

Advies voor richtlijnen voor het  
milieueffectrapport Kanaalkruising Sluiskil

21 maart 2003

1327-107

ISBN 90-421-1133-x

Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....</b>	<b>1</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....</b>	<b>2</b>
3.1 Probleemstelling.....	2
3.2 Doel.....	3
3.3 Besluitvorming.....	4
<b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....</b>	<b>5</b>
4.1 Algemeen.....	5
4.2 Alternatieven.....	6
4.3 Nulalternatief en referentiesituatie.....	8
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	8
<b>5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN.....</b>	<b>9</b>
5.1 Algemeen.....	9
5.2 Verkeer.....	10
5.2.1 Wegverkeer.....	10
5.2.2 Langzaam verkeer.....	10
5.2.3 Scheepvaart.....	11
5.2.4 Railverkeer.....	11
5.3 Woon- en leefmilieu.....	11
5.3.1 Geluid.....	11
5.3.2 Trillingen.....	12
5.3.3 Luchtkwaliteit.....	12
5.3.4 Veiligheid.....	12
5.3.5 Hinder tijdens de aanleg.....	13
5.4 Bodem en water.....	13
5.5 Landschap en cultuurhistorie.....	14
5.6 Levende natuur.....	14
<b>6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....</b>	<b>15</b>
<b>7. LEEMTEN IN INFORMATIE.....</b>	<b>15</b>
<b>8. EVALUATIEPROGRAMMA.....</b>	<b>15</b>
<b>9. VORM EN PRESENTATIE.....</b>	<b>16</b>
<b>10. SAMENVATTING VAN HET MER.....</b>	<b>16</b>



## **1. INLEIDING**

Rijkswaterstaat directie Zeeland heeft het voornemen om verkeersproblemen rond de brug in rijksweg 61 over het kanaal van Gent naar Terneuzen nabij Sluiskil op te lossen. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van een tunnel ten noorden van Sluiskil of een tweede brug ten zuiden van Sluiskil. De besluitvorming vindt plaats via een tracé/m.e.r.-procedure. De formele initiatiefnemer voor deze procedure is Rijkswaterstaat directie Zeeland. In de praktijk treedt echter de provincie Zeeland op als initiatiefnemer.

Bij brief van 23 januari 2003 van de Minister van Verkeer en Waterstaat is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport<sup>1</sup>. De Minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu het bevoegde gezag voor het te nemen Tracébesluit. De tracé/m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant 14 van 21 januari 2003<sup>2</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

De startnotitie geeft voor veel onderdelen aan wat in het MER aan de orde zal komen. De Commissie richt dit advies daarom op die onderwerpen die in het MER nadere uitwerking of een andere aanpak behoeven dan in de startnotitie. Voor alle niet-genoemde onderwerpen kan de in de startnotitie voorgestelde aanpak richtlijn voor het MER zijn.

## **2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES**

De hoofdpunten van het advies worden hieronder genoemd. Zonder deze informatie zal het MER in ieder geval niet voldoende basis kunnen bieden voor het volwaardig mee kunnen wegen van het milieubelang bij de besluitvorming.

---

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

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

<sup>3</sup> De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

<sup>4</sup> Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

Het MER dient een kwantitatief beeld van de **verkeersproblemen en -knelpunten** te geven, daarbij onderscheid makend naar lokaal (Kanaalzone), regionaal (Zeeuwsch-Vlaanderen) en bovenregionaal schaalniveau (Zeeland en Vlaanderen). Hieruit dienen zodanig **concrete verkeers-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsdoelstellingen** te worden afgeleid, dat deze gebruikt kunnen worden bij het beoordelen van de alternatieven op doelbereik. Hiervoor en voor het bepalen van de milieueffecten is inzicht in de **verkeerseffecten** essentieel.

Naast de in de startnotitie voorgestelde alternatieven dient het MER in te gaan op het alternatief van een **hogere beweegbare brug**. Wanneer deze voldoende probleemoplossend blijkt te kunnen zijn en wanneer uit een globale vergelijking blijkt dat de milieueffecten van dit alternatief gelijkwaardig of beter zijn dan die van de twee in de startnotitie geselecteerde alternatieven, dan dient dit alternatief als volwaardig alternatief uitgewerkt te worden.

Van de te beschrijven **gevolgen voor het milieu** zijn de effecten voor woon- en leefmilieu (geluid en veiligheid) en die voor bodem en water essentieel.

De kanaalkruising wordt aangelegd in een drukbevaren kanaal. Omdat de manoeuvreerbaarheid van met name de zeeschepen gering is dient in het MER specifiek op de hinder voor de **scheepvaart** tijdens de aanleg ingegaan te worden. Bij het alternatief van een tweede brug dient daarnaast de doorvaarbaarheid van de brugconstructies en de exacte ligging van de nieuwe brug goed onderzocht te worden.

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

### **3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING**

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer (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."*

#### **3.1 Probleemstelling**

De startnotitie geeft aan dat de veelvuldige brugopeningen leiden tot problemen als verminderde verkeersafwikkeling, oneigenlijke routevorming (sluipverkeer), aantasting van de leefbaarheid en (verkeers)onveiligheid. Verwacht wordt dat de problemen nog zullen toenemen na ingebruikneming van de Westerscheldetunnel. Daardoor is er sprake van een economisch probleem, omdat de wachttijden zowel voor het wegverkeer als voor het scheepvaartverkeer leiden tot verliezen.

De startnotitie geeft hiermee een kwalitatieve probleemstelling. Geef in het MER een kwantitatief beeld van de verkeersproblemen en knelpunten<sup>5</sup>, en de economische consequenties daarvan. Gebruik hierbij de onderverdeling van de startnotitie: het probleem op lokaal (Kanaalzone), regionaal (Zeeuwsch-Vlaanderen) en bovenregionaal schaalniveau (Zeeland en Vlaanderen). Zorg hierbij voor een zodanig integrale beschrijving van de verkeersproblematiek, dat de samenhang van elders voorziene infrastructurele werken (waaronder ten minste die aan de N58, N60, N61, N62, N258 (Langeweg)) duidelijk wordt.

## 3.2 Doel

Uit de bovenbedoelde gekwantificeerde probleemstelling dient in het MER een concrete en duidelijke omschrijving van het doel te worden afgeleid. De startnotitie geeft als doelstelling van het project: het tot stand brengen van een nieuwe hoogwaardige (kanaalkruisende) verbinding, *primair* als oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem. Daarnaast wordt aangegeven dat:

- met een nieuwe hoogwaardige kanaalkruising ook het kapitaalverlies als gevolg van wachttijden voor weg- en scheepvaartverkeer sterk zal afnemen;
- daarmee ook de omvang van de 'afgeleide' lokale problemen van verkeersveiligheid en leefbaarheid zal verminderen;
- daarmee ook de economie en werkgelegenheid in en rond de Zeeuwsch-Vlaamse Kanaalzone zal worden bevorderd.

Deze formulering van de doelstelling is naar de mening van de Commissie niet concreet genoeg om de alternatieven te kunnen beoordelen op realisatie van het doel. In het MER dient de doelstelling geconcretiseerd te worden:

- *Verkeersafwikkeling*: concretiseer de beoogde verbetering van de verkeersafwikkeling door voor alle gebruikers van de kanaalkruising (autoverkeer, vrachtverkeer, fietsers, voetgangers, landbouwverkeer, scheepvaart, railverkeer) aan de hand van hun meest gebruikte route(s)<sup>6</sup> een doel te formuleren op een voor deze gebruiker en deze route(s) relevante maatstaf van verkeersafwikkeling<sup>7</sup>.
- *Verkeersveiligheid*: concretiseer de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid door de punten, de trajecten en de weggebruikers te benoemen waarvoor deze verbetering wordt nagestreefd;
- *Leefbaarheid*: concretiseer de beoogde verbetering van de leefbaarheid door de punten, de routes en de bebouwing te benoemen waarvoor een verbetering wordt nagestreefd; geef ook de bijbehorende maatstaf en ambitieniveau<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Het rapport *Verkenning Kanaalkruising Sluiskil*, van de provincie Zeeland (directie Infrastructuur en Vervoer) van 13 maart 2000 bevat relevante informatie.

<sup>6</sup> Zie ook de schaalniveaus en de kwantificering uit de probleemstelling.

<sup>7</sup> Bijvoorbeeld de gemiddelde reistijd of de kans op verlenging van de duur van de reis. Economische effecten dienen in verband te kunnen worden gebracht met de score op deze maatstaf.

<sup>8</sup> Te denken valt aan verkeersintensiteit of geluidsniveaus als maatstaf. Ambitieniveau is dan bijvoorbeeld het aantal motorvoertuigen per etmaal.

### 3.3 Besluitvorming

#### **Beleidskader**

Het verdient aanbeveling om in het MER naast de in de startnotitie genoemde beleidsstukken ook de meest recente concepten van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening te betrekken. Ga in ieder geval in op de te hanteren streef- en grenswaarden voor geluid en externe veiligheid. Verder dient te worden aangegeven hoe het voornemen past in het ruimtelijke en verkeersbeleid van de gemeente Terneuzen, de provincie Zeeland en het Rijk. Hieronder valt ook het beleid *Duurzaam Veilig Verkeer* en het concept Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

In het MER dient ingegaan te worden op de meest recente stand van te nemen besluiten over gerelateerde projecten en de consequenties van deze besluiten voor de voorgenomen activiteit. Onder deze besluiten vallen in ieder geval het tracé-besluit voor N61 Schoondijke – Hoek, de kruispuntaanpassingen in de N61 ten zuiden van Terneuzen en de ontwikkeling van bedrijventerrein Koe-gorspolder.

Geef in het MER ook aan wat de samenhang is met de uitvoering van reeds genomen besluiten, waaronder in ieder geval die met betrekking tot:

- bedrijventerrein Axelse Vlakte (bestemmingsplan 1996)
- ombouw/verbetering N58 Schoondijke – Sluis (Tracé-besluit 1991)
- ombouw/verbetering N61 Terneuzen – Ter Hole (Tracé-besluit 1993)

Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen. De startnotitie geeft aan dat het plangebied geen deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, en ook geen ecologische verbindingzones, bestaande bos- en natuurgebieden, agrarische gebieden van ecologische betekenis of natuurontwikkelingsgebieden kent. In drie inspraakreacties wordt echter melding gemaakt van het bestaan c.q. de voorgenomen aanleg van een ecologische verbindingzone in het plangebied<sup>9</sup>. Volgens een andere inspraakreactie is er in het gebied ten westen van Sluiskil een 1 ha groot natuurontwikkelingsgebied in privé-eigendom met diverse kleinschalige natuurlijke landschapselementen<sup>10</sup>. Het MER dient duidelijkheid te verschaffen over de status van deze gebieden. De consequenties van het bovenstaande voor de ontwikkeling van alternatieven moeten worden aangegeven.

#### *Watertoets*

Voor het voornemen zal een watertoets<sup>11</sup> worden uitgevoerd. De informatie die de waterbeheerder over de randvoorwaarden voor de voorgenomen activiteit heeft verschaft, dient in het MER te worden besproken.

---

<sup>9</sup> Inspraakreactie 45 (Zeeuwse Milieufederatie): “Ten zuiden van Sluiskil en het bedrijf Hydro Agri Sluiskil is in het kader van het ROM-project Kanaalzone een kilometer brede, robuuste ecologische verbindingzone vastgesteld die de krekengebieden oostelijk en westelijk van het Kanaal moet verbinden.”. Ook inspraakreacties 31 (Stichting Welzijnsraad Sas van Gent) en 47 (gemeente Terneuzen) noemen deze ecologische zone.

<sup>10</sup> Dit gebied wordt nader beschreven in inspraakreactie nr. 9.

<sup>11</sup> Zie *Bestuurlijke notitie watertoets* en *Handreiking watertoets*, oktober 2001.

## 4. 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, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

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."*

### 4.1 Algemeen

#### *Beschrijving van de alternatieven*

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. De beschrijving van voorgenomen activiteit en alternatieven is inclusief eventueel benodigde nieuwe toevoerende wegen en aanpassingen aan de bestaande wegeninfrastructuur. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

Bij de beschrijving verdient de aanlegfase bijzondere aandacht, omdat sommige gevolgen voor het milieu zich juist tijdens deze fase in versterkte mate zullen voordoen. Geef daarom in het MER informatie over de bouwfasering, bouwverkeer, eventuele baggerwerkzaamheden, het gebruik van een bouw-dok, depots voor tijdelijke grondopslag en tijdelijke belemmeringen van weg- en scheepvaartverkeer.

Geef bij de beschrijving van elk alternatief aan wat de ruimtelijke consequenties zijn voor de aangrenzende terreinen. Dit geldt zowel voor de bestaande situatie als voor plannen die nog uitgevoerd moeten worden of waarover nog besluitvorming volgt<sup>12</sup>.

#### *Varianten kanaalverruiming*

In de inspraakreactie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap<sup>13</sup> wordt gesteld dat de bij de aanleg van een oeververbinding over of onder het kanaal Gent-Terneuzen de maritieme toegang tot de Kanaalzone, in het bijzonder op Vlaams grondgebied, gewaarborgd dient te worden voor een gelichter Capesize schip. Hierbij wordt verwezen naar de *Beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen*<sup>14</sup>. Uit deze beleidsanalyse blijkt dat dan rekening gehouden moet worden

---

<sup>12</sup> Ter illustratie: de keuze uit een tunnel of een brug heeft als gevolg van een verschillend ruimtebeslag consequenties voor de inrichting van de Koegorspolder. Ook bij een kanaalverbreding spelen dergelijke consequenties. Bij een kanaalkruising ten zuiden van Sluiskil wordt het te ontwikkelen bedrijventerrein Axelse Vlakte doorsneden door de aansluitende verbindingen.

<sup>13</sup> Inspraakreactie 43.

<sup>14</sup> *Beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen, Samenvatting Eindrapport* Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Bovenschelde, mei 1998.

met grotere maximale afmetingen van schepen dan nu<sup>15</sup>, waarbij ook grotere (in het MER te kwantificeren) afmetingen van het kanaal horen<sup>16</sup>. Een besluit over kanaalverruiming is echter nog niet genomen. Dit besluit zal samenhangen met een besluit over een nieuwe sluis bij Terneuzen en de dimensies daarvan.

In het MER kan de situatie waarin er geen (of beperkte) kanaalverruiming plaats zal vinden als basis worden genomen voor de beschrijving van de referentie en de alternatieven. Geef daarbij echter wel telkens aan welke wijzigingen er optreden indien er wél rekening gehouden wordt met een kanaalverruiming ten behoeve van gelichterde capesize schepen, zoals hierboven beschreven<sup>17</sup>. Geef daartoe ook de bijbehorende dimensies van het kanaal, de prognose van het scheepvaartverkeer<sup>18</sup> en de ontwerpdimensies van de kanaalkruising. Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient rekening gehouden te worden met de extra (of andere) milieugevolgen die kanaalverruiming in dat alternatief heeft.

## 4.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

### *In de startnotitie verworpen alternatieven*

In de startnotitie worden alternatieven genoemd, waarvoor aangekondigd wordt dat deze niet nader in beschouwing zullen worden genomen. Zij worden niet nader beschouwd omdat ze ruimtelijke, financiële of bestuurlijke beperkingen kennen of omdat het probleemoplossend vermogen ervan onvoldoende is. Dit betreft de hoge vaste brug, vervanging van de bestaande brug door een nieuw, sneller te bedienen type beweegbare brug, een tracé ten westen van het kanaal, OV-alternatieven en benuttingsalternatieven.

Hoewel in de startnotitie het verwerpen van deze alternatieven op sommige punten slechts summier onderbouwd wordt<sup>19</sup>, kan de Commissie zich vinden in de conclusie dat zij niet nader onderzocht hoeven te worden in het MER. De Commissie verwacht namelijk niet dat deze alternatieven milieuvoordelen bieden boven de alternatieven die volgens de startnotitie in het MER onderzocht zullen worden.

---

<sup>15</sup> Volgens de bovengenoemde beleidsanalyse lengte 300 m, breedte 50 m en diepgang 16,36 m voor een gelichterd Capesize schip tegenover lengte 265 m, breedte 34 m en zoetwaterdiepgang 12,25 m als maximale afmetingen op dit moment (Panamax schip).

<sup>16</sup> Volgens de bovengenoemde beleidsanalyse zou het dan gaan om breedte 100 m, diepte 18,0 m en boogstraal 3450 m voor een gelichterd Capesize schip tegenover breedte 68 m, diepte 13,5 m en boogstraal 2350 m op dit moment (Panamax schip).

<sup>17</sup> Het Havenbedrijf Gent GAB (inspraakreactie 34) geeft aan dat als primaire benadering rekening gehouden zou moeten worden met een toekomstig breder en/of dieper kanaalprofiel, en geeft ook de bijbehorende randvoorwaarden voor tunnel en brug. De stad Gent (inspraakreactie 35) dringt erop aan bij het tunnelalternatief naast de consequenties van een verbreding van het kanaal ook rekening te houden met een verdieping ervan.

<sup>18</sup> Zie ook paragraaf 5.2.2.

<sup>19</sup> De Commissie Transport & Infrastructuur Zeeland (inspraakreactie 46) merkt op dat in de startnotitie feitelijke informatie over belangrijke verkeersgegevens wordt gemist, terwijl dit met name relevant is voor de onderbouwing van de beslissing om het tracé ten westen van het kanaal niet als alternatief mee te nemen.

#### *Alternatief hogere beweegbare brug*

Dit alternatief is een tussenstap tussen de in de startnotitie verworpen alternatieven van een nieuwe, beweegbare brug en een hoge vaste brug: het is denkbaar de kanaalkruising te realiseren in de vorm van een beweegbare brug die hoger is dan de huidige brug, maar lager dan de wel genoemde vaste brug. Een dergelijke brug kent in mindere mate de bezwaren van de hoge, vaste brug en voorkomt de mogelijke milieunadelen die een tunnel kan hebben voor bodem en water.

Geef in het MER op basis van de doelstelling en gegevens over het scheepvaartverkeer (intensiteit en hoogte, zie 5.2.2) welke hoogte een dergelijke hogere, beweegbare brug zou moeten hebben om voldoende probleemoplossend te zijn. Vergelijk dit alternatief globaal met de alternatieven van een tweede brug ten zuiden van Sluiskil en de tunnel. Indien de milieueffecten gelijkwaardig of beter kunnen zijn, werk dan ook dit alternatief nader uit als een volwaardig alternatief. Geef in dat geval de visueel-ruimtelijke aspecten van de brug en geef op kaart aan wat het ruimtebeslag van de bijbehorende toevoerwegen zou zijn. Geef dan tevens aan hoe de kanaalkruising voor het langzaam verkeer en de spoorverbinding wordt geregeld.

#### *Alternatief tweede brug*

De startnotitie beschrijft een alternatief, waarbij een tweede brug aangelegd wordt, ten zuiden van Sluiskil. Een signaleringssysteem zorgt er daarbij voor, dat het landverkeer naar de beschikbare brug geleid wordt, de huidige brug dan wel de nieuwe. Besteed bij de beschrijving van dit alternatief aandacht aan:

- de argumentatie voor de voorgestelde locatie van de tweede brug (zowel bezien vanuit de scheepvaart als wegverkeer);
- de ligging in de vaarweg en de doorvaartbreedte;
- de ontsluitingsvarianten aan de westoever;
- de ontsluitingsvarianten op de oostoever;
- de werking van het signaleringssysteem dat het verkeer in het tweebruggensysteem leidt naar de goede brug;
- relevante technische aspecten van de aanleg
- de visueel-ruimtelijke aspecten van de brug en de op- en afritten.

#### *Alternatief tunnel*

In dit alternatief wordt een tunnel aangelegd direct naast de huidige brug. Geef in het MER de argumentatie waarom de tunnel op de locatie van de huidige brug wordt gesitueerd en niet elders onder het kanaal<sup>20</sup>.

Besteed bij de beschrijving van dit alternatief aandacht aan:

- de argumentatie voor de voorgestelde dimensionering (geschikt voor 100 km/u en bestaande uit 2x2 rijstroken);
- de argumentatie om geen voorziening te treffen voor langzaam verkeer;
- de argumentatie voor de ligging van de tunnel ten opzichte van de huidige brug<sup>21</sup>;

---

<sup>20</sup> In de inspraakreactie 6 wordt betoogd dat een tunnel op de voorgestelde locatie van de tweede brug (ten zuiden van Sluiskil) voordelen heeft. In inspraakreactie 45 (Zeeuwse Milieufederatie) wordt ervoor gepleit een tunnel ter hoogte van Driekwart als alternatief te onderzoeken. Inspraakreactie 39 (Stichting Houdt woonomgeving Koegorspolder leefbaar) pleit voor een tunnel ten zuiden van Sluiskil.

- de ontsluitingsvarianten aan de westoever;
- de ontsluitingsvarianten op de oostoever<sup>22</sup>;
- de uitvoering van de diverse spoorkruisingen;
- de passage van de diverse leidingstroken<sup>23</sup>;
- de visueel-ruimtelijke aspecten van de tunnel en de toegangswegen.

Geef ook aan van welke tunnelconstructie uitgegaan wordt, welke technologie gebruikt zal worden voor de aanleg ervan (afzinken, boren) en met welke bouwfasering de tunnel aangelegd wordt. Beschrijf de relevante technische aspecten van de aanleg (zoals de dimensies van de bouwputten).

Beschrijf varianten voor de bouwwijze van de tunnel, wanneer tussen deze varianten grote verschillen in de gevolgen voor het milieu te verwachten zijn, met name voor wat betreft grondwateronttrekkingen en hinder voor de scheepvaart. Het betreft dan bijvoorbeeld variaties in de grootte van de af te zinken elementen, de grootte van het bouwdok, de locatie van het bouwdok of de keuze voor een bouwdok elders.

Beschrijf de wijze van eventuele tolheffing en de ruimtelijke implicaties daarvan (de locatie van tolvoorzieningen, eventuele afsluitingsmaatregelen huidige brug, maatregelen op de route over het sluzencomplex van Terneuzen).

#### 4.3 Nulalternatief en referentiesituatie

Als het mogelijk is om de doelen van de initiatiefnemer te realiseren zonder dat de voorgenomen activiteit – of een vergelijkbare activiteit – wordt uitgevoerd, is er een reëel nulalternatief. Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief.

De Commissie kan zich vinden in het beschrijven van de autonome ontwikkeling van de huidige kanaalkruising zonder aanpassingen, om te dienen als de *referentiesituatie* voor de te verwachten verkeerskundige, milieukundige, ruimtelijke en economische effecten. Neem in deze beschrijving ook de consequenties van een eventuele kanaalverruiming voor de huidige kanaalkruising op.

#### 4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu en binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen. Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

---

<sup>21</sup> Bedoeld wordt: de keuze tussen de noordzijde of de zuidzijde van de huidige brug en de afstand tot de huidige brug.

<sup>22</sup> De gemeente Terneuzen (inspraakreactie 47) wijst erop dat het in de startnotitie aangegeven wegtracé voor de tunnel niet overeenstemt met de reserveringen voor de tunnel in de Structuurvisie Koegorspolder en het voorontwerp-bestemmingsplan Koegorspolder.

<sup>23</sup> In inspraakreacties 23 (Gastransport Services) en 44 (Delta) wordt gewezen op de diverse leidingtracés in het plangebied.

De startnotitie geeft aan dat het mma als alternatief ontwikkeld zal worden door de meest milieuvriendelijke van de eerder genoemde alternatieven aan te vullen met mitigerende en compenserende maatregelen. Minimalisering van ruimte en grondstoffen worden met name genoemd. De Commissie kan zich vinden in deze aanpak en adviseert om tevens (extra) aandacht te besteden aan:

- uitwerking van de landschappelijke inpassing van de ontsluiting aan de oost- en westoever;
- minimalisering van het ruimtebeslag tijdens de aanlegfase;
- maatregelen ter vermindering van de geluidhinder (zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase);
- uitvoeringsvarianten met een verminderde bouwtijd.

Besteed bij een tunnel als basis voor het mma bovendien (extra) aandacht aan:

- mogelijkheden om de lucht afkomstig uit de tunnel te filteren;
- mogelijkheden om de invloed op het grondwater te verminderen;
- mogelijkheden om de interne veiligheid van de tunnel te vergroten.

Besteed bij een brug als basis voor het mma bovendien (extra) aandacht aan:

- mogelijkheden voor een aantrekkelijke vormgeving (landmark).

## **5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN**

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."*

### **5.1 Algemeen**

#### **Studiegebied**

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de kanaalkruising en de toevoertracés, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden<sup>24</sup>. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.

---

<sup>24</sup> De gemeente Hulst (inspraakreactie 36) verwacht verkeers- en milieueffecten op het oostelijk deel van Zeeuwsch-Vlaanderen, met name (door) verkeer van en naar België via de N61, N258 en de N60. De Belgische overheid (inspraakreactie 42) verwacht "mobiliteitsimpact van grensoverschrijdend niveau": congestie- en veiligheidsproblemen op de as Zelzate - Gent en de expresweg N49.

## 5.2 Verkeer

De verkeersberekeningen vormen een belangrijke basis voor de verdere effectbeschrijving.

### 5.2.1 Wegverkeer

Met de openstelling van de Westerscheldetunnel zal naar verwachting het huidige verkeersbeeld aanzienlijk wijzigen. Als beschrijving van de huidige situatie kunnen daarom de prognoses die zijn opgesteld ten behoeve van de realisatie en de exploitatie van de Westerscheldetunnel dienen, zoveel mogelijk aangevuld met de eerste tellingen na de openstelling van de tunnel.

Voor elk alternatief dient een met een verkeers- en vervoermodel onderbouwde prognose van de verkeerseffecten van de nieuwe verbinding bij Sluiskil te worden opgesteld. Daarbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen personenauto- en vrachtverkeer. Verder dient een beeld gegeven te worden van de verdeling van het verkeer over de dag en van het totaal aantal voertuigkilometers in het studiegebied. Ga in op veranderingen in de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen. Deze gegevens dienen enerzijds te worden gebruikt om de alternatieven te toetsen aan de geformuleerde doelstelling, dat wil zeggen op hun probleemoplossend vermogen te beoordelen. Anderzijds zijn deze gegevens de basis voor het bepalen van milieueffecten zoals geluid. Als prognosejaar dient te worden uitgegaan van circa tien jaar na de openstelling van de nieuwe verbinding. Geef ook een doorkijk naar latere jaren.

Beschrijf ook de gevolgen voor het openbaar vervoer.

Wanneer bij een alternatief tolheffing overwogen wordt, dienen de verkeerseffecten zowel met als zonder tolheffing gegeven te worden. Verschillen in oplossend vermogen tussen beide varianten dienen expliciet gemaakt te worden.

Uit de beschrijving van de alternatieven dienen ook gevolgen voor elders voorziene infrastructurele werken (aan N60, N61, N62 en Langeweg) te blijken. Dit betreft zowel de in het alternatief benodigde aanpassingen als voorziene aanpassingen die bij realisatie van het alternatief overbodig worden.

### 5.2.2 Langzaam verkeer

Beschrijf de gevolgen voor het langzaam verkeer (fietsers, bromfietsers en landbouwverkeer). Ga daarbij in op veranderingen in de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen en op de oplopende wachttijden, die optreden wanneer het langzame verkeer noodzakelijkerwijs de huidige brug blijft gebruiken, terwijl het scheepvaartverkeer op het Kanaal intensiever wordt<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> In inspraakreactie 37 spreekt de Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, afdeling Terneuzen haar bezorgdheid uit over de "duurzaamheid" van de in de startnotitie geschetste situatie. In inspraakreactie 38 (Fietsersbond, onderafdeling Zeeuws-Vlaanderen) wordt ervoor gepleit een tunnel die geschikt is voor alle weggebruikers als extra optie te onderzoeken.

Geef een indicatie van de kanaalkruising door het langzaam verkeer (zoals bijvoorbeeld een veer) in het geval dat de huidige brug op langere termijn wegvalt (bijvoorbeeld ten gevolge van kanaalverruiming). Geef de bijbehorende consequenties voor de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen.

### **5.2.3 Scheepvaart**

Voor wat betreft het scheepvaartverkeer dient het MER inzicht te geven in de huidige en te verwachten intensiteit van het scheepvaartverkeer en de afmetingen van de schepen<sup>26</sup>. Ten aanzien van de afmetingen dient specifiek aandacht te worden geschonken aan de hoogte (verdeeld in klassen met bijbehorende percentage van de intensiteit) van de schepen. Daarnaast dient te worden beschreven welke belemmeringen er voor het scheepvaartverkeer op het Kanaal van Gent naar Terneuzen gelden, zoals bijvoorbeeld blokperioden tijdens ochtend- en avondspits en eenrichtingsverkeer. Verder dient de invloed van het schutten in de sluizen van Terneuzen op het scheepvaartverkeer duidelijk te zijn.

Bij elk alternatief dient aangegeven te worden welke belemmeringen er voor de scheepvaart ontstaan of opgeheven worden.

### **5.2.4 Railverkeer**

Beschrijf in het MER de huidige intensiteit van het kanaalkruisende railverkeer. Bij elk alternatief dient aangegeven te worden welke veranderingen er voor het railverkeer optreden en welke consequenties dit heeft voor de intensiteit van het railverkeer. Ook dient per alternatief duidelijk gemaakt te worden in hoeverre realisatie van het alternatief onmiddellijk of op termijn zal noodzakelijk zijn tot de aanleg van nieuwe spoortracés, zowel lokaal als bijvoorbeeld een tracé ten oosten van het kanaal tot aan Zelzate.

## **5.3 Woon- en leefmilieu**

### **5.3.1 Geluid**

Het MER moet een beeld geven van de geluidhinder in het studiegebied en nu bij realisatie van elk van de alternatieven. Enerzijds gaat het om vergunde geluidscontouren van de industrie en anderzijds om het verkeerslawaai. Geef voor het verkeerslawaai de geluidscontouren vanaf 50 dB(A) in stappen van 5 dB(A) met daarbij het aantal gehinderden per stap. Betrek hierbij ook de routes waarop zich thans of in de toekomst sluipverkeer voordoet. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat een toename van de verkeersintensiteit van minder dan 30% of een afname van minder dan 20% akoestisch niet relevant is, omdat deze leidt tot een verschil in geluid van minder dan 1 dB(A).

---

<sup>26</sup> Kanaalverruiming op zich zal de intensiteit en afmetingen van de schepen beïnvloeden.

### 5.3.2 Trillingen

Inzicht dient te worden verkregen in de optredende trillingen en aantal "gehinderden"<sup>27</sup> in trillinggevoelige bestemmingen ten gevolge van nieuwe tracés alsmede in eventuele verandering van het huidige aantal "trillinggehinderden" als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten. Betrek bij dit laatste ook de routes waarop zich thans of in de toekomst sluipverkeer voordoet.

Besteed in het MER naast de structurele trillingshinder als gevolg van het verkeer ook aandacht aan mogelijke trillingshinder tijdens de aanlegfase, zoals heiwerkzaamheden of het trillen van damwanden.

### 5.3.3 Luchtkwaliteit

De startnotitie geeft aan dat voor de lokale luchtkwaliteit de analyse zich zal richten op stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan. Voor de totale luchtemissie van verkeer zal de analyse zich richten op de nationale beleidsnormen voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en koolwaterstoffen.

Op basis van de te verwachten wijziging van de verkeersintensiteit van bestaande wegen of de te verwachten verkeersintensiteiten van nieuwe tracés verwacht de Commissie niet dat voor het aspect luchtkwaliteit een belangrijk verschil zal zijn tussen de referentiesituatie en de alternatieven of tussen de alternatieven onderling.

### 5.3.4 Veiligheid

#### *Verkeersveiligheid*

Beschrijf de verkeersveiligheid in het studiegebied in de verschillende alternatieven voor verschillende verkeersdeelnemers<sup>28</sup>. Deze verkeersveiligheid dient gekwalificeerd en waar mogelijk gekwantificeerd te worden. Ingegaan dient te worden op de veranderingen in de verkeersveiligheid(sbeleving) onder invloed van eventuele verkeersmaatregelen.

#### *Nautische veiligheid*

De veiligheid voor het scheepvaartverkeer dient in het MER te worden beschreven. Aspecten van belang zijn daarbij:

- de locatie van de bruggen;
- de ligging van de constructies ten opzichte van de vaarweg<sup>29</sup> en de overheersende windrichting;
- de zichtlijnen;
- de interacties tussen de verschillende verkeerssoorten (binnenvaart/zeevaart);

---

<sup>27</sup> Indien de gevellijn van woningen op een grotere afstand ligt dan 20 m vanaf de wegas van een tweebaansweg en er is geen sprake van verkeersremmende maatregelen in de vorm van drempels kan volgens de Commissie redelijkerwijs worden aangenomen dat er geen sprake zal zijn van trillinghinder.

<sup>28</sup> Dit is dus inclusief andere routes met name sluiproutes, fietsende scholieren, etc.

<sup>29</sup> In inspraakreactie 6 wordt over de tweede brug ten zuiden van Sluiskil gezegd: "In die situatie is niet te garanderen dat een brug die daar dan zeer kort bij ligt veilig doorgevaren kan worden.". Inspraakreactie 9 stelt dat "de afstand bocht - brug te kort is om deze schepen zo onder controle te krijgen dat veilig de brug gepasseerd kan worden". Beide reacties leggen een verband met de ligging van bocht en de ingang van de Autrichehaven.

- de aan te houden doorvaartbreedtes;
- In de aanlegfase zal er sprake zijn van tunnel- of bruggenbouw in een drukbevaren kanaal met zeescheepvaart. Omdat de manoeuvreerbaarheid van deze schepen gering is, dient in het MER specifiek gekeken worden naar de hinder voor de scheepvaart in de aanlegfase en de risico's daarvan.

#### *Externe veiligheid*

In het MER dient per alternatief een indicatie gegeven te worden van de (veranderingen in) de externe risico's. Dit betreft onder andere de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over nieuwe wegtracés, in de tunnel c.q. op de brug, per schip en per spoor. Geef aan of de tunnel geschikt wordt gemaakt voor het transport van gevaarlijke stoffen en zo ja, voor welke categorieën.

Informatie moet worden gegeven over:

- routes, aard en omvang van vervoer gevaarlijke stoffen;
- de contouren van het persoonsgebonden risico voor de grenswaarde  $10^{-6}$  en de streefwaarde  $10^{-8}$ .

Besteed in het bijzonder aandacht aan voor tunnels specifieke risico's op het gebied van brand en explosies.

### **5.3.5 Hinder tijdens de aanleg**

Indien tijdens de aanleg maatregelen genomen zullen worden om overlast<sup>30</sup> te beperken, dan dienen deze in het MER kort te worden beschreven. Geef aan of bouwwerkzaamheden noodzaken tot het (voor korte of langere tijd) buitenbedrijfstellen van de huidige brug zonder dat een nieuwe verbinding beschikbaar is.

## **5.4 Bodem en water**

Voor bodem en water dient te worden nagegaan of en in welke mate voor onderstaande aspecten er tijdens de aanleg en in de eindsituatie effecten zullen optreden:

- de zettingsgevoeligheid;
- de bodem- en grondwaterkwaliteit;
- de grondwaterhuishouding (onder andere verdroging en vernatting, veranderingen van het grondwaterpeil, wijzigingen kwel, infiltratie en grondwaterstromingen);
- invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

Bij de aanleg van zowel een tunnel als een brug zal in de aanlegfase sprake zijn van grondwateronttrekkingen en tijdelijke verlaging van de grondwaterstand. Het MER dient de effecten hiervan in beeld te brengen.

Geef in het MER informatie over de grondbalans. Geef aan wat er gebeurt met de grond die vrijkomt bij de aanleg van de tunnel c.q. wat de herkomst is van de grond voor de taluds van het brugtracé. Vermeld eventuele tijdelijke opslag van grond.

---

<sup>30</sup> Heien, bouwverkeer, aan- en afvoer van materiaal, tijdelijk afsluiten van wegen, hinder voor de scheepvaart, etc.

## 5.5 Landschap en cultuurhistorie

De landschappelijke effecten die optreden bij de verschillende alternatieven (als gevolg van tunnel, brug, nieuwe wegtracés, verhoogde ligging van tracés, viaducten, geluidsschermen) dienen inzichtelijk te worden gemaakt<sup>31</sup>. Neem daartoe duidelijk kaartmateriaal op en maak bijvoorbeeld gebruik van fotomontages vanaf verschillende relevante posities. Bij deze visualisering gaat het om hoogteligging en de relaties met de directe omgeving. Bespreek de effecten van bouwmassa en vormgeving<sup>32</sup>.

Ook dient te worden ingegaan op mogelijk aantasting van cultuurhistorisch waardevolle elementen of structuren, waaronder dijken of historisch waardevolle bouwwerken.

Ten behoeve van het MER moet worden nagegaan of er in het plangebied archeologische waardevolle elementen aanwezig zijn en of deze door een bepaalde tracékeuze kunnen worden ontzien. Ga ook na of er archeologische waarden in de dieper gelegen lagen van de bodem aanwezig zijn<sup>33</sup>.

## 5.6 Levende natuur

De startnotitie stelt dat er in het plangebied geen onderdelen van de ecologische hoofdstructuur met bijbehorende verbindingzones, natuurreservaten of anderszins beschermde natuurgebieden voorkomen<sup>34</sup>. Onderbouw dit nader in het MER.

Geef in het MER bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand een beschrijving van de levende natuur op de locaties van tunnel, brug en de nieuwe wegtracés en hun directe omgeving. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan de aanwezigheid van voor de regio karakteristieke biotopen of restanten daarvan, en houd daarbij rekening met de toekomstige mogelijkheden van dergelijke gebieden (gericht beheer, natuurherstel)<sup>35</sup>.

Geef, indien gebieden worden aangetroffen met belangrijke natuurwaarden of -potenties, de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud of ontwikkeling, en de veranderingen die daarin optreden bij realisering van het alternatief.

Beoordeel aan de hand van het bovenstaande verder of er conform de bestaande wet- en regelgeving doelsoorten<sup>36</sup> zijn die mogelijk effect zouden kunnen ondervinden bij realisering van de alternatieven. Geef, wanneer dit het geval blijkt te zijn, de kenmerken van de doelsoort en zijn populatie, en zijn

---

<sup>31</sup> Betrek hierin ook de visuele hinder voor aanwonenden en mogelijk lichthinder.

<sup>32</sup> Er zijn voorbeelden van mooie bruggen die in het landschap als landmark fungeren.

<sup>33</sup> Inspraakreactie 17 (Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek) geeft aan dat voor de dieper liggende pleistocene lagen een hogere verwachtingswaarde voor archeologische resten geldt.

<sup>34</sup> Zie ook de opmerking in paragraaf 3.3.

<sup>35</sup> Voorbeelden van dergelijke relatief kleinschalige elementen zijn drinkpoelen, dijken met lokaal waardevolle vegetatie, en (restanten van) oeverlanden van voormalige krekens. Ook de mogelijke betekenis van dijken en begroeiingslinten voor migratiemogelijkheden van diersoorten dient hierbij betrokken te worden. In dit kader verdienen de kleine polders ten westen van Sluiskil bijzondere aandacht.

<sup>36</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen (LNV, 2001) staan alle doelsoorten en natuurdoeltypen.

verandering in aantal als gevolg van realisatie van de alternatieven. Toets dit aan de wettelijke beschermingsformules<sup>37</sup>.

## **6. 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 milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referenties worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

## **7. 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 milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie. 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;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

## **8. EVALUATIEPROGRAMMA**

Artikel 7.39 van de Wm:

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

---

<sup>37</sup> Bovenstaande is uitgebreider uitgewerkt in bijlage 5.

De Ministers van V&W en VROM moeten bij het Tracébesluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat Rijkswaterstaat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek. Het evaluatieprogramma zou ten minste een monitoring van de verkeerseffecten in het gebied dienen te bevatten.

## **9. 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. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst 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;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en kaarten te voorzien van een duidelijke legenda.

## **10. 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 en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.