

Advies voor richtlijnen voor het
milieu-effectrapport Rijksweg 61,
Schoondijke – Hoek,
provincie Zeeland

17 december 1996

ISBN 90-421-0137-7
Utrecht, Commissie voor de milieu-effectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de directeur-generaal voor het Vervoer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/DIP 625367

uw brief
d.d. 7 oktober 1996

ons kenmerk
U845-96/Bo/mp/829-35

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER rijksweg 61

doorkiesnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
17 december 1996

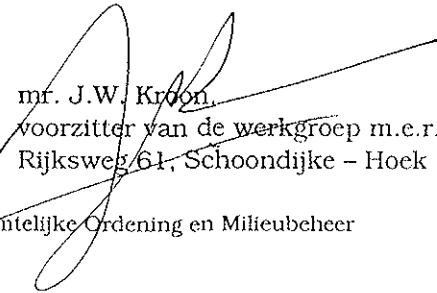
Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het weggedeelte Schoondijke - Hoek van Rijksweg 61. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag breng ik daarbij het volgende onder uw aandacht:

Op grond van de startnotitie en de mondelinge toelichting van de directie Zeeland van Rijkswaterstaat had de Commissie in eerste instantie begrepen, dat bij uitvoering van dit project alleen een keuze zou bestaan tussen de wegenconcepten die in het kader van het project *Duurzaam veilig* zijn ontwikkeld, en dat de veiligheid een overheersende maatstaf bij afweging van alternatieven zou zijn. Later is gebleken, dat dit een misverstand is, en dat het aspect veiligheid bij de afweging van alternatieven in een gelijkwaardige afweging naast aspecten als leefbaarheid, bereikbaarheid en milieugevolgen zal worden gebruikt. Dit betekent, dat de (manier van) uitvoering van een wegverbetering niet bij voorbaat vaststaat.

De Commissie gaat ervan uit, dat in de richtlijnen helderheid wordt verschaft over deze beide aspecten. Zij kan zich voorstellen dat dit misverstand ook bij anderen is gerezen en geeft u in overweging om in dat geval in nader contact met adviesorganen en insprekers te treden en de afwegingscriteria voor de alternatieven en de keuzemogelijkheden bij de wegenmodellen volgens *Duurzaam Veilig* in het project nader toe te lichten.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.


mr. J.W. Kroon,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 61, Schoondijke - Hoek

In afschrift aan: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 61, Schoondijke – Hoek, provincie Zeeland

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
Rijksweg 61, Schoondijke – Hoek, provincie Zeeland,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage;
namens deze,

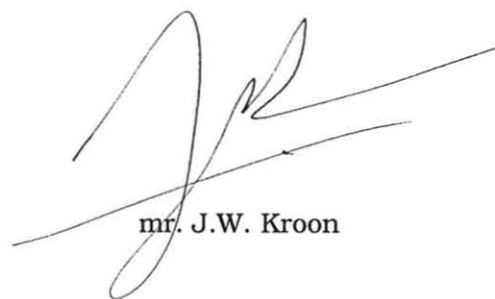
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 61, Schoondijke – Hoek, provincie Zeeland

de secretaris



drs. R.J. Bonte

de voorzitter



mr. J.W. Kroon

Utrecht, 17 december 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	6
2.3 Besluitvorming	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	8
3.1 Algemeen	8
3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten	8
3.1.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen	9
3.2 Alternatieven	10
3.2.1 Nulalternatief/referentiekader	10
3.2.2 Nulplusalternatief	10
3.2.3 Autoweg-, gebiedsontsluitingsweg-/stroomwegalternatieven	10
3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	12
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	12
4.1 Algemeen	12
4.2 Landschap en cultuurhistorie	15
4.3 Bodem en water	15
4.4 Levende natuur	16
4.5 Geluid en trillingen	17
4.6 Lucht	18
4.7 Veiligheid	18
4.8 Woon- en leefmilieu	19
5. Vergelijking van alternatieven	20
6. Leemten in informatie	21
7. Evaluatieprogramma	21
8. Vorm en presentatie	22
9. Samenvatting van het MER	22

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 oktober 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 193 d.d. 7 oktober 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Dit is een advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage voor richtlijnen voor een milieu-effectrapport over maatregelen aan het weggedeelte Schoondijke – Hoek (Zeeland) van Rijksweg 61.

Doel- en probleemstelling

Het MER moet duidelijk maken

- of de knelpunten, die in de startnotitie worden gesignaleerd, ook in de toekomst – na de openstelling van de Westerscheldetunnel, het uit de vaart nemen van de veerverbindingen en wijzigingen in het onderliggend wegennet – zullen optreden;
- of ingrepen in het weggedeelte Schoondijke – Hoek de meest voor de hand liggende oplossing bieden.

Daarom dient de noodzaak om dit weggedeelte te verbeteren nader te worden onderbouwd met getalsmatige gegevens over:

- de verkeers(on)veiligheid van autoverkeer bij ongewijzigd beleid;
- de (on)veiligheid van het langzame verkeer;
- de statistische betrouwbaarheid van de hoge plaats op de verkeersonveiligheidslijst;
- de te verwachten verkeersintensiteiten op de voornaamste wegvakken;
- de overige leefbaarheidsaspecten.

In eerste instantie dient te worden gekeken of een *nulalternatief* of een *nulplusalternatief* een aanvaardbare oplossing kunnen bieden. Als dat niet het geval is, kunnen andere alternatieven uit de startnotitie worden beschouwd. Dan gaat het om ingrepen met ernstige landschappelijke consequenties; daarom zou dan ook een alternatief kunnen worden beschouwd waarbij een nieuwe weg van IJzendijke naar Oostburg wordt aangelegd. De Commissie ziet enkele voordelen van zo'n alternatief ten opzichte van andere ingrijpende alternatieven. Bij het zoeken naar het *meest milieuvriendelijke alternatief* dient de nadruk te liggen op minimalisering van het ruimtebeslag en van de barrièrewerking.

qvoen

9

1. INLEIDING

De hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Directie Zeeland, die in het kader van de Tracéwet optreedt als initiatiefnemer, start een trajectstudie naar de mogelijkheden en consequenties voor de verbetering van Rijksweg 61. Het gaat om het weggedeelte dat loopt van de aansluiting op de Westerscheldetunnel bij Hoek tot en met de bebouwde kom van Schoondijke. De aansluitende weggedeelten van Rijksweg 58 in Schoondijke zelf worden ook betrokken bij deze studie. Hiervoor wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld¹, dat onderdeel uitmaakt van de trajectnota.

Per brief van 7 oktober 1996 stelde de minister van V&W de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid advies uit te brengen over richtlijnen voor de inhoud van het MER². De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant³.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is opgenomen in de projectgegevens⁴. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is aan te geven, welke informatie in het milieu-effectrapport (MER) zou moeten worden opgenomen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen⁵.

1 Zie het Besluit milieu-effectrapportage, bijlage C, onder 1.1.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 3 bij dit advies.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

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

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1 Probleemstelling

Het MER dient in een uitgewerkte probleemstelling te beschrijven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden.

Uit de startnotitie blijkt dat in de probleemstelling van het project de nadruk ligt op de verkeersonveiligheid in het gebied en dat het doel nauw samenhangt met het demonstratieproject *Duurzaam Veilig Verkeer in West-Zeeuwsch-Vlaanderen*⁶]. In deze zin wijkt het project daarom af van de meeste andere wegenprojecten, waarin de nadruk in het algemeen op de bereikbaarheidsproblematiek ligt. Hierbij is van belang dat er sprake is van een mogelijk breder dwarsprofiel dan dat van een standaardautosnelweg met 2 × 2 rijstroken.

In verband met de veiligheids- en bereikbaarheidsproblemen is van belang dat verkeersstromen in West-Zeeuwsch-Vlaanderen ingrijpend zullen veranderen na de ingebruikname van de Westerscheldetunnel⁷], het uit de vaart nemen van de beide veerverbindingen en de wijzigingen in het onderliggend wegennet in het kader van *'Duurzaam veilig'*. Het MER moet duidelijk maken of de knelpunten die in de startnotitie worden gesignaleerd, ook in de toekomst zullen optreden, en of ingrepen in het weggedeelte Schoondijke – Hoek de meest voor de hand liggende oplossing⁸] bieden en de te veroorzaken milieugevolgen rechtvaardigen.

De Commissie acht het daarom van belang dat de noodzaak nader wordt onderbouwd⁹] met getalsmatige gegevens over:

6 Zie ook reacties 15, 20, 28, 41, 48, 51, 53 en 54 (bijlage 4).

7 Zie ook reacties 12, 36 en 53 (bijlage 4).

8 Zie ook § 3.2 van dit advies.

9 Zie ook reacties 12, 20, 21, 28, 30, 39, 41 en 48 (bijlage 4).

- de verkeers(on)veiligheid voor autoverkeer op de verschillende weggedeelten^{10]} – inclusief het onderliggend wegennet – bij ongewijzigd beleid. Daarbij moet worden ingegaan op de ongevalsoorzaken en -typen. Expliciet moet aandacht worden besteed aan de situatie, waarin het zogeheten 'pontrijden' (= gehaast rijden om de pont te halen) tot het verleden behoort^{11]};
 - de (on)veiligheid van het langzame verkeer^{12]};
 - de statistische betrouwbaarheid van de hoge plaats op de verkeersonveiligheidslijst, gezien de het in absolute zin geringe aantal verkeersslachtoffers^{13]}. Aangegeven dient te worden welke ongevallen plaatsvinden op het weggedeelte Schoondijke – Hoek en hoe dit zich verhoudt tot andere vergelijkbare wegen in de rest van Nederland;
 - de huidige en te verwachten verkeersintensiteiten op de voornaamste wegvakken, met een onderscheid naar aard, bestemming (o.a. grensoverschrijdend verkeer) en seizoen (o.a. toeristische periode, bietencampagne) en, als dat relevant is, naar dag van de week en/of uur van het etmaal;
 - de overige leefbaarheidsaspecten in de huidige en toekomstige situatie^{14]}.
- De grondslagen, aannamen en resultaten van prognoseberekeringen moeten helder en overzichtelijk worden gepresenteerd^{15]}. Daarbij moet tevens worden ingegaan op de rol die het openbaar vervoer kan vervullen^{16]}.

-
- 10 De analyse van de huidige verkeersonveiligheid dient plaats te vinden aan de hand van de geregistreerde verkeersongevallen. Deze ongevallen leveren de verkeersonveiligheidskenmerken van de huidige verbindingen in het gebied. Deze onveiligheidskenmerken dienen uitgangspunt te zijn voor de beschrijving van de toekomstige onveiligheid.
Volgens de ongevallenkaart is de weg van IJzendijke via Waterlandkerkje naar Oostburg nu reeds onveiliger dan het te verbeteren weggedeelte. Een toename van de intensiteiten in de toekomst zal mogelijk leiden tot een verdere toename van de onveiligheid op dat gedeelte.
- 11 De prognoses voor de verkeersintensiteiten wijzen in de richting van geringere intensiteiten op het weggedeelte IJzendijke – Schoondijke en een toename van het verkeer naar Oostburg en de Belgische grens. De verkeersveiligheid in Schoondijke zou in de toekomst 'autonoom' kunnen toenemen door het wegvallen van het 'pontrijden'.
- 12 Zie ook reacties 13, 20, 21, 26, 30, 31, 41 en 53 (bijlage 4).
- 13 Zie ook reacties 20 en 41 (bijlage 4).
- 14 Zie ook reacties 36 en 50 (bijlage 4).
- 15 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige e.d. gegevens betreft) en de autonome milieu-ontwikkeling (voor zover het milieu/de leefbaarheid betreft). Het is niet nodig om de informatie twee maal op te nemen in het MER. Volstaan kan worden met een vermelding op één plaats in het MER, met een verwijzing op andere plaatsen waar deze informatie ook een functie vervult.
- 16 Zie ook reacties 47 en 54 (bijlage 4).

13

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV2).

Uit een bespreking met vertegenwoordigingen van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer is gebleken dat niet bij voorbaat vaststaat, dat voor het weggedeelte Schoondijke – Hoek uiteindelijk gekozen zal worden voor een van de wegmodellen die in het kader van *Duurzaam Veilig* zijn ontwikkeld. Het MER dient duidelijk te maken,

- welke doelstellingen/criteria op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid in ieder geval moeten worden bereikt;
- welke (aanvullende) doelstellingen/criteria bij voorkeur ook nog zouden moeten worden bereikt;
- in hoeverre hiermee bij voorbaat het scala van te beschouwen alternatieven wordt afgebakend¹⁷].

Het doel dient zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd.

De operationeel geformuleerde doelstelling kan dienen

- voor de selectie van in het MER te beschrijven alternatieven (*afbakeningsfunctie*);
- om de alternatieven met elkaar te vergelijken (*rangschikkingsfunctie*)¹⁸].

Daarom dient de doelstelling te worden vertaald in operationele en kwantitatieve taakstellingen op het gebied van verkeersveiligheid (zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer en voetgangers), bereikbaarheid en leefbaarheid.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden, emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet, archeologische vindplaatsen enz.), en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven. Ook moet worden aangegeven, in hoeverre met de regionale gastransportleiding bij de Braakman rekening gehouden moet worden¹⁹].

17 Zie ook § 3.1.1 van dit advies.

18 Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

19 Zie ook reactie 18 (bijlage 4).

De Commissie acht met name (reeds genomen) besluiten inzake de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied van belang voor het te nemen besluit, in verband met mogelijke randvoorwaarden aan de tracékeuze en de lokale mobiliteitsontwikkeling. Zij denkt daarbij vooral aan locaties voor natuurbeheer, woningbouw, bedrijvigheid en recreatievoorzieningen.

Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven^{20]} (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een ontwerp-tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Uit de startnotitie is niet duidelijk, wat de status is van de eventuele zogeheten *kernomleiding Schoondijke*. In §1.1 is sprake van het gedeelte van Rijksweg 61 *'tot en met de bebouwde kom van Schoondijke'*. Uit § 1.4 zou kunnen worden afgeleid dat deze omleiding geen onderdeel zal zijn van het MER, en dat de besluitvorming erover afzonderlijk zal plaatsvinden. In § 4.7 wordt gesteld, dat in de eerste fase van de trajectnota ook de mogelijkheid van een oostelijke omleiding Schoondijke zal worden beschouwd. Ook de figuren op blz. 10 en 20 wekken die indruk^{21]}.

Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

20 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.

21 Inmiddels heeft de Commissie uit mondelinge mededelingen van initiatiefnemer en bevoegd gezag vernomen dat de omleiding bij Schoondijke wél onderdeel uitmaakt van de voorgenomen activiteit.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

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."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

3.1 Algemeen

3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op de deelactiviteiten. Ook dient aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten. Als er een aanpassingsinrichting wordt overwogen, zou dat bijvoorbeeld ook in het MER moeten worden aangegeven²²].

In aanvulling op de alternatieven die in de startnotitie zijn aangeduid kan tijdens de opstelling van het MER naar andere, bij voorkeur milieuvriendelijker alternatieven/varianten worden gezocht. Ook bij dit zoeken naar alternatieven/varianten kan het zinvol zijn te werken aan de hand van een analyse van de voorgenomen activiteit, waarbij verschillende deelactiviteiten worden onderscheiden. In de volgende paragraaf geeft de Commissie aan waar naar haar oordeel nog mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van alternatieven. Daarbij worden ook diverse uitvoeringsvarianten genoemd, die onderdeel uit kunnen maken van de te onderscheiden alternatieven.

Het verdient tevens aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer). De beschrijving van de realisatiefase moet worden beperkt tot een opsomming van ingrepen met mogelijk ernstige milieuschade.

Het MER dient duidelijk te maken hoe de beschreven alternatieven zijn afgebakend, d.w.z. welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze om sommige opties wél, en andere níet uit te werken als alternatief in het MER.

22 Besluit m.e.r., toelichting bij categorie C9.1 tot en met C9.3 *landinrichting*. Zie ook reacties 20, 21, 53 en 54 (bijlage 4).

Eventueel kan deze motivering worden opgenomen in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument, waarin meer informatie is opgenomen over de belangrijke keuzen bij de opstelling van het MER. Als er een voorkeursalternatief wordt aangewezen, moet ook deze voorkeur worden gemotiveerd.

Hierbij dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project²³. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten.

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

3.1.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke leefbaarheidsbevorderende en milieuschade voorkomende maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen i.h.a. worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen²⁴, mitigerende maatregelen²⁵, en eventueel compenserende maatregelen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- geluidwerende voorzieningen bij woonkernen;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten (bijvoorbeeld bij de Braakmanpassage²⁶), faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast.

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven, of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn²⁷.

23 Zie § 2.2 van dit advies.

24 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van Rijkswaterstaat hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenario-benadering worden gebruikt.

25 Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

26 Zie ook reacties 39 en 54 (bijlage 4).

27 Zie ook reacties 52 en 53 (bijlage 4).

3.2 Alternatieven

3.2.1 **Nulalternatief/referentiekader**

Aangegeven moet worden of een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voorplan een reëel alternatief (nulalternatief) is.

In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven.

Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling²⁸] als referentiekader.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten (Westerse tunnel, uit de vaart nemen van de veerverbindingen, *Duurzaam veilig* voor het onderliggend wegennet). Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan, dan kunnen eventueel verschillende scenario's hiervoor worden gebruikt.

3.2.2 **Nulplusalternatief**

De Commissie adviseert om het nulplusalternatief een reëler alternatief te maken en om daarbij de volgende maatregelen te betrekken:

- verruiming van de bochten en verbetering van de zichtbaarheid van de bochten;
- verbetering van het zicht bij inhalen en accentuering van de kruisende wegen, voor zover deze maatregelen nog niet waren opgenomen in het nulplusalternatief zoals in de startnotitie beschreven;
- civieltechnische aanpassingen zoals rotondes en ongelijkvloerse kruisingen (die tevens zowel de sociale als de ecologische barrièrewerking kunnen beperken).

Eventueel zou een variant van een nulplusalternatief kunnen worden ontwikkeld met zwaardere ingrepen, zoals aanpassing van de verkeerssituatie te Schoondijke volgens '*Duurzaam veilig*'²⁹].

3.2.3 **Autoweg-, gebiedsontsluitingsweg-/stroomwegalternatieven**

De alternatieven voor de ombouw van de bestaande verbinding tot autoweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg zoals aangegeven in de startnotitie, dienen in vorm en functie duidelijk gerelateerd te worden aan de doelstelling. Deze alternatieven zijn duidelijk veel ingrijpender dan de nul- en nulplusalternatieven.

28 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

29 Zie ook reacties 30 en 46 (bijlage 4).

De Commissie adviseert om tijdens de opstelling van het MER bij de beschrijving van de alternatieven te werken in twee fasen:

- eerst een uitwerking van nul- en nulplusalternatief en een analyse van de milieugevolgen en de probleemoplossende vermogen van deze alternatieven;
- pas als blijkt, dat geen van deze alternatieven of varianten daarvan in voldoende mate de problemen kan oplossen, een uitwerking van autoweg-, gebiedsontsluitingsweg- en stroomwegalternatieven.

De Commissie heeft de indruk, dat het bruto ruimtebeslag van een stroomweg-alternatief nog hoger kan zijn dan dat van een standaardautosnelweg.

Vanwege het ingrijpende karakter van dergelijke alternatieven adviseert zij om, als er in het MER zeer ingrijpende alternatieven worden beschouwd, ook aandacht te besteden aan een tracéalternatief met een nieuw weggedeelte – hoewel het Rijksbeleid is om nieuwe landschapsdoorsnijding zo veel mogelijk te vermijden.

Dit alternatief behelst het verleggen van de rijksweg tussen IJzendijke en Schoondijke naar een nieuwe route, ten noorden van de huidige, die IJzendijke rechtstreeks met Oostburg verbindt³⁰]. Zo'n nieuwe weg kan waarschijnlijk zonder parallelvoorzieningen worden aangelegd. Bij Oostburg zou aangesloten kunnen worden op de – hiervoor dan aan te passen – rondweg. Het gedeelte van RW61 tussen IJzendijke en Schoondijke zou dan als gebiedsontsluitingsweg kunnen gaan fungeren met een beperkter profiel dan een stroomweg op die plaats³¹]. Op de huidige verbinding via Waterlandkerkje zouden maatregelen kunnen worden genomen om de weg alleen voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer bruikbaar te maken.

Mogelijke voordelen van zo'n alternatief³²] zijn:

- een beperkter ingreep in het landschap tussen IJzendijke en Schoondijke, onder andere in het waardevolle Reigershoevegebied;
- geen (directe) aantasting van het Relatienotagebied ten westen van Schoondijke;
- beperking van de verkeershinder voor het natuurgebied Groote Gat en de aanpalende woonwijk;
- beperking van de verkeersonveiligheid op de huidige verbinding tussen IJzendijke en Oostburg.

Door het afsnijden van bochten zullen bij deze alternatieven delen van de bestaande wegverbinding overbodig worden. Het MER moet beschrijven hoe ze uit gebruik zullen worden genomen en heringericht.

30 Zie ook reactie 13 (bijlage 4).

31 Zie ook het *Begrenzingsplan natuurontwikkelingsproject Zeeuwsch-Vlaanderen* (vastgesteld 1 oktober 1993) en inspraakreacties 14 en 28 (bijlage 4).

32 Een nieuwe weg ten zuiden van de huidige verbindingen Oostburg – Waterlandkerkje zou naar het oordeel van de Commissie niet als alternatief aan de orde hoeven te komen, omdat de landschappelijke nadelen hiervan evident zijn en het over een veel langer tracé zou gaan dan het noordelijke.

3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie is van mening dat in het meest milieuvriendelijke alternatief de nadruk dient te liggen op het minimaliseren van ruimtebeslag en barrièrewerking³³].

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet – net als de andere alternatieven – realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet gericht zijn op maximale milieuwinst.

Het ligt in de rede om zeker bij het mma compenserende maatregelen te treffen voor die milieu-effecten, die niet kunnen worden voorkomen of gemitigeerd.

Het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden samengesteld uit onderdelen van de overige alternatieven, of daarmee gedeeltelijk overlappen.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien³⁴]. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

33 Zie ook reacties 15, 26, 28, 30, 36, 39, 41 en 54 (bijlage 4).

34 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieuontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met onzekerheden, bijvoorbeeld door aan de hand van verschillende scenario's milieuontwikkelingen weer te geven of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van verkeersmodellen waarbij ook de invloed van eventuele maatregelen op het sluipverkeer zijn verrekend. Verder dient bij de autoweg-, gebiedsontsluitingsweg en stroomwegalternatieven rekening te worden gehouden met de gevolgen van een eventuele verandering in de aansluiting van IJzendijke op Rijksweg 61 voor het verkeer door IJzendijke.

Om op basis van de verkeersprognoses milieu-effecten te voorspellen dienen de volgende invoergegevens te worden gebruikt: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) inclusief de huidige sluiproutes en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemoetvaard en op kaart worden aangegeven.

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de bepaling van de het studiegebied dienen tevens de effecten op de verkeersveiligheid een rol te spelen.

Op basis van deze criteria zou het studiegebied zoals dat in de startnotitie is weergegeven, heroverwogen moeten worden³⁵].

In verband met de verkeersstroom die op België is gericht³⁶], lijkt een uitbreiding in oostelijke en zuidelijke richting voor de hand te liggen. In verband met het sluipverkeer Breskens – Terneuzen lijkt een uitbreiding in noordelijke richting gewenst.

35 Zie ook reacties 15 en 53 (bijlage 4).

36 Zie ook reacties 12, 20, 46 en 48 (bijlage 4).

Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010.

Als de werkzaamheden en maatregelen aan de Westerscheldetunnel en/of op dit gedeelte van Rijksweg 61 in het jaar 2010 nog niet zo ver gevorderd zullen zijn dat een verkeersprognose voor 2010 een goede indruk geeft van het 'normale gebruik van het wegennet', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid).

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten. Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

Het MER dient vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Voor zover relevant dient ook aandacht te worden gegeven aan de indirecte effecten, zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind).

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten').

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten³⁷. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, molens, oude bewoningsplaatsen en boerderijen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen)³⁸.

4.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden³⁹;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van beter doorlatende afzettingen en van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen, bodemtypen of geomorfologische structuren.

37 Zie ook reactie 54 (bijlage 4).

38 Zie ook § 2.3 van dit advies.

39 Zie ook § 2.3 van dit advies.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, Relatienotagebieden, reservaten⁴⁰].

De Commissie acht hierbij vooral het Mauritsfortgebied onder Hoek, het Braakmangebied, het Koninginnehavengebied en de Molenkreek bij Schoondijke van belang;

- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten;
- (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijstsoorten);
- (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in:

- (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- (toekomstige) landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.
- (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

De Commissie acht het van belang dat geïnventariseerd wordt in hoeverre de bestaande weg nu reeds een barrière vormt voor migratie.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

40 Zie ook § 2.3 van dit advies.

4.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- de geluidbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera), zo mogelijk berekend met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid⁴¹;
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen⁴²;
- geluidsaneringsituaties;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI)⁴³ of via de dosis-effectrelaties van VROM;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidhinder.

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld. Eventueel wordt onderscheid gemaakt in L_{eq} -waarden voor de dag- (07 – 19 uur), de avond- (19 – 23 uur) en de nachtperiode (23 – 07 uur) afzonderlijk, alsmede in L_{etm} -waarden, een en ander overeenkomstig de voorschriften bij de Wet geluidhinder.

41 Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981). Voor stiltegebieden zou de geluidbelasting in alle gevallen met behulp van het referentieniveau moeten worden aangegeven.

42 Zie IL-HR-15-01.

43 Zie verder in deze paragraaf onder methoden en aandachtspunten.

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidafschermende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidshinder.

4.6 Lucht

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt; verder van de wegas af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.7 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruikers en de omwonenden van de wegen worden blootgesteld moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- veranderingen in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde 10⁻⁶ en de streefwaarde 10⁻⁸;
- toetsing aan de norm van 10⁻⁶ per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;

- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers-)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking⁴⁴] van de infrastructuur (de Commissie acht de oversteekbaarheid hiervoor een goede maat);
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers, waarbij de effecten voor zowel RW61 als het onderliggende wegennet (per wegtype) apart zichtbaar moet worden gemaakt. De bijdrage aan het (verminderen van) het aantal letselongevallen door de alternatieven en varianten van RW61 dienen apart te worden weergegeven.

Voor de huidige situatie dient een analyse van de verkeersongevallen op RW61 en relevante delen van het onderliggende wegennet te worden uitgevoerd, waarbij aandacht gegeven moet worden aan de specifieke ongevalskenmerken.

Voor het nulalternatief dient het effect van het al of niet uitvoeren van het concept '*Duurzaam Veilig*' voor het studiegebied in beeld te worden gebracht;

- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

44 Zie ook inspraakreacties 15, 26, 28, 30, 36, 39, 41 en 54 (bijlage 4).

5.

VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de alternatieven (inclusief een eventueel voorkeursalternatief) moeten onderling worden vergeleken. Als er geen sprake is van een nulalternatief, dan moet ook de autonome milieuontwikkeling in deze vergelijking worden betrokken⁴⁵].

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de alternatieven verschillen, en mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en de autonome milieuontwikkeling een beoordeling van (voorkeursalternatief en andere) alternatieven mogelijk te maken. Daarbij moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

De Commissie beveelt aan speciale aandacht te schenken aan de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de alternatieven, waarbij in wordt gegaan op kenmerkende ongevalsoorzaken en -typen.

Een gevoeligheidsanalyse dient onderdeel uit te maken van de vergelijking van alternatieven, waarbij aan wordt gegeven in hoeverre de alternatieven voldoen aan de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, ook indien de verkeersontwikkeling en de effecten van flankerend verkeersveiligheidsbeleid niet aan de gestelde verwachtingen voldoen.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

45 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegd gezag moet bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- een toelichting van de gebruikte voorspellingsmethoden te geven;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht.

De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁴⁶;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

46 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

bij het advies voor
richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Rijksweg 61,
Schoondijke – Hoek,
provincie Zeeland

(bijlagen 1 t/m 4)

aan

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 oktober 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Commissie voor de
milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	9 OKT. 1996
nummer :	1513-g6
dossier :	829-1 en 3
kopie naar :	82-prod bfb

Contactpersoon	Doorkiesnummer
ir. W.W. de Zeeuw	+ 31 70 351.6990
Datum	Bijlage(n)
7 oktober 1996	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGV/DIP 625367	
Onderwerp	
Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet-/m.e.r.-procedure	
rijksweg 61, Schoondijke - Hoek	

Geachte Commissie,

Ten behoeve van de voorbereiding van een Tracébesluit over rijksweg 61, gedeelte Schoondijke - Hoek, zal de procedure voor de milieu-effectrapportage worden gevolgd. De openbare kennisgeving van het voornemen heeft plaatsgevonden in de Staatscourant van 7 oktober j.l.. In deze procedure zal de Directeur-Generaal voor het Vervoer namens mij en mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer optreden als bevoegd gezag.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Gelet op de datum van de ter visie legging van de startnotitie verzoek ik U Uw advies uiterlijk 16 december 1996 uit te brengen.

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon + 31 70 351.7489
Telefax + 31 70 351.6991

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 193 d.d. 7 oktober 1996



Bekendmaking

Tracéwet
Wet Milieubeheer

Trajectstudie en milieu-effect- rapportage aanpassing rijksweg 61 tussen Schoondijke en Hoek

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer bekend dat een studie zal worden uitgevoerd naar de aanpassing van rijksweg 61 tussen Schoondijke en Hoek.

Trajectstudie

In de trajectstudie wordt de noodzaak van de aanpassing onderzocht en worden verschillende alternatieven uitgewerkt, die een oplossing kunnen bieden voor de verkeersonveilige situatie en de niet vlot verlopende verkeersafwikkeling op rijksweg 61.

Het gaat bij deze studie om de rijksweg 61 tussen Schoondijke en de aansluiting met de toeleidende weg naar de Westerschelde Tunnel (WST) bij Hoek.

In het kader van deze studie zal tevens een milieu-effectrapportage plaatsvinden. Daarbij worden de gevolgen onderzocht, die de voorgestelde alternatieven voor het milieu hebben.

De trajectstudie inclusief de milieu-effectrapportage levert een trajectnota en een milieu-effectrapport op, genoemd de trajectnota/MER. Deze nota moet de minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid geven, een weloverwogen besluit te nemen.

Startnotitie

De trajectstudie zal worden uitgevoerd door de directie Zeeland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

De opzet van de trajectstudie is uitgevoerd in een informatieve notitie, de Startnotitie. In de Startnotitie is beschreven welke alternatieven voor verdere uitwerking in aanmerking komen. Ook oplossingsrichtingen die geen aanpassing van het wegstelsel met zich meebrengen worden onderzocht. Al deze alternatieven hebben verschillende gevolgen voor aspecten als leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid enz. De Startnotitie geeft aan welke aspecten in het onderzoek worden betrokken. Daarbij ligt nadrukkelijk het accent op de gevolgen voor het milieu.

Tervisielegging

Van 14 oktober 1996 tot en met 11 november 1996 kunt u de Startnotitie tijdens kantooruren inzien op de volgende plaatsen:

- Gemeentehuis, Temeuzen, Oostelijk Bolwerk 4, Temeuzen;
 - Stadskantoor Sas van Gent, Vlaanderenplein 1, Sas van Gent;
 - Gemeentehuis, Oostburg, Raadhuisplein 1, Oostburg;
 - Katoor Duurzaam Veilig, 17 oktoberplein 6, IJzendijke;
 - de bibliotheek van het kantoor van de Rijkswaterstaat, directie Zeeland, Koeistraat 30, Middelburg;
 - de bibliotheek van het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, 's-Gravenhage.
- Als de bovenstaande tijden en plaatsen u onvoldoende mogelijkheden bieden om de Startnotitie in te zien, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Zeeland (0118-686561). Er wordt voor u dan een oplossing gezocht.

Bestellen Startnotitie

De Startnotitie is gratis te bestellen bij Rijkswaterstaat, directie Zeeland te Middelburg (0118-686561).

Voorlichtingsavonden

Tijdens drie informatieve avonden zal Rijkswaterstaat de Startnotitie en de verdere inspraakprocedure toelichten. Deze avonden worden gehouden:

- dinsdag 22 oktober 1996, Mauritshof recreatie- en partycentrum, Mauritsweg 5 te IJzendijke;
 - maandag 28 oktober 1996, Braakman recreatiecentrum, Fazantlaan 1 te Hoek;
 - maandag 4 november 1996, Zaal Wijfels, Willemsweg 6 te Schoondijke.
- Aanvang programma is om 19.30 uur. De zalen zijn geopend vanaf 19 uur.

Inspraak

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt eenieder in de gelegenheid wensen op het gebied van de inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kenbaar te maken. Dit dient schriftelijk te gebeuren.

Uw opmerkingen over de gewenste inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kunt u tot uiterlijk 11 november 1996 richten aan:

De directeur-generaal voor het Vervoer, directie IP
Postbus 20901,
2500 EX 's-Gravenhage.

Informatie

Als u nog vragen hebt kunt zich wenden tot het Centraal Informatiepunt, Rijkswaterstaat directie Zeeland. Het telefoonnummer is 0118-686561. Het Centraal Informatiepunt is op werkdagen bereikbaar tussen 9 en 16 uur.

De minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze, de directeur-generaal voor het Vervoer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Zeeland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: besluit ingevolge de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: 1.2

Activiteit: De regionale directie van Rijkswaterstaat was al enige tijd bezig met studies naar verbetering van Rijksweg 61. Het lag in de bedoeling om na een projectnota over het tracédeel IJzendijke – Hoek de uitvoering vast te leggen in bestemmingsplannen. Het concept van de projectnota was in 1993 klaar.

Rond 1993 startte ook een voorstudie naar een duurzaam veilig wegennet in Zeeuwsch-Vlaanderen. Uit deze voorstudie bleek, vanuit veiligheidsoogpunt heel andere oplossingen in studie zouden moeten worden genomen dan tot dan toe onderzocht waren. Daarom is het concept van de projectnota niet afgerond of openbaar gemaakt, en is besloten toe te werken naar een nieuwe procedure.

Het gaat daarbij om het weggedeelte van rijksweg 61 van Schoondijke (inclusief het aansluitende deel van rijksweg 58 in Schoondijke en de eventuele omleiding om de woonkern) tot aan de geplande aansluiting op de Westerscheldetunnel.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 7 oktober 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 17 december 1996

Bijzonderheden: In het richtlijnenadvies vraagt de Commissie de verkeerssituatie te analyseren die ontstaat als de Westerscheldetunnel is aangelegd en te bezien of er dan nog voldoende aanleiding bestaat voor infrastructurele veranderingen. Ze beveelt een getrapte benadering van alternatieven aan. Eerst zouden de probleemoplossende vermogens van een nul- en een nul-plusalternatief moeten worden bezien, voordat andere alternatieven in studie worden genomen. Bij die andere alternatieven gaat het om ingrepen met ernstige landschappelijke consequenties; daarom zou dan ook een alternatief kunnen worden beschouwd waarbij een nieuwe weg van IJzendijke naar Oostburg wordt aangelegd. De Commissie ziet enkele voordelen van zo'n alternatief ten opzichte van andere ingrijpende alternatieven.

Bij het zoeken naar het meest milieuvriendelijke alternatief dient volgens de Commissie de nadruk te liggen op minimalisering van het ruimtebeslag en van de barrièrewerking.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. G.J. Baaijens

ir. P. van Eck

ir. M.J. Fabery de Jonge

mr. J.W. Kroon (voorzitter)

drs. R.H.D. Lambeck

Secretaris van de werkgroep: drs. R.J. Bonte bijgestaan door drs. M. Odijk.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	961029	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek ROB	Amersfoort	961107
2.	962108	Partycentrum "Mauritshof" mede namens Restaurant Hof van Hoop, Partyservice "Lievens" en Euroregio televisie	IJzendijke	961107
3.	961029	Provincie Zeeland, Directie Infrastructuur en Vervoer	Middelburg	961107
4.	9610....	Maatschap A. Doens de Bobbelaere	IJzendijke	961107
5.	9610....	P. de Jonge	Schoondijke	961107
6.	961104	W.A. Platteeuw	Hoek	961107
7.	961101	Unitron Systems B.V.	IJzendijke	961107
8.	961101	Vleermuiswerkgroep Nederland	Utrecht	961107
9.	961103	Agrarisch West Zeeuws-Vlaanderen	Breskens	961107
10.	96.....	Kontaktraad Hoek	Hoek	961113
11.	96.....	R.L. van 't Westeinde		961113
12.	961106	Werkgroep Verkeersveilig Philippine	Philippine	961120
13.	96.....	A.P.Deij	Hoek	961120
14.	961106	C.F.A. Bolleman	Schoondijk	961120
15.	961106	Burgemeester & Wethouders gemeente Oostburg	Oostburg	961120
16.	961105	S.J. Riemens	Hoek	961120
17.	961106	J.A. Beun	IJzendijke	961120
18.	961107	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	961120
19.	961106	Beun Bloemen Biervliet	Biervliet	961120
20.	96.....	J.A.W. Dhondt	Biervliet	961120
21.	961111	L.A.M. Maas	Biervliet	961120
22.	96.....	Dorpsraad Biervliet	Biervliet	961120
23.	96.....	A.W. van Hoeve	Philippine	961120
24.	96.....	J.A. Haartsen	Schoondijke	961120
25.	96.....	J.A. Riemens	Hoek	961120
26.	96.....	J.A. Quack	IJzendijke	961120
27.	961105	Vereniging "Leefbaar Aardenburg"	Aardenburg	961120

39

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
28.	96.....	Natuurbeschermingsvereniging 't Duumpje West Zeeuws-Vlaanderen	Oostburg	961120
29.	961106	C.J. Risseeuw	IJzendijke	961120
30.	96.....	F. Haverbeke en P. Peters	IJzendijke	961120
31.	96.....	A.M. van der Hout	Biervliet	961120
32.	961108	A.J. Luteijn	Breskens	961120
33.	96.....	Th.a.M. Buljck	Biervliet	961120
34.	96.....	C.H. Bakker	...	961120
35.	96.....	S.H. Martin	Aardenburg	961120
36.	96.....	J. Roest	Schoondijke	961120
37.	96.....	M.J. de Feijter	Biervliet	961120
38.	96.....	Recreatiecentrum "De Braakman"	Hoek	961120
39.	96.....	G.M.O. Mallaert	Biervliet	961120
40.	96.....	R.G.M. van Damme	Schoondijke	961120
41.	961110	M.Z. den D.M. Salome-Dieleman	IJzendijke en Biervliet	961120
42.	96.....	G.L. Vervaeet	Biervliet	961120
43.	96.....	J.J. Westdorp	Schoondijke	961120
44.	961105	Sovon Vogelonderzoek Nederland	Beek-Ubber- gen	961120
45.	96.....	F.C.M. de Milliano	IJzendijke	961120
46.	961107	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch- Vlaanderen	Terneuzen	961120
47.	961107	ZWN Openbaar Vervoer nv, Streek/stadsvervoer, Regio Zeeland	Zierikzee	961120
48.	961109	Leefbaar Aardenburg	Aardenburg	961126
49.	96.....	P.A. Riemens	Hoek	961126
50.	96.....	J. van Dam	Schoondijke	961126
51.	96.....	F.E.M. Temmerman	IJzendijke	961126
52.	961111	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuidwest	Dordrecht	961126
53.	961118	Zeeuwse Milieufederatie	Goes	961126
54.	961122	Burgemeester&Wethouders gemeente Terneuzen	Terneuzen	961126