voor de ingrijpende maatregelen op de N61.

- De Commissie adviseert de probleem- en doelstelling voor verkeersveiligheid nader te onderbouwen, omdat deze worden gebruikt om de ingrijpende maatregelen op de N61, met effecten op beschermde natuur en leefbaarheid (IJzendijke) te rechtvaardigen.

### **Natuur en ‘Nee tenzij-principe’**

De Commissie concludeert dat de ligging van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur ((P)EHS) correct in de Gewijzigde Aanvulling is weergegeven. Uit de effectanalyse natuur blijkt dat zowel bij de Braakman als bij Schoondijke areaalverlies plaatsvindt en ook andere negatieve effecten op natuur niet zijn uit te sluiten, ook niet na toepassing van mitigerende

---

<sup>3</sup> Zie Omgevingsplan Zeeland 2006-2012, p. 209: “Het compensatiebeginsel geldt voor alle ingrepen in of nabij de aangewezen gebieden die schade toebrengen aan of anderszins negatieve effecten hebben op de waarden van het betreffende gebied. In principe mogen deze ingrepen niet plaatsvinden. Alleen indien een zwaarwegend maatschappelijk belang wordt aangetoond en onderbouwd kan worden dat voor de ingreep geen alternatief of alternatieve locatie beschikbaar is kan een ingreep worden toegestaan. Dit ‘nee-tenzij-principe’ en het compensatiebeginsel dienen altijd na elkaar te worden toegepast: pas als de maatschappelijke noodzaak van een ingreep juist op de betreffende locatie is aangetoond en de voorgenomen ruimtelijke ingreep om die reden wordt toegestaan, is het compensatiebeginsel aan de orde.

maatregelen. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P)EHS vindt plaats door toepassing van het zogenaamde ‘nee tenzij’-regime.

#### *Passage Braakman*

Voor de alternatieven bij Braakman geldt dat alle voorgestelde alternatieven negatief scoren op aantasting van de (P)EHS door ruimtebeslag en geluid. Het MMA scoort het minst negatief. De Commissie concludeert dat op basis van de probleem- en doelstelling voor verkeersveiligheid onvoldoende is onderbouwd dat het MMA geen reëel alternatief zou zijn.

Optimalisatie van het MMA voor verkeersveiligheid is onder andere mogelijk een fysieke middenbermscheiding aan te brengen. Voor natuur kan nog verdergaand worden geoptimaliseerd door op het tracégedeelte door de Braakman een snelheidsbeperking van 80 km/uur te laten gelden. Hiermee wordt tevens een goede overgang naar de aan de westzijde gelegen rotonde gecreëerd. Deze oplossing is voor het weggedeelte Hoek-Biervliet een combinatie van het GOW- en het autowegalternatief en omvat tevens de plaatselijke Braakmanaanpassing, één parallelweg, van het Standpuntalternatief. Dit vergt meer ruimte dan het huidige MMA<sup>4</sup>, maar door handhaving van de huidige snelheid ter plaatse gecombineerd met wegdek aanpassing en een geluidwal kan de geluidbelasting lager worden dan in de huidige situatie.

- De Commissie adviseert na te gaan of het MMA verder is te optimaliseren voor de aspecten verkeersveiligheid en ruimtegebruik.

#### *Omleiding Schoondijke: natuur versus leefbaarheid*

De varianten kwartrond (A1, A2, A3) en halfrond (B) bij Schoondijke scoren alle negatief op de criteria vernietiging en verstoring natuur. Het nul- en nulplusalternatief scoren neutraal op het aspect natuur, maar voldoen volgens Rijkswaterstaat niet aan de doelstelling. Het kwartrond alternatief A2 wordt aangemerkt als MMA. Citaat p. 52 Gewijzigde Aanvulling: “de kwartrond haaks (A2) combineert een redelijk probleemoplossend vermogen met een beperkte aantasting van natuur (0,3 hectare).” Daarentegen wordt op p.46 geconcludeerd dat alleen met de halfronde omleiding (B) de doelstelling voor Schoondijke wordt gehaald. Deze doelstelling voor Schoondijke is vermindering van het aantal geluidgehinderden in 2010 in de kern van Schoondijke met 50 % t.o.v. 1986. Op p.51 wordt gesteld dat met de kwart rondvarianten er ongeveer 25% minder geluidgehinderden zijn dan in 1986. De halfronde variant reduceert het aantal geluidgehinderden met 70% waarmee de doelstelling wordt gehaald.

De Commissie concludeert dat de informatie:

- tegenstrijdig is, daar waar het gaat om het doelbereik van het MMA (A2);
- niet controleerbaar is, daar waar het gaat om een kwantitatieve onderbouwing van het doelbereik van de alternatieven kwartrond (25 % reductie gehinderden) en halfrond (70% reductie gehinderden). Daarbij zou ook moeten worden ingegaan op de autonome ontwikkelingen sedert 1986, waaronder de ontwikkeling van het geluidniveau van motorvoertuigen;
- niet ingaat op de mogelijkheden om binnen de bebouwde kom van Schoondijke aanvullende maatregelen te treffen om hinder te verkleinen. Dit zou ook kunnen bijdragen aan een optimalisatie van het MMA.

---

<sup>4</sup> Het extra ruimtebeslag is moeilijk te becijferen op basis van de tekeningen van de standaardprofielen op pag. 17-21 in de Gewijzigde Aanvulling. Deze dwarsprofielen zijn niet opgesteld voor de situatie ter hoogte van de Braakman, maar op basis van deze plaatjes kunnen de volgende breedtes worden herleid: Stroomweg 65,60 m, Standpunt 56,50 m (schatting), Autoweg 52,30, GOW 52,60 (schatting) en MMA 34,0 m. Ter plaatse van de Braakman zal bij de Stroomweg een parallelweg vervallen. Het MMA met fysieke middenscheiding zal vermoedelijk 1-2 m breder zijn, en kijkend naar figuur 7, circa 7 meter smaller dan de wegbreedte bij het Standpunt.

Omdat de alternatieven voor de omleiding Schoondijke allemaal negatieve effecten hebben op de PEHS, die ook onvoldoende mitigeerbaar zijn, moet het 'nee-tenzij-principe' worden toegepast.

- De Commissie adviseert het doelbereik van de varianten bij Schoondijke te onderbouwen en eenduidig uit te werken in de Gewijzigde Aanvulling. Gebruik deze informatie vervolgens in de afweging van het 'nee-tenzij'-principe.

#### *Effectbeschrijving geluid op natuur bij omleiding Schoondijke*

De Commissie constateert dat bij de effectbeschrijving van geluid op natuur rond Schoondijke gebruik is gemaakt van de verkeerde informatie. Tabel 19 wijkt sterk af van tabel 7.26 uit het oorspronkelijke MER uit het jaar 2000. Dit is mogelijk het gevolg van gebruik van verkeerde informatie, namelijk de effecten van geluid voor mensen. In de bijlage Natuur p.19 en 16 wordt namelijk verwezen naar tabel 7.37 respectievelijk tabel 7.28 uit het MER van 2000. Door het mogelijk gebruik van deze informatie worden de effecten onderschat. Tot slot merkt de Commissie op dat het MER 2000 een kwantitatieve beschrijving van de geluidseffecten bevat terwijl de Gewijzigde Aanvulling slechts een kwalitatieve beschrijving bevat.

- De Commissie adviseert uit te gaan van de juiste geluidseffecten bij de bepaling van de effecten op natuur en een kwantitatieve effectbeschrijving op te nemen in het MER.

### **Optimalisatie van varianten en alternatieven**

#### *Leefbaarheid IJzendijke*

In de huidige situatie heeft IJzendijke drie aansluitingen op de N61. Er zijn verschillende alternatieven uitgewerkt Nul en Nulplus, met het huidige aantal aansluitingen, GOW en MMA met twee aansluitingen en S, SP en A met één aansluiting. De keuze voor het aantal aansluitingen bij IJzendijke kan van invloed zijn op de verkeersbewegingen door de bebouwde kom van IJzendijke en daarmee ook op de leefbaarheid. In de Gewijzigde Aanvulling bijlage 'Actualisatie effecten geluid IJzendijke' van 4 maart 2009, wordt ingegaan op het aantal geluidsbelaste woningen. Uit de geluidberekeningen (nachtsituatie) blijkt dat het aantal geluidbelaste woningen ten opzichte van de huidige situatie niet verandert, maar dat het aantal boven de 55 dB(A) wel groeit. Deze groei is merkwaardig, omdat het aantal woningen boven de 60 dB(A) tot nul wordt gereduceerd. Op basis van de gegevens uit deze geluidsrapportage blijkt dat het verkeer ten opzichte van de huidige situatie niet verandert, maar de geluidsbelasting van de woningen wel.

Door het ontbreken van kaartmateriaal van de verschillende alternatieven bij IJzendijke met daarop geluidscontouren is niet goed inzichtelijk wat de effecten van de verschillende alternatieven op het verkeer en de leefbaarheid nu zijn.

- De Commissie adviseert in de Gewijzigde Aanvulling de verkeerssituatie en de leefbaarheid bij IJzendijke nader te onderzoeken en toe te lichten. Maak daarbij gebruik van kaarten met daarop de verkeersintensiteiten en de geluidscontouren.

#### *Alternatieven*

##### *Gebruik van ZOAB*

In drie van de vier rondwegalternatieven bij Schoondijke wordt gewerkt met ZOAB (Zeer open asfaltbeton). De vergelijking met het vierde alternatief (A2) met een minder geluidsarm SMA 0/8 is daardoor niet gelijkwaardig. Dit is te meer opvallend omdat A2 later het MMA wordt.

Een vergelijkbaar verschil treedt op bij de N61-alternatieven, waarvan er drie van ZOAB en vier van SMA 0/8 worden voorzien.

Dit correspondeert niet met de stelling in De Gewijzigde Aanvulling (bijvoorbeeld paragraaf 6.3.2, pag. 41) “De effecten van alle alternatieven en varianten moeten vergelijkbaar zijn”.

- De Commissie adviseert de alternatieven gelijkwaardig uit te werken door toepassing van dezelfde wegverharding in alle alternatieven.

### **Overige punten**

- Om de kwaliteit van de definitieve Gewijzigde Aanvulling op het MER te verbeteren adviseert de Commissie, naast eerdergenoemde punten:
  - goed kaartmateriaal op te nemen met daarop de verschillende alternatieven en topografische namen en straat- en wegnamen, die in de tekst worden gebruikt. Gebruik dit kaartmateriaal ook als basis voor de visualisatie van effecten.
  - in te gaan op de eerder in het proces ontvangen inspraakreacties;
  - de milieueffecten integraal in de Gewijzigde Aanvulling te presenteren en niet alleen te verwijzen naar het OTB of bijlagen hiervan (bijvoorbeeld het luchtkwaliteitsonderzoek);
  - een samenvatting in de Gewijzigde Aanvulling op te nemen, waarin wordt ingegaan op de verschillende effectenstudies die in looptijd van dit project zijn uitgevoerd. Ga daarbij in op de vergelijking van de alternatieven. Geef aan op welke aspecten de effecten door actualisatie van onderzoek zijn gewijzigd ten opzichte van eerdere effectbeschrijvingen.