

**TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEUEFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 61, SCHOONDIJKE - HOEK
EN DE AANVULLING DAAROP**

1 MEI 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Toelichting	3
2.3 Probleemanalyse	5
2.3.1 Verkeersintensiteitsprognoses	5
2.3.2 Verkeersonveiligheidsanalyse	5
2.3.3 Verkeersonveiligheidsprognoses.....	6
2.4 Effecten.....	8
2.4.1 Inleiding: aantasting van beschermde gebieden en soorten	8
2.4.2 Bescherming ingevolge de Vogel- en Habitatrichtlijn, en de Conventie van Bern	9
2.4.3 Bescherming ingevolge het Structuurschema Groene Ruimte	9
2.5 Tot slot	10
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER EN DE AANVULLING MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....	10
3.1 Alternatieven traverse Schoondijke	10
3.1.1 Onduidelijkheid afbakening van beschouwde alternatieven en varianten.....	10
3.1.2 Meest milieuvriendelijke alternatief/variant	11
3.2 Maatwerkoplossingen per deeltraject	11
3.3 Samenhang.....	13
3.3.1 Samenhang met andere infrastructuur, in consequenties	13
3.3.2 Samenhang met andere infrastructuur, in aanpak	13
3.3.3 Samenhang met ander verkeer	14
3.4 Effectbeoordeling.....	15
3.4.1 Beoordeling effecten op de bodem.....	15
3.4.2 Vertaling van aspectbeoordeling naar totaalbeoordeling	15
3.5 Presentatie.....	16

1. INLEIDING

De hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Directie Zeeland, die in het kader van de Tracéwet optreedt als initiatiefnemer, heeft een trajectnota – inclusief milieueffectrapport (MER) – laten opstellen waarin de mogelijkheden en consequenties voor de verbetering van Rijksweg 61 tussen Schoondijke en Hoek centraal staan. Voor de besluitvorming over deze plannen wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Hierbij wordt het bevoegd gezag gevormd door de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Bij brief van 20 oktober 2000¹ heeft de directeur Verkeersveiligheid en Infrastructuur, namens de minister van V&W (als coördinerend bevoegd gezag) 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 23 oktober 2000 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ 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 MER⁴, zoals vastgesteld op 14 juli 1997;
- op eventuele onjuistheden⁵;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁶.

Tijdens een toetsing inventariseert de Commissie eerst of een MER voldoet 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 standpuntbepaling en het (ontwerp-)besluit.

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

¹ Zie bijlage 1a.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.10.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁷, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Bij de aanvang van de toetsing van het MER⁸ zag de Commissie zich voor een aantal vragen gesteld. Zij heeft contact opgenomen met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer en een aantal werkdocumenten toegestuurd gekregen. Deze werkdocumenten blijken niet op alle plaatsen waar het MER ter inzage heeft gelegen, bijgevoegd te zijn⁹. Gezien de aard van de informatie in de werkdocumenten vindt de Commissie dat de werkdocumenten als onderdeel van het MER zouden moeten worden beschouwd. Zowel het bevoegde gezag als de initiatiefnemer hebben bevestigd dat de werkdocumenten als onderdeel van het MER beschouwd moeten worden. De Commissie heeft de werkdocumenten daarom kunnen betrekken in de toetsing en adviseert om deze in de verdere besluitvorming bij het MER en verdere documenten ter inzage te leggen. Voor zover in dit advies verder wordt gesproken over het MER worden hiermee ook de werkdocumenten aangeduid, tenzij anders aangegeven.

Toch kon de Commissie nog niet tot een positieve afronding van haar advies komen. Op 15 december 2000 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel een aantal tekortkomingen bevatte. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten¹⁰ om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken. Een definitieve versie van deze Aanvulling is op 20 maart 2001 bij de Commissie binnengekomen en heeft niet ter visie gelegen. Naar aanleiding van een overleg over het concept-toetsingsadvies op 17 april 2001 heeft het bevoegd gezag de toetsingstermijn verder verlengd¹¹. Daarom is in dit advies inspraak over de Aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert om de Aanvulling bij de standpuntbepaling en het (ontwerp-)tracébesluit ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER – inclusief de werkrapporten – én de Aanvulling.

⁷ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁸ Hierbij is uitgegaan van het MER inclusief van de notitie *Errata MER* van oktober 2000.

⁹ Dit betekent dat insprekers op verschillende plaatsen een verschillende hoeveelheid (achtergrond-)informatie beschikbaar hebben gehad. Onduidelijk is of en op welk moment het *werkdocument Geluid en trillingen*, waar de datum van 24 november 2000 op staat, voor insprekers beschikbaar is geweest.

¹⁰ Zie bijlage 1b.

¹¹ Zie bijlage 1c.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de Aanvulling tezamen de **essentiële informatie aanwezig** is over oplossingen

- die uitgaan van nul-, nulplus- en meest milieuvriendelijk alternatief (voor het traject Schoondijkse - Hoek);
- die uitgaan van het nul- en het nulplusalternatief (voor de traverse Schoondijkse).

Op grond van het MER en de Aanvulling concludeert de Commissie dat voor overige oplossingen het “nee, tenzij”-principe in acht moet worden genomen. Indien deze overige oplossingen in de besluitvorming worden overwogen, dan adviseert de Commissie om nadere informatie te vergaren en te presenteren in een nieuwe **aanvulling** op het MER. De belangrijkste informatie betreft:

- gegevens over de mogelijkheden om de aantasting van de EHS die bij die oplossingen optreedt, te verminderen of voorkomen (d.w.z. een aanvulling op het onderdeel mitigerende maatregelen);
- gegevens ten behoeve van een afweging of er een zwaarwegend maatschappelijk belang bestaat dat dergelijke oplossingen rechtvaardigt (d.w.z. een aanvulling op de probleemanalyse);
- gegevens op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat de minder ingrijpende oplossingen redelijkerwijs niet als oplossingen kunnen worden beschouwd (eveneens een aanvulling op de probleemanalyse).

Voor de te volgen procedure bij aanvullingen wijst de Commissie op het *Richt-snoer aanvullingen (1994)*.

2.2 Toelichting

De Commissie baseert haar oordeel op de beschermingsformule en heeft twee overwegingen gebruikt:

- de **probleemanalyse**: deze is niet volledig helder. Voor zover deze voor de besluitvorming bruikbare elementen oplevert wijzen die in de richting van *beperkte infrastructurele wijzigingen*. Dat wil zeggen: op grond van de analyse zouden oplossingen dienen te worden gericht op beperking van het aantal erfaansluitingen en op snelheidsbeperking. De analyse levert geen onderbouwing voor de noodzaak of de effectiviteit van de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg, stroomweg of autoweg (voor de verbinding Schoondijkse - Hoek) respectievelijk van de aanleg van kwart- of halfrondbogen (bij Schoondijkse);
- de **effecten**: uit het MER bleek al duidelijk dat een aantal oplossingen qua ruimtebeslag en overige milieueffecten forse ingrepen zouden inhouden. Via de Aanvulling is goede basisinformatie beschikbaar voor enkele stappen van de beschermingsformules voor beschermde gebieden en soorten. Zo wordt duidelijk dat bij de ingrijpende oplossingen (gebiedsontsluitingsweg, stroomweg, autoweg, respectievelijk kwart- en halfbogen) aanzienlijke nadelige milieueffecten optreden voor beschermde gebieden en soorten.

Bij de bescherming van gebieden en soorten zijn vier vragen van belang (die afhankelijk van de bron, het Structuurschema Groene Ruimte of de Vogel- en

Habitatrichtlijn, een iets andere formulering kennen). Globaal komen die neer op:

- Vindt er aantasting plaats van wezenlijke kenmerken en waarden?
- Zo ja, zijn er dan andere oplossingen, of oplossingen elders mogelijk?
- Zo nee (geen alternatieven zonder aantasting aanwezig), is er dan een zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting toch rechtvaardigt?
- Zo ja (rechtvaardigingsgrond aanwezig), in hoeverre kan dan de aantasting worden gecompenseerd?

Hoewel de Aanvulling wel basisinformatie bevat over de milieugevolgen die optreden bij de verschillende alternatieven¹², ontbreekt een expliciete conclusie ten aanzien van de eerste vraag van de beschermingsformules, waar het gaat om "aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden". Op basis van de informatie uit de Aanvulling is niet uit te sluiten dat er bij de ingrijpende oplossingen (gebiedsontsluitingsweg, stroomweg, autoweg, respectievelijk kwart- en halfbogen) "aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden" optreedt. De Commissie concludeert daarom dat voor deze oplossingen het "hee-tenzij-principe" geldt.

In dat geval wordt de *tweede vraag* relevant, waarin om alternatieven wordt gevraagd. De Commissie veronderstelt dat de alternatieven nul, nulplus en meest milieuvriendelijk¹³ mogelijkheden bieden; daarmee komen de ingrijpende oplossingen op grond van de beschermingsformules niet meer voor besluitvorming in aanmerking.

Wel kan worden overwogen om elementen van verschillende alternatieven te combineren tot nieuwe oplossingen, voor zover het "hee-tenzij-principe" dit toelaat¹⁴.

De derde en de vierde vraag zijn dan niet meer relevant voor de alternatieven waarover aan de hand van dit MER en de Aanvulling een besluit kan worden genomen¹⁵.

De overwegingen ten aanzien van de **probleemanalyse** zijn nader toegelicht in paragraaf 2.3.

De overwegingen ten aanzien van de **effecten** zijn nader toegelicht in paragraaf 2.4.

Andere onderwerpen die eveneens aan de orde zijn geweest in het overleg tussen de vertegenwoordigers van het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en de Commissie met aanbevelingen voor de verdere besluitvorming worden toegelicht in hoofdstuk 3.

¹² In de Aanvulling worden oppervlakteverlies, versnippering en verstoring aangegeven.

¹³ Met uitzondering van het alternatief dat in het MER als mma voor de traverse Schoondijke is beschreven; hier meent de Commissie dat de selectie van dit alternatief niet correct heeft plaatsgevonden (zie § 3.1.2 van dit advies).

¹⁴ Zie hiervoor § 3.2 van dit advies.

¹⁵ Mocht er een situatie komen waarin die wel weer relevant worden (via een nadere aanvulling van het MER) dan acht de Commissie in verband met de **derde vraag** een nadere analyse van het verkeersonveiligheidsprobleem noodzakelijk. Weliswaar hoeft zo'n nadere aanvulling niet noodzakelijkerwijs het zwaarwegend maatschappelijk belang aan te tonen, maar de feitelijke informatie waarmee het belang kan worden aangetoond behoort wel aan de nadere aanvulling te kunnen worden ontleend. Ten aanzien van de **vierde vraag** geldt dat de Aanvulling terecht aangeeft dat hier nog verdere concretisering zou moeten plaatsvinden; overigens acht de Commissie de gedetailleerde uitwerking van een compensatieplan geen noodzakelijk onderdeel van het milieueffectrapport; bij het (ontwerp-) tracébesluit zal het echter wel beschikbaar moeten zijn.

2.3 Probleemanalyse

2.3.1 Verkeersintensiteitsprognoses

Het MER geeft aan dat onder de verkeersintensiteit in de “huidige situatie” de verkeersintensiteit van 1995¹⁶ bedoeld wordt. Voor de Commissie was niet duidelijk hoe de ontwikkeling van de verkeersintensiteit was berekend: op basis van 1995 of op basis van nieuwere gegevens, en met welke aannamen voor de toekomst.

De regionale directie van Rijkswaterstaat heeft toegelicht dat er geen actuelere verkeersgegevens zijn dan van 1995. Ook heeft ze aangegeven dat in dat jaar de modelgegevens zijn geijkt tegen meetgegevens. Op de vraag van de Commissie hoe het model is gecorrigeerd om niet-realistische verkeersstromen in 2010 te corrigeren¹⁷ levert de aanvullende informatie een antwoord. Tevens is toegelicht dat het model ook in de situatie voorziet waarin de huidige pontveeren zullen worden opgeheven vanwege de opening van de Westerscheldetunnel.

De Commissie constateerde dat hiermee nog niet duidelijk is hoe robuust de resultaten van het model – de voorspelde verkeersintensiteiten – zijn. Zo is niet inzichtelijk wat de gevoeligheid is van het model voor variaties in de tarieven voor gebruik van de Westerscheldetunnel.

In een mondelinge toelichting op eerdere versies van de Aanvulling op het MER heeft de regionale directie van Rijkswaterstaat aangegeven dat deze gevoeligheid in de praktijk niet erg groot is omdat ervan wordt uitgegaan dat de toltarieven worden ingesteld op maximalisering van de totale opbrengst.

De Commissie acht het van wezenlijk belang om bij de keuze van oplossingen de actuele en te verwachten verkeersintensiteiten te betrekken. Zij leidt uit het MER en de Aanvulling af dat er geen erg grote toename van de verkeersintensiteit op de betrokken weggedeelten te verwachten is.

Als de voorkeur uitgaat naar een ingrijpende oplossing (alternatieven autoweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg, respectievelijk kwart- of halfboogoplossingen), dan dient in een verdere Aanvulling op het MER een zo veel mogelijk geactualiseerde prognose van verkeersintensiteiten te worden opgenomen met een gevoeligheidsanalyse. Tevens geeft de Commissie in overweging om in dat geval (keuze van een ingrijpende oplossing) pas tot daadwerkelijke uitvoering over te gaan als de resultaten van de prognoses kunnen worden getoetst aan de actuele verkeersontwikkeling na opening van de Westerscheldetunnel.

2.3.2 Verkeersonveiligheidsanalyse

De analyse van de (bestaande) verkeersproblemen was niet duidelijk.

- De Commissie plaatste kanttekeningen bij de analyses in het MER die stelden dat het *pontrijden* geen factor van betekenis zou zijn in de verkeersonveiligheid¹⁸.
- Onduidelijk was welke rol *landbouwverkeer* speelde en welke oplossingen daarvoor kunnen worden gevonden¹⁹. Opmerkelijk vond de Commissie de

¹⁶ MER, blz. 48 middenin

¹⁷ Dit bleek uit het werkrapport Verkeer en Vervoer.

¹⁸ Ook uit inspraak van bewoners van de regio blijken hier twijfels over te bestaan. Zo geeft mw. Govaert (reactie 2) aan dat de hoge snelheid niet meer nodig zal zijn als de veerboot verdwenen is.

conclusie²⁰ dat de verliestijd als gevolg van het landbouwverkeer één van de oorzaken zou zijn voor sluipverkeer naar onderliggende (smalle) wegen die daar niet op zijn berekend; zij meende dat juist op het onderliggend wegennet de kans op een ontmoeting met traag landbouwverkeer groter zou zijn.

- Het MER gaf geen duidelijke informatie over de rol die het *toeristisch verkeer* speelt in de verkeers-, de congestie- en de onveiligheidsproblemen of de prioriteit die in dezen wordt toegekend aan toeristisch, respectievelijk woon-werkverkeer.

Uit de Aanvulling komt naar voren dat

- pontrijden niet als aparte factor uit de analyses kan worden onderscheiden. Wel geven de analyses aan dat de combinatie van een hoog aandeel verkeer dat sneller dan de maximumsnelheid rijdt (50 tot 75%) én de vele gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen tot onveilige situaties leidt;
- het landbouwverkeer in de periode van 1994 tot en met 1999 tot vier slachtofferongevallen en elf andere ongevallen heeft geleid, op een totaal van 294 ongevallen. De Aanvulling stelt: *“Voor de enkele ongevallen waarbij landbouwverkeer betrokken was, zijn de meeste een gevolg van een combinatie van inhalen en afslaan naar een (erf)aansluiting”*;
- in de zomermaanden juli en augustus de meeste ongevallen gebeuren²¹. In hoeverre de bij ongevallen betrokken verkeersdeelnemers als toeristisch-recreatief verkeer mogen worden bestempeld kan echter niet uit de gegevens worden afgeleid.

De Aanvulling geeft ook aan dat de “smalle” en “bochtige weg”²² een belangrijke factor zou zijn in de verkeersonveiligheid. De Commissie ziet in de bij deze uitspraak behorende analyse geen aanwijzingen voor deze conclusie. Zo valt bij het ongevallenkaartje dat als onderdeel van de Aanvulling is geleverd juist op dat er géén verband met bochten in de weg is te vinden. Wel kan de Commissie op basis van die kaart onderschrijven dat de vele erfaansluitingen en een aantal kruispunten een belangrijke factor in de verkeersonveiligheid zijn.

€ De Commissie adviseert om bij het kiezen van oplossingen goed aan te sluiten op de analyse van de verkeersonveiligheid zoals die nu naar voren komt – vooral de te hoge snelheden, de vele (erf-) aansluitingen en het (mede daardoor) onregelmatige verkeersbeeld zoals dat op dit moment geldt.

2.3.3 Verkeersonveiligheidsprognoses

Mede vanwege bovenstaande onduidelijkheden in verkeersintensiteiten (zie § 2.3.1) en oorzaken van de verkeersonveiligheid (zie § 2.3.2) was niet helder op

¹⁹ De Commissie wijst hierbij op het project van de Dienst Landelijke Gebieden waarbij kavelruil tussen agrariërs wordt bevorderd om het gebruik van wegen zoals de RW61 door landbouwverkeer te verminderen.

²⁰ MER pag. 86/87.

²¹ De Aanvulling lijkt ervan uit te gaan dat de Commissie met de opmerking over toeristisch verkeer tot analyses van de nationaliteit van de ongevalsveroorzakers zou hebben geadviseerd. Dat is echter geenszins de bedoeling van de Commissie. Zij heeft voor ogen gehad dat, als toeristisch verkeer als belangrijke factor zou zijn onderscheiden, gericht naar oplossingen gezocht had kunnen worden.

²² Onder andere in de tekst boven tabel 3.9 worden zowel de smalheid van de weg als het aantal bochten als factor in de verkeersonveiligheid genoemd, zij het daar in samenhang met alcoholgebruik. In paragraaf 3.8 worden oplossingen voor “het smalle en bochtige wegprofiel” aangegeven. Daarentegen spreekt het MER van “lange rechte stukken met op enkele plaatsen abrupte knikken” (pag. 60) en van een “functie en vormgeving die uitnodigen tot hoge rijnsnelheden (hoger dan de toegestane 80 km/uur)” (pag. 61).

grond waarvan in het MER werd geconcludeerd dat de verkeersonveiligheid in de komende jaren verder zou toenemen. De samenvatting van het MER stelt: *“Sinds 1986 (peiljaar SVV-II) is de verkeersonveiligheid op RW61 toegenomen.”*²³ en het MER *“In de periode tussen 1986 en 1995 is het aantal verkeersslachtoffers op RW61 met circa 60% toegenomen in plaats van afgenomen met het in het SVV-II gestelde doel van 10% afname.”*²⁴. Bovendien zijn gegevens van 1996 opgenomen²⁵. Daarmee verschaftte het MER heldere informatie over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid tót 1996. Er is in het MER een prognose voor de periode tussen 1995 en 2010 opgenomen waarin het aantal verkeersslachtoffers zonder ingrijpen met 50% toeneemt²⁶. Deze prognose leek louter te zijn gebaseerd op een (geprognosticeerde) verkeersgroei, en niet op een analyse van de ongevalsoorzaken. Hierdoor was bijvoorbeeld onduidelijk in hoeverre na de opening van de Westerscheldetunnel door het wegvallen van het zogeheten pontrijden al een autonome daling van de verkeersonveiligheid zou kunnen optreden, en wat de omvang hiervan zou zijn.

Op grond van de ondoorzichtige ongevallenprognoses²⁷ had de Commissie geen duidelijkheid over nut en noodzaak van infrastructurele ingrepen of andere maatregelen op de verbinding Schoondijke – Hoek. Tevens was door de onduidelijkheid in deze basisgegevens niet duidelijk wat de effectiviteit zou zijn van oplossingen die worden voorgesteld.

De nadere analyse van de verkeersonveiligheid en de nadere bespreking van oplossingsrichtingen in de Aanvulling geven een beter beeld dan in het MER. De uitkomsten van de analyse geven echter slechts een beperkte indicatie welke oplossingsrichtingen effectief zijn.

€ De Commissie erkent dat op basis van de huidige beschikbare kennis geen nadere conclusies mogelijk zijn over de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de toekomst. Zij adviseert om, voor zover het in de besluitvorming om infrastructurele ingrepen gaat, deze vooral te richten op het wegnemen van de knelpunten zoals die uit de *huidige* verkeersonveiligheidsanalyse naar voren komen (zie § 2.3.2).

Indien de keuze zou vallen op ingrijpende oplossingen (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, autoweg²⁸, respectievelijk kwart- of halfboogoplossingen), dan acht zij het noodzakelijk om in een nadere Aanvulling te onderbouwen hoe de verkeersonveiligheid zich ontwikkelt. Daartoe adviseert zij om op het traject Schoondijke – Hoek een systeem van ongevalsregistratie te introduceren en aan de hand van deze monitoring betere verkeersonveiligheidsprognoses te maken. Op basis van deze ongevalsregistratie en geactualiseerde verkeersonveiligheidsprognoses kan dan de effectiviteit van dit voorkeursalternatief worden heroverwogen.

²³ MER, blz. 6.

²⁴ MER, blz. 86.

²⁵ MER, blz. 58.

²⁶ MER, blz. 59.

²⁷ Ook uit de inspraak komen twijfels over de verkeersonveiligheidsprognoses naar voren (zie onder andere de reactie van J. de Bakker, nr. 67, zie bijlage 4).

²⁸ Het gaat in dit verband om de uniform uitgevoerde alternatieven autoweg, gebiedsontsluitingsweg en stroomweg zoals die in het MER zijn beschreven.

2.4 Effecten

2.4.1 Inleiding: aantasting van beschermde gebieden en soorten

In het MER was globaal aangegeven welke elementen in de omgeving van de weg behoren tot de ecologische hoofdstructuur of een andere bescherming genieten en waar soortbeschermingsplannen van kracht zijn²⁹. De Commissie kon hieruit echter niet altijd afleiden welke status de betreffende gebieden hadden. Bij de bespreking van de effecten was bovendien geen expliciete aandacht meer aan deze bescherming geschonken. Dit gold voor de traverse Schoondijke³⁰, maar evenzeer voor de verbinding Schoondijke - Hoek.

De vraag welke consequenties beschermingsformules hebben voor de *te beschouwen tracéalternatieven* was niet beschouwd; aan de *mate van aantasting* werd niet veel aandacht besteed en de tekst over *mitigeren en compenseren* was weinig concreet en niet adequaat. Uit de werkdocumenten was meer informatie af te leiden, maar dan nog leek de informatie niet compleet.

Ook aan de bescherming op grond van de Habitatrichtlijn – niet alleen op gebieden, maar ook op soorten gericht – was nauwelijks aandacht besteed.

De Aanvulling verduidelijkt dat bij dit project de volgende onderdelen van de EHS centraal staan:

- de Molenkreek (voor de traverse Schoondijke) en
- het Braakmangebied, Reigershoeve, Bierkreek, Koninginnehaven, Voorste kreek en Nol (voor het traject Schoondijke – Hoek zelf).

Ook wordt de mate van oppervlakteverlies, van versnippering en van verstoring door de verschillende alternatieven helder samengevat, maar een afweziging of dit “aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden” betreft, ontbreekt.

Verder vermeldt de Aanvulling het principe van de bescherming (“nee tenzij”) en de stappen van de beschermingsformule.

Uit de Aanvulling heeft de Commissie afgeleid dat bij ingrijpende oplossingen (gebiedsontsluitingsweg, stroomweg, autoweg, respectievelijk kwart- en halfbogen) het “nee-tenzij-principe” geldt.

Ten aanzien van de verbinding Schoondijke - Hoek leidt zij dit af uit

- de oppervlakte waarop de broedvogeldichtheid met 35% afneemt: autoweg, stroomweg en gebiedsontsluitingsweg leiden tot een aanzienlijke toename in de oppervlakte verstoord gebied, terwijl nul, nulplus- en milieuvriendelijkste alternatief niet tot wijziging leiden;
- de kwalitatieve voorspelling van de verstoring van overige fauna; hier leiden nul-, nulplus- en milieuvriendelijkst alternatief tot dezelfde score, terwijl er voor autoweg, stroomweg en gebiedsontsluitingsweg ernstiger verstoring wordt verwacht;
- de mate van versnippering van kerngebieden van de EHS; hier wordt een geleidelijke toename verwacht vanaf nul-, nulplus- en milieuvriendelijkst alternatief, oplopend naar gebiedsontsluitingsweg, autoweg, stroomweg;
- het directe oppervlakteverlies in de ecologische hoofdstructuur; ook hier is een geleidelijke toename verwacht vanaf nul-, milieuvriendelijkst en nulplusalternatief naar autoweg-, gebiedsontsluitingsweg en stroomwegalternatief.

De Commissie gaat er van uit dat elementen van nul-, nulplus- en milieuvriendelijkst alternatief daarom voor de besluitvorming in aanmerking komen, mits bij het besluit kan worden onderbouwd dat de eventuele versnippering

²⁹ MER, blz. 40/41.

³⁰ MER, blz. 155.

en het directe oppervlakteverlies in de EHS, voor zover die niet kan worden gemitigeerd, niet tot aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden leidt.

Ten aanzien van de traverse Schoondijke is de conclusie van de Commissie gebaseerd op

- de oppervlakte waarop de broedvogeldichtheid met 35% afneemt: nul- en nulplusalternatief verschillen niet, terwijl voor de kwart- en halfboogoplossingen (inclusief het mma) nadelige effecten zijn voorspeld;
- de kwalitatieve voorspelling van de verstoring van overige fauna; nul- en nulplusalternatief verschillen niet, terwijl voor de kwart- en halfboogoplossingen (inclusief het mma) nadelige effecten zijn voorspeld;
- de mate van versnippering van kerngebieden van de EHS; nul-, nulplus, en milieuvriendelijkst alternatief verschillen niet, terwijl voor de overige kwart- en halfboogoplossingen nadelige effecten zijn voorspeld;
- het directe oppervlakteverlies in de ecologische hoofdstructuur, waarbij nul-, nulplus-, kwartboog haaks (inclusief mma), kwartboog vloeiend niet verschillen, maar voor de varianten A3 en B nadelige effecten zijn voorspeld.

Wat betreft de consequenties van de beschermingsformule wordt verwezen naar de opmerkingen die eerder is dit advies zijn gemaakt (zie § 2.2). De volgende twee subparagrafen gaan in op de mogelijkheid van mitigerende en compenserende maatregelen.

2.4.2 Bescherming ingevolge de Vogel- en Habitatrichtlijn, en de Conventie van Bern

De Aanvulling verschaft heldere en gedetailleerde informatie over de bescherming conform de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, alsmede over de Conventie van Bern.

Op grond daarvan is duidelijk dat er geen ernstige aantasting van speciale beschermingszones (op grond van Vogel- of Habitatrichtlijn) kan worden veroorzaakt en dat bij en na de uitvoering van de kwart- of halfboogoplossingen voor de traverse Schoondijke schade kan optreden aan *populaties* van de meervleermuis, de dwergvleermuis, de ruige vleermuis en de laatvlieger, soorten die op grond van de Habitatrichtlijn en de Conventie van Bern beschermd of streng beschermd zijn.

€ Als de voorkeur uitgaat naar kwart- of halfboogoplossingen voor de traverse Schoondijke, dan zal naar het oordeel van de Commissie in een nadere Aanvulling op het MER aangegeven moeten worden of er maatregelen kunnen worden overwogen om de verstoring van de betreffende vleermuissoorten te mitigeren, dan wel – als mitigeren onmogelijk, ineffectief of onvoldoende blijkt – welke compensatie kan worden geboden.

2.4.3 Bescherming ingevolge het Structuurschema Groene Ruimte

Voor oplossingen waarbij de ecologische hoofdstructuur wordt aangetast bevatte het MER geen informatie over mogelijke mitigerende maatregelen als *vermindering van geluidhinder voor vogels*. Wel is gekeken naar ontsnipperende maatregelen, maar de Commissie achtte de informatie te kort schieten omdat er in verband met stap 2 van de beschermingsformule extra noodzaak is om mitigerende maatregelen te beschouwen.

In de Aanvulling wordt aangegeven dat in alle alternatieven met uitzondering van het nulplusalternatief al met zoab wordt gewerkt, en dat omwille van het landschap geen geluidsschermen zijn of worden overwogen. De Commissie acht de onmogelijkheden voor mitigerende maatregelen op dit punt daarmee onvoldoende gemotiveerd.

€ Als een voorkeur bestaat voor ingrijpende oplossingen, dan dient de nadere Aanvulling op het MER in te gaan op de mogelijkheden voor mitigerende maatregelen ter bescherming van deze gebieden.

Noch MER noch Aanvulling besteden aandacht aan *lichthinder* als verstoringfactor voor fauna³¹. Gezien de mogelijkheid om in een later stadium hier mitigerende maatregelen voor te ontwerpen - m.a.w. omdat dit onderwerp geen rol zal spelen voor de standpuntbepaling - acht de Commissie dit acceptabel.

€ De Commissie adviseert bij de detaillering van de plannen nader te onderzoeken in hoeverre extra maatregelen zinvol zijn.

In de Aanvulling wordt terecht aangegeven dat bij aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden in kerngebieden van de EHS het compensatiebeginsel geldt, en dat dit ook geldt voor een aantal andere gebieden.

€ De Commissie wijst erop dat, als een voorkeur bestaat voor ingrijpende oplossingen, de noodzaak bestaat een concreet compensatieplan uit te werken. Deze uitwerking hoeft niet noodzakelijk tot de nadere Aanvulling van het MER te behoren.

2.5 Tot slot

De opmerkingen in het verdere advies betreffen niet de kern van het hierboven gegeven oordeel over het MER plus de Aanvulling. De Commissie hoopt hiermee wel een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen betreffen:

- de alternatieven voor de traverse Schoondijke (§ 3.1);
- de mogelijkheid om maatwerkoplossingen toe te passen (§ 3.2);
- de samenhang met andere infrastructuur en met andere verkeerssoorten (§ 3.3);
- de effectbeoordeling (§ 3.4);
- de presentatie (§ 3.5).

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER EN DE AANVULLING 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 geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Alternatieven traverse Schoondijke

3.1.1 Onduidelijkheid afbakening van beschouwde alternatieven en varianten

In het MER heeft de traverse Schoondijke een aparte status gekregen, met een eigen doelstelling en eigen alternatieven (die in het MER als “varianten” worden aangeduid). Als doel geeft het MER ondermeer een vermindering van

³¹ J. de Bakker (reactie 67, zie bijlage 4) en de Zeeuwse Milieufederatie (reactie 70) geven aan dat dit in het MER had moeten worden beschreven.

het aantal geluidgehinderden. Naar aanleiding van de onduidelijkheid over de exacte doelstelling³² heeft de initiatiefnemer in de Aanvulling toegelicht dat de doelstelling voor geluid voor de kern Schoondijke een 50%-vermindering inhoudt ten opzichte van het jaar 1986.

€ De Commissie constateert dat volgens het MER drie van de vier beschreven omleidingsalternatieven niet voldoen aan deze doelstelling. Overigens wijst zij erop dat, letvend op het aspect geluidshinder, de omleidingsalternatieven tot een aanzienlijke verhoging van de geluidshinder in het buitengebied van Schoondijke zullen leiden, dan wel een aanzienlijk landschappelijk effect hebben indien deze geluidshinder met schermen of wallen zou worden gemitigeerd.

Indien kwartboog- of halfboogoplossingen bij Schoondijke toch een rol zouden spelen in de besluitvorming, acht de Commissie het wenselijk hier bij een verdere Aanvulling op het MER nader in te gaan op de doelstelling voor de traverse Schoondijke en het doelbereik en de effectiviteit van de verschillende alternatieven.

3.1.2 Meest milieuvriendelijke alternatief/variant

Naast nul- en nulplusalternatief zijn er vier omleidingsalternatieven voor de traverse Schoondijke uitgewerkt: drie met een kwartboogoplossing (A1 t/m A3) en één met een halve boog (B). Het MER wijst het omleidingsalternatief A1 (kwartrond, vloeiende boog) met een ruimere ecoduiker aan als meest milieuvriendelijke oplossing³³. De Commissie kan deze keuze niet onderschrijven omdat in de motivering twee redeneringen door elkaar zijn gebruikt. Afgaand op de doelstelling voldoet maar één alternatief, namelijk B (zie § 3.1.1). Daarentegen stelt het MER dat alternatief B wel heel ingrijpend is voor natuur en landschap, en dus nooit een mma kan opleveren; daarom moet volgens het MER een ander alternatief “met probleemoplossendheid” en minder nadelige milieueffecten als mma gelden. Hierbij beperkt het MER zich echter tot beschouwing van de andere omleidingsalternatieven³⁴.

€ Gezien het feit dat het MER de doelstelling voor de traverse Schoondijke niet als absoluut criterium voor aanvaardbaarheid van alternatieven gebruikt, adviseert de Commissie om in de besluitvorming over de traverse Schoondijke, het nulplusalternatief als mma te beschouwen.

3.2 Maatwerkoplossingen per deeltraject

Dit project is aangewezen als proefproject voor het concept Duurzaam Veilig (DV)³⁵. Toch constateert de Commissie dat in het MER ook alternatieven zijn

³² Zo wordt op blz. 8 van het MER aangegeven dat het gaat om “vermindering aantal geluidgehinderden in de kern van Schoondijke” – hetgeen gemakkelijk gelezen kan worden als vermindering ten opzichte van de huidige situatie met welk percentage dan ook – terwijl op blz. 91 van het MER als referentiejaar 1986 en als percentage 50 wordt genoemd. Overigens is uit de tabellen van blz. 50 van het MER niet af te leiden hoe het aandeel vrachtverkeer zich van 1986 tot 1995 heeft ontwikkeld, omdat daar 1995 als basisjaar wordt genomen.

³³ MER, blz. 172 (§ 8.3.3).

³⁴ Hiermee in tegenspraak lijkt de tabel in het MER (tabel 7.32, blz. 151) waarin het mma voor het traject Schoondijke – Hoek gecombineerd wordt gepresenteerd met het nulplusalternatief voor de traverse Schoondijke.

³⁵ Uit de reactie van de Dorpsraad Biervliet (reactie 54, zie bijlage 4) komt naar voren dat deze een geheel ander doel voor de wegverbinding zou willen stellen, waarbij het accent ligt op de aantrekkelijkheid voor de aanwas en vestiging van kleine en middelgrote bedrijven. De Commissie meent dat op basis van deze doelstelling een ander MER en andere alternatieven nodig zouden zijn.

aangegeven die niet (geheel) passen in het concept DV: zo voldoen het nulplus- en het autowegalternatief voor de verbinding Schoondijke - Hoek niet (geheel) aan de DV-criteria. De Commissie meent dat er alle aanleiding is om ook oplossingen te beschouwen die niet geheel voldoen aan de DV-concepten, ervan uitgaand dat de verkeersveiligheid mede een rol zal spelen bij de afwegingen van oplossingen. Zij zag echter ook aanleiding om die lijn door te trekken, en om te kijken naar combinatiemogelijkheden van verschillende alternatieven. In het MER is dat nauwelijks gebeurd. De meeste alternatieven die in het MER zijn beschreven, gaan uit van *uniforme toepassing* van een bepaalde vormgeving van de wegverbinding. Vanuit het concept Duurzaam Veilig zou weliswaar uniforme toepassing als logisch kunnen worden beschouwd³⁶, maar in verband met de eerdere constatering dat ook oplossingen die niet strikt binnen de DV-criteria vallen, toch kunnen worden beschouwd, acht de Commissie het wenselijk om ook te bezien in hoeverre niet-uniforme oplossingen zinvol en effectief zouden zijn.

Het lijkt voor de hand te liggen om, op basis van de analyse van de ongevallen, **per deeltraject** te bezien welke ingrepen of maatregelen tot vermindering van ongevallen kunnen leiden³⁷. Uiteraard zouden maatwerkoplossingen niet tot grote discontinuïteiten in het wegbeeld moeten leiden.

Daarbij tekent de Commissie aan dat ook andere maatregelen (gericht verkeerstoezicht, bijv. snelheidscontroles) wel eens effectief kunnen zijn bij terugdringing van het aantal ongevalslachtoffers. Alleen het nulplusalternatief en het MMA kunnen als maatwerkoplossing worden beschouwd. Noch in het MER, noch in de Aanvulling wordt echter ingegaan op de mogelijkheid om met maatwerkoplossingen per deeltraject te werken op basis van elementen van andere alternatieven.

De Commissie constateert dat het MER en de Aanvulling vrijwel voorbij gaan aan de mogelijkheid om verschillende ingrepen en maatregelen te combineren tot oplossingen waarbij per deeltraject aanpassingen of maatregelen op maat worden genomen.

Indien wordt gekozen voor de minder ingrijpende oplossingen als aangegeven in § 2.1 van dit advies, acht zij de combinatiemogelijkheden en de daaraan verbonden effecten uit het MER en de Aanvulling af te leiden. Met het oog op het voorkomen van vermijdbare milieuschade adviseert zij om dergelijke combinatieoplossingen wel in de besluitvorming te betrekken en daarbij de informatie te gebruiken die MER en Aanvulling bieden.

Als gekozen zou worden voor (combinaties van elementen van) de stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of autoweg, respectievelijk de kwart- of halfbogen, dan dient in een verdere aanvulling op het MER te worden aangegeven welke combinatiemogelijkheden redelijkerwijs kunnen worden overwogen en welke milieugevolgen daarbij kunnen optreden.

Als wordt overwogen om elementen van de stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en autoweg te combineren met elementen van het nul-, nulplus- en/of milieuvriendelijkst alternatief, dan zal het bevoegde gezag moeten nagaan in hoeverre er geen "aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden" van kerngebieden van de ecologische

³⁶ Overigens zou het vanuit die aanpak ook logisch zijn om in MER of Aanvulling aandacht te besteden aan de manier waarop verschillende wegenprojecten in Zeeuwsch-Vlaanderen in aanpak en fasering op elkaar worden afgestemd.

³⁷ Ook uit de inspraak blijkt dat de verhouding tussen probleem en oplossing vragen oproept (zie onder andere C. Vermeulen [reactie 49, zie bijlage 4]) en het zoeken naar maatwerkoplossingen rechtvaardigt.

hoofdstructuur kan optreden en of het MER plus de Aanvulling voldoende basis bieden voor besluitvorming.

3.3 Samenhang

Het MER bevat informatie over de plannen voor het traject Schoondijke – Hoek, maar verschaft weinig inzicht in de relaties met het onderliggend wegennet. De Commissie heeft kanttekeningen geplaatst bij:

- de samenhang met de overige (bestaande) wegen in de regio, waarbij de vraag centraal staat welke consequenties veranderingen op het traject Schoondijke – Hoek hebben voor de verkeersverdeling op en voor het milieu langs deze overige wegen;
- de samenhang met overige infrastructurele projecten in de regio, vanuit het perspectief van het project duurzaam veilig;
- de samenhang met andere verkeerssoorten, waarbij de vraag centraal staat in hoeverre verbeteringen voor het autoverkeer tot een algehele verbetering van de verkeersveiligheid (ook voor andere verkeersdeelnemers) leiden.

3.3.1 Samenhang met andere infrastructuur, in consequenties

De Commissie heeft kunnen zien dat de verkeersconsequenties van andere projecten voor het traject Schoondijke – Hoek wel in de modellen zijn doorgerekend.

Bij de effectbeschrijvingen was de Commissie niet duidelijk in hoeverre naar relaties met het onderliggend wegennet was gekeken (bijv. IJzendijke – Waterlandkerkje).

Uit de Aanvulling is duidelijk dat voor geen van de wegen van het onderliggend wegennet een stijging van de verkeersbelasting wordt verwacht met meer dan 30%, terwijl voor de N58 van Schoondijke naar Oostburg een stijging van 60% wordt verwacht. Tevens wordt in de Aanvulling vermeld dat voor de wegverbinding Oostburg – Waterlandkerkje – IJzendijke een daling van 70% – ten opzichte van het nulalternatief, waarin 50% toename wordt voorspeld – wordt verwacht bij de alternatieven autoweg en stroomweg.

Op grond van de richtlijnen zou daarom in ieder geval voor de aspecten geluid en luchtverontreiniging de wegverbinding Oostburg – Waterlandkerkje – IJzendijke en de N58 moeten worden betrokken in het invloedsgebied.

Uit de Aanvulling blijkt dat dit is gebeurd.

3.3.2 Samenhang met andere infrastructuur, in aanpak

Het MER maakt niet duidelijk hoe verschillende DV-projecten tot een samenhangende aanpak leiden. Het concept Duurzaam Veilig lijkt aan te geven dat er een integrale aanpak moet zijn; die zag de Commissie echter niet terug als het gaat om de afstemming van project Schoondijke – Hoek op andere wegeninfrastructuurprojecten. Gemeld wordt dát het onderliggend wegennet wordt aangepakt, maar niet duidelijk is hoe de aanpak van onderliggend wegennet en rijksweg op elkaar worden afgestemd. Die afstemming is in zoverre van belang dat ook die de effectiviteit van de aanpak van rijksweg 61 kan beïnvloeden³⁸.

³⁸ G. Bal (reactie 28, zie ook bijlage 4) wijst op de vier routes voor het woonwerkverkeer voor de Dow-fabrieken.

Een voorbeeld is het recent genomen besluit over de aanpak van de rondweg Breskens; uit het MER of de Aanvulling kan de Commissie niet afleiden in hoeverre deze tracékeuze of uitvoeringswijze consequenties zou kunnen hebben voor de keuze bij het wegvak Schoondijke – Hoek. Een ander voorbeeld wordt gevormd door de maatregelen op het traject Oostburg – IJzendijke.

Uit het MER en de Aanvulling komt naar voren dat alleen een “snelle” RW61 Schoondijke – Hoek een rol kan vervullen om oostwestverkeer dat ten gevolge van de Westerscheldetunnel ontstaat, uit de verbinding Oostburg – Waterlandskerkje – IJzendijke weg te trekken. Noch de drempel voor dit pull-effect, noch de drempel van maatregelen op de verbinding Oostburg – Waterlandskerkje – IJzendijke als push-effect zijn echter duidelijk op grond van het MER of de Aanvulling.

Het MER levert bovendien geen informatie over de fasering van de verschillende projecten en de onderlinge afstemming. Ook ontbreekt een antwoord op de vraag welke consequenties verschillende uitvoeringswijzen van het ene project voor de andere projecten hebben. Dit is vooral belangrijk als er ingrijpende oplossingen worden gekozen.

€ Als ingrijpende oplossingen worden gekozen, adviseert de Commissie om in een verdere aanvulling op het MER na te gaan hoe met een samenhangende besluitvorming en afstemming van verschillende projecten in de regio de verkeersveiligheid en het milieubelang het best gediend kunnen worden. Zij geeft in overweging om daartoe in overleg te treden met provinciale en lokale overheden. Ook adviseert de Commissie om in een verdere aanvulling op het MER “downgrading” van weggedeelten (snelheidsremmende maatregelen) niet uit te sluiten, en om deze informatie te gebruiken bij de standpuntbepaling.

3.3.3 Samenhang met ander verkeer

Het MER geeft geen inzicht in hoe de langzaamverkeersroutes gaan lopen; iets dat ook gevolgen heeft voor toekomstige ongevallen. Het werkrapport *Meest Milieuvriendelijk Alternatief* stelt bijvoorbeeld dat bij het stroomwegalternatief géén fietspaden meer zullen bestaan, “*tenzij nodig bij hoge belasting van de parallelweg*”³⁹. Ook blijkt er onduidelijkheid te zijn over de routes van het openbaar vervoer⁴⁰.

€ De Commissie heeft overwogen dat bij geringe wijzigingen in de vormgeving van de weg een nadere detaillering van fietspaden nog mogelijk zou zijn als het standpunt is bepaald. Bij alle alternatieven anders dan het nulalternatief vervalt echter het huidige tweezijdige fietspad. Uit het overleg met de initiatiefnemer en het bevoegde gezag heeft de Commissie begrepen dat gestreefd wordt naar een oplossing met zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden.

Als wordt overwogen om de fietspaden te laten vervallen, dan acht de Commissie het wenselijk, mede omdat in dit project de verkeersveiligheid zo centraal staat, om de effecten van die opheffing van de fietspaden in beeld te brengen vóórdat het standpunt wordt bepaald.

³⁹ De Vereniging Weg van Hoek (reactie 72) en de fam. Serrarens (reactie 86, zie bijlage 4) geven aan dat door de breedte van de landbouwmachines het gebruik van dezelfde stroken door fietsers en landbouwverkeer tot problemen kan leiden.

⁴⁰ Dit blijkt onder andere uit inspraakreacties 80 en 84 (zie bijlage 4).

3.4 Effectbeoordeling

3.4.1 Beoordeling effecten op de bodem

Uit het MER kon de Commissie niet afleiden of de mogelijke doorsnijding van dekzandruggen was beschouwd. Uit de geologische kaart leidde de Commissie af dat er zich wel dekzandruggen in het gebied bevinden. De Commissie hechtte belang aan deze informatie omdat bij eventuele doorgraving van deze dekzandruggen veranderingen in de zoet-zoutgradiënt kunnen optreden die relevant kunnen zijn voor de vegetatie en voor agrarische functies. Van enkele oostelijker liggende dekzandruggen is namelijk bekend dat deze een functie vervullen bij transport van zoet water.

De Aanvulling geeft aan

- dat er dieper liggende dekzandruggen voorkomen;
- dat vanwege de ligging en vanwege de bestaande zijsloten niet te verwachten is dat bij werkzaamheden aan de weg deze dekzandruggen (extra) zullen worden doorgraven;
- dat het echter wel een punt van aandacht bij de werkzaamheden kan vormen.

€ De Commissie concludeert dat de eventuele (verdere) aantasting van de dekzandruggen kan worden voorkómen of gemitigeerd als er tijdens de graafwerkzaamheden voldoende aandacht voor bestaat en er minder diepgravende varianten kunnen worden uitgevoerd, respectievelijk ondoorlatende slootbodems worden aangebracht. Zij adviseert om bij de verdere uitwerking van het standpunt en het tracébesluit, als er graafwerkzaamheden aan de orde zijn, dienovereenkomstige maatregelen uit te werken.

Ook had de Commissie twijfels bij de juistheid van de beoordeling van effecten op de bodem, waar het lijkt dat het effect positiever wordt beoordeeld naarmate het wegdek breder is.

Tijdens het overleg met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer is erkend dat dit geen juiste wijze van beoordeling is. In de Aanvulling is een nieuwe beoordeling van de alternatieven voor het aspect 'bodem en water' opgenomen, die aangeeft dat er op dit punt geen verschillen tussen de alternatieven bestaan. De Commissie meent dat deze beoordeling een correct beeld geeft.

€ De Commissie adviseert om deze correctie te gebruiken in de besluitvorming.

3.4.2 Vertaling van aspectbeoordeling naar totaalbeoordeling

De Commissie plaatste een aantal kanttekeningen bij de vertaling in het MER van aspectbeoordeling naar totaalbeoordeling. Een van de werkdocumenten bood uitgebreide informatie over de manier waarop de multicriteria-analyse (mca) heeft plaatsgevonden. Desalniettemin bleven er onduidelijkheden bestaan over de toepassing van mca⁴¹ en de bruikbaarheid van de resultaten van de mca. De Aanvulling lichtte een aantal aspecten toe.

De Aanvulling geeft aan dat

- 1 de multicriteria-analyse (mca) zoals die is beschreven in werkrapport op enkele punten andere omschrijvingen voor criteria en aspecten gebruikt dan de trajectnota/MER en dat door redactionele bewerking de volgorde van de omschrijvingen kan zijn gewijzigd. De Commissie concludeert dat de vertaling van de multicriteria-analyse in het MER moeilijk navolgbaar is;

⁴¹ Ook uit de inspraakreacties blijkt dat de mca tot opmerkingen leidt. De Vereniging Weg van Hoek (reactie 72, zie bijlage 4) heeft een eigen mca als alternatief voorgesteld, waarbij ook de Weg van Hoek als nieuw alternatief wordt geïntroduceerd.

- 2 er wellicht enige overlapping kan bestaan in de criteria, maar dat dat niet leidt tot een vertekend beeld. De Commissie tekent hierbij aan dat een aantal subcriteria van indirect economische effecten een duidelijke overlap vertonen met het aspect bereikbaarheid/verkeersafwikkeling en dat de verwerking in de mca tot overwaardering kan hebben geleid;
- 3 de gehanteerde gewichtensets beter in het MER zelf, en niet alleen in een werkdocument vermeld hadden kunnen worden; voor de gevoeligheidsanalyse trekt de Aanvulling de conclusie dat opname in het MER tot subjectiviteit had kunnen leiden. De Commissie tekent hierbij aan dat een gevoeligheidsanalyse juist bedoeld is om de mate van subjectiviteit in de uitkomsten van een mca duidelijk te maken;
- 4 de stappen om tot de staafdiagrammen te komen niet benoemd zijn. De Commissie concludeert dat zij daarmee nog geen inzicht heeft gekregen in de werkwijze bij de mca;
- 5 staafdiagrammen misschien niet de beste presentatie zijn. De Commissie concludeert dat de staafdiagrammen uit het MER niet de beste manier zijn om de basisinformatie uit het MER samen te vatten en adviseert bij de besluitvorming vooral de basisgegevens te gebruiken;
- 6 de lengte van de staven in de diagrammen niet als maat voor de ernst van de effecten, respectievelijk oplossend vermogen van de oplossingen, mag worden gelezen. Dit bevestigt alleen de eerdere conclusie van de Commissie.

De Aanvulling geeft een verantwoording van de gemaakte keuzen bij de mca. Als wordt uitgegaan van het beperkte aantal alternatieven en varianten waarover het MER en de Aanvulling de voor de besluitvorming essentiële informatie verschaffen, dan acht de Commissie de complexiteit van de keuze zo beperkt dat een nieuwe, beperkte, mca in dat geval overbodig is.

€ Indien de besluitvorming beperkt is tot de alternatieven en varianten die in dit advies zijn aangegeven, dan adviseert de Commissie om in eerste instantie de (basis-) milieu-informatie uit het MER en de Aanvulling te gebruiken, en om bij eventueel gebruik van de multicriteria-analyse de kanttekeningen daarbij in overweging te nemen die in de Aanvulling worden behandeld.

Mocht de besluitvorming zich richten op ingrijpende oplossingen, dan adviseert de Commissie om in een verdere aanvulling op het MER de alternatieven opnieuw tegen elkaar af te wegen en daarbij de kanttekeningen bij de mca te gebruiken.

3.5 Presentatie

De Commissie merkte op dat de informatie in de samenvatting van het MER niet altijd overeenkomt met de andere onderdelen van het MER⁴², en dat de werkdocumenten niet allemaal zijn doorvertaald naar het hoofdrapport van het MER. De Aanvulling verschaftte ten dele informatie die als nuancering op het MER gelezen zou moeten worden.

€ De Commissie adviseert om bij de vervolgstappen in de besluitvorming alle relevante documenten ter inzage te leggen, inclusief de Aanvulling op het MER. Tevens adviseert zij om ten behoeve van de inspraak een leeswijzer te vervaardigen die aangeeft hoe de informatie uit de verschillende documenten zich tot elkaar verhoudt.

Mocht het nodig zijn om een verdere aanvulling op het MER op te stellen, dan adviseert de Commissie hierin de elementen van het huidige MER en de huidige Aanvulling op te nemen die nog relevant zijn en een nieuwe samenvatting op te stellen. Op die manier zou kunnen worden voorkomen dat de informatie voor de besluitvorming te onoverzichtelijk zou worden.

⁴² Zo wordt in de paragraaf over de varianten traverse Schoondijke gemeld “op basis van de effectbepaling zal bekeken worden welke variant voor het milieu het beste scoort en welke aanvullende maatregelen eventueel nog getroffen kunnen worden.” (MER, blz. 116). Hieruit valt af te leiden dat er een passieve zoekstrategie naar een mma voor de weg bij Schoondijke zal worden gevolgd. In de samenvatting en in paragraaf 8.3.3 (blz. 172) is aangegeven dat het mma is aangewezen, en dat de omleidingsvariant A1 met een ruimere ecoduiker als mma wordt beschouwd. In de tabellen waarin de alternatieven voor de traverse Schoondijke worden vergeleken op milieu- en andere gevolgen wordt het mma niet als alternatief meegenomen, terwijl wél de kosten van het mma in die tabel vermeld worden (tabel 8.2, blz. 171).