

Verbreding Tractaatweg, gemeente Terneuzen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

26 juni 2008 / rapportnummer 2093-31

1. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland hebben het voornemen om de “Tractaatweg”, de N62 tussen Sluiskil en de Belgische grens bij Zelzate, te verbreden van een autoweg met 2x1 rijstrook naar een autoweg met 2x2 rijstroken. Ten behoeve van de voorgenomen verbreding is een wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Terneuzen nodig. Voor deze wijziging wordt de m.e.r.-procedure gevolgd. De gemeenteraad van Terneuzen is het bevoegd gezag in deze procedure.¹

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- Een actuele en zo concreet mogelijke beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling(en) van het voornemen ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
- Inzicht in de gevolgen van de alternatieven voor verkeersstromen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het studiegebied, inclusief het onderliggende wegennet, en de daaruit volgende effecten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit.
- Inzicht in de effecten op natuurwaarden in het studiegebied, de mogelijke aantasting van beschermde natuurgebieden en verbindingzones en de kansen die het voornemen biedt voor de realisatie van de geplande robuuste ecologische verbindingzone.
- Een publieksvriendelijke samenvatting van het MER, voorzien van overzichtelijk en ‘leesbaar’ kaartmateriaal. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doelstellingen

In de startnotitie is de aanleiding voor de verbreding van de Tractaatweg beschreven. De N62 krijgt, mede door de aanleg van de Westerscheldetunnel, een steeds belangrijkere rol als doorgaande regionale verbinding en op grotere schaal als verbinding tussen de Zeeuwse havens, de kanaalzone en het achterland. Opwaardering van de Tractaatweg moet leiden tot “waarborging van de verkeersveiligheid en de doorstroming”. Uit de startnotitie is niet af te leiden in hoeverre zich in de huidige en/of toekomstige situatie knelpunten (zullen) voordoen op het gebied van bereikbaarheid en/of verkeersveiligheid.

¹ Zie bijlage 1 voor meer informatie over het project en de procedure en bijlage 2 voor een overzicht van inspraakreacties en adviezen.

Daarnaast worden in de startnotitie doelen genoemd op het gebied van ruimtelijke ordening, natuur, milieu, economie, ontsluiting en sluisverkeer. Deze doelstellingen van het voornemen zijn echter nog niet concreet.

De opwaardering van de Tractaatweg hangt samen met een reeks van aanpassingen van de N62 (Sloeweg, Kanaalkruising Sluiskil) en N61 (Hoek-Schoondijke). Beschrijf in het MER de onderlinge samenhang tussen deze initiatieven en andere relevante ontwikkelingen in de regio (met name in de kanaalzone).

Geef in het MER aan welke knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid (verkeersafwikkeling), verkeersveiligheid, leefbaarheid (geluidhinder, externe veiligheid) en natuur en landschap in de huidige en toekomstige situatie worden voorzien, voorzover het voornemen daarmee een relatie heeft. Maak aan de hand van de knelpuntenanalyse de doelstellingen van het voornemen concreet en geef aan op basis van welke, zoveel mogelijk kwantitatieve, criteria het probleemoplossend vermogen van de alternatieven wordt getoetst.

2.2 Beleidskader

In de startnotitie is een schematisch overzicht van het relevante beleidskader opgenomen. Werk in het MER meer concreet uit welke betekenis de beleidskaders hebben voor het voornemen en vertaal deze indien mogelijk naar concrete doelen, randvoorwaarden of toetsingscriteria voor de beoordeling van de effecten van de alternatieven. Besteed naast de genoemde kaders ook aandacht aan de doelstellingen en de randvoorwaarden die voortkomen uit de Nota Mobiliteit.

2.3 Procedure en te nemen besluit(en)

Het te nemen besluit is de wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Terneuzen. In de startnotitie is al een volledige beschrijving van de procedure gegeven. Deze kan in het MER worden overgenomen. Geef ook aan welke besluiten in een later stadium nodig zijn om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Voor het voornemen moet in overleg met de betrokken waterbeheerders een watertoets worden uitgevoerd. De Commissie adviseert om gegevens die nodig zijn in het kader van de watertoets in het MER op te nemen.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

Geef in het MER een beschrijving van de benodigde fysieke aanpassingen. Geef aan welke aanvullende technische maatregelen, zoals aanleg en reconstructie van kunstwerken en op- en afritten en eventuele verzwaring van de wegfundering, nodig zijn. Beschrijf de breedte van de wegprofielen, de hoogte en globale vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen, keuze van het wegdek materiaal en de in te stellen maximum snelheden.

3.2 Alternatieven/varianten

In de startnotitie worden 4 alternatieven onderscheiden en daarnaast een variant waarbij één van de bestaande aansluitingen komt te vervallen. Het onderscheid tussen de alternatieven is beperkt. De alternatieven gaan alle uit van hetzelfde tracé en zijn daardoor verkeerskundig gelijkwaardig. Indien blijkt dat zich in de huidige situatie ernstige milieuknelpunten voordoen, adviseert de Commissie ook andere alternatieven te onderzoeken.

De variant waarin één van de aansluitingen op de Tractaatweg (de aansluiting Axelse Sassing) komt te vervallen is in principe met elk van de alternatieven te combineren. In de startnotitie is aangegeven dat deze variant tot doel heeft om inzichtelijk te maken of het laten vervallen van de aansluiting positieve effecten heeft op natuurwaarden, de doorstroming en het onderliggend wegennet. Geef aan op welke wijze de ontsluiting van Axel en het (toekomstige) bedrijventerrein in deze variant wordt gerealiseerd.

De conclusie in § 2.3 van de startnotitie dat het onderzoeken van een “nul-plusalternatief” (optimaliseren van de huidige weg) niet zinvol is wordt door de Commissie onderschreven. De Tractaatweg voldoet aan de eisen van Duurzaam Veilig en naar de huidige stand van de techniek zijn waarschijnlijk geen verbeteringen mogelijk die de capaciteit van de weg vergroten zonder dat daarmee de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed.

3.3 Referentie

De milieueffecten en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. In de startnotitie wordt met het nulalternatief gedoeld op de referentiesituatie: de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen, zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Geef in het MER aan welk jaar of welke jaren als referentie worden gebruikt en met welke (autonome) ontwikkelingen rekening wordt gehouden.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) is het alternatief dat de problemen voldoende oplost, met de minste belasting voor het milieu. In de startnotitie is aangegeven dat het mma wordt ontwikkeld door per milieuthema te bepalen welke verbeteringen ten opzichte van de verschillende alternatieven/varianten mogelijk zijn.

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het mma in ieder geval de volgende elementen uit te werken:

- Het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van negatieve effecten op natuurwaarden.
- Het optimaal benutten van de kansen die het initiatief biedt voor de realisatie van de robuuste ecologische verbinding.

4. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

4.1 Algemeen

In de startnotitie wordt aangegeven welke aspecten zullen worden onderzocht. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen aspecten die gerelateerd zijn aan de doelstellingen van het project en milieuaspecten. Maak in het MER duidelijk onderscheid tussen criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen en criteria die inzicht geven in de milieueffecten. Toets de effecten van de alternatieven aan de hand van de doelstellingen van het voor-nemen en milieuaspecten.

De beschrijving van de milieugevolgen in de volgende paragrafen geldt:

- in aanvulling op of ter specificatie van hoofdstuk 3 van de startnotitie;
- voor zowel de referentiesituatie als voor de alternatieven en varianten.

Maak in het MER een onderscheid tussen tijdelijke en permanente effecten en geef daarbij aan over welke periode de tijdelijke effecten zich voordoen.

4.2 Verkeer

De verkeersprognoses bepalen voor een belangrijk deel de milieueffecten van het voornemen. Daarom is het van belang dat in het verkeersonderzoek een actueel en gedegen verkeersmodel wordt gebruikt. Geef in het MER een beschrijving van het toegepaste verkeersmodel en beschrijf de uitgangspunten en aannames die bij de prognoses zijn gehanteerd. Met name is van belang de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder uitbreiding van bedrijventerrein Koegorspolder, realisatie glastuinbouwgebied en andere ontwikkelingen in de kanaalzone) en verkeerskundige plannen (Kanaalkruising Sluiskil, opwaardering N61 Hoek-Schoondijke en andere infrastructurele wijzigingen in het netwerk) inzichtelijk te maken. Geef op basis van dit actuele verkeersmodel inzicht in de verkeerseffecten van de alternatieven en vergelijk deze met de referentiesituatie.

De beschrijving moet betrekking hebben op de volgende onderdelen:

- de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer;
- verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, uit te drukken in intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) en reistijden;
- de verkeersbelasting op aansluitingen en knooppunten;
- de afwikkeling van langzaam verkeer (met name fietsers), waarbij aandacht besteed moet worden aan het ontstaan van omrijroutes;
- kwantitatieve gegevens van de verkeersveiligheid in de huidige situatie, in termen van aantal ongevallen (aard, locaties en omvang), en hoe deze zich verhoudt met vergelijkbare (provinciale) wegen. Aan de hand van een kwalitatieve analyse kan een beeld voor de toekomst worden gegeven.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Geluidhinder

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen² (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den}) van 48 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied (vanaf een etmaal-gemiddelde van 42 dB(A)). Ga na of er vogelrichtlijnsoorten in de omgeving aanwezig zijn die mogelijk als gevolg van het voornemen binnen deze 42 dB-contour terecht zullen komen. Presenteer de geluidscontouren op een contourkaart.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling;
- of er bestaande en geplande geluidsgevoelige objecten en gebieden zoals woon-, natuur-, stilte-, en recreatiegebieden aanwezig zijn.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet³.

4.3.2 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofd- en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de relevante aanliggende wegvakken en het onderliggend wegennet. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen⁴ te verwachten zijn.

² Uit inspraakreacties 2, 4, 10, 11 en 12 (zie bijlage 2) blijkt dat geluidhinder met name ter hoogte van Westdorpe en de buurtschap Schapenbout een aandachtspunt is.

³ Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB.

⁴ Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 microgram/m³ kan worden aangemerkt als significant.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}⁵) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden;
- eventuele maatregelen om luchtverontreiniging te beperken.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden⁶ en richtwaarden⁷ voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

4.3.3 Externe veiligheid

In de startnotitie is gesignaleerd dat externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico) een aandachtspunt is, vanwege de aanwezigheid van (toekomstige) industriegebieden en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en via buisleidingen. Geef aan of er in de huidige en toekomstige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

4.4 Bodem en water

Ga zoveel mogelijk kwantitatief in op de effecten van uitbreiding of gebruik van de weg op de grondwaterstand, grondwaterstroming, waterkwantiteit en waterkwaliteit, en op de indirecte effecten daarvan op flora en fauna, voornamelijk in de beschermde natuurgebieden.

Maak inzichtelijk waar en in welke mate vergravingen optreden als gevolg van de uitbreiding van de weg en beschrijf de effecten hiervan.

4.5 Natuur

Huidige situatie

De huidige Tractaatweg doorsnijdt een aantal beschermde natuurgebieden, die deel uit maken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Daarnaast is binnen het studiegebied een robuuste ecologische verbindingzone gepland, die de Tractaatweg kruist. Op enkele kilometers afstand van de weg ligt het Habitatrictlijngebied "Canisvlietse Kreek".

⁵ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde: jaarnorm 25 µg/m³ per 2015; en streefwaarden van 20 µg/m³ per 2020 en; een reductie doelstelling voor de "gemiddelde-blootstellingsindex" (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De "gemiddelde-blootstellingsindex" is de gemiddelde-blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen en die waar mogelijk binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

⁶ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

⁷ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

Geef in het MER op kaart de ligging van de beschermde gebieden weer en geef per gebied de beschermingsstatus aan.

Geef een beschrijving van de geplande ecologische verbindingszone, met aandacht voor:

- het type (nat/droog);
- functie en schaalniveau (lokaal/regionaal/nationaal van belang);
- de doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
- bestaande knelpunten met betrekking tot deze soorten en de eisen die zij stellen aan de verbinding;
- kansen die het voornemen, in combinatie met andere ontwikkelingen binnen het studiegebied, biedt voor de realisatie van de verbindingszone.

Effecten

Beschrijf de effecten van het voornemen en de natuurwaarden in het studiegebied en presenteer deze op kaarten. Ga daarbij in op de effecten op:

- de beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid en zeldzame en bedreigde soorten (Rode lijst soorten);
- de ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

Houd bij de beschrijving van de effecten rekening met de invloeden van vernietiging, verdroging, verstoring, versnippering, eutrofiëring en geluid- en lichthinder. Beschrijf daarbij omvang en locatie van aantasting van de EHS door de verschillende alternatieven en varianten. Volgens het beleid van de provincie Zeeland moet bij ingrepen in of nabij de PEHS het 'nee-tenzij-principe' worden gehanteerd.⁸ Besteed in het bijzonder aandacht aan de gevolgen van de toename van geluideffecten op vogels.

In de startnotitie is aangegeven dat door middel van een "voortoets" zal worden vastgesteld of het voornemen mogelijk gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied Canisvlietse Kreek. Neem de uitkomsten van deze voortoets op in het MER. Indien gevolgen voor kwalificerende habitats en soorten niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd. Daarbij moeten ook cumulatieve gevolgen tengevolge van andere activiteiten worden betrokken, waaronder bestaand gebruik. Indien een passende beoordeling aan de orde is, adviseert de Commissie deze in het MER op te nemen. Indien uit de passende beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dan dient de zogenaamde ADC-toets⁹ doorlopen te worden.¹⁰

⁸ Zie Omgevingsplan Zeeland 2006-2012, p. 213: "Het compensatiebeginsel geldt voor alle ingrepen in of nabij de aangewezen gebieden die schade toebrengen aan of anderszins negatieve effecten hebben op de waarden van het betreffende gebied. In principe mogen deze ingrepen niet plaatsvinden. Alleen indien een zwaarwegend maatschappelijk belang wordt aangetoond en onderbouwd kan worden dat voor de ingreep geen alternatief of alternatieve locatie beschikbaar is kan een ingreep worden toegestaan." Dit 'nee-tenzij-principe' en het compensatiebeginsel dienen altijd na elkaar te worden toegepast: pas als de maatschappelijke noodzaak van een ingreep juist op de betreffende locatie is aangetoond en de voorgenomen ruimtelijke ingreep om die reden wordt toegestaan, is het compensatiebeginsel aan de orde.

⁹ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Nbw respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling?
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

¹⁰ De Commissie acht de kans hierop erg klein, aangezien voor het Natura 2000-gebied Canisvlietse Kreek alleen het 'Kruipend Moerasscherm' relevant is.

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn vermoedelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

Mitigatie en compensatie

Geef in het MER aan welke mitigerende maatregelen worden voorzien om effecten op de beschermde natuurgebieden te voorkomen of te beperken. Wanneer het voornemen kan leiden tot aantasting van de EHS kan het natuurcompensatiebeginsel van toepassing zijn (zie voetnoot 7 van dit advies). Geef in het MER gemotiveerd aan in hoeverre het voornemen toepassing van dit beginsel nodig maakt en hoe dit wordt toegepast.

4.6 Landschap en cultuurhistorie

De provincie Zeeland heeft in 2007 het Routeontwerp A58/N62¹¹ vastgesteld, waarmee sturing wordt gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling. Specifiek voor de Tractaatweg zijn in dit rapport een tweetal voorkeursprofielen gedefinieerd. Geef in het MER gemotiveerd aan tot welke uitgangspunten voor de alternatieven het routeontwerp leidt en op welke wijze het routeontwerp een rol speelt bij de beoordeling van de alternatieven.

Beschrijf per alternatief de effecten op het landschap, met name de effecten van de verbreding en elementen als ongelijkvloerse kruisingen en geluidbeperkende voorzieningen. Geef aan welke mitigerende maatregelen worden voorzien om eventuele negatieve effecten als gevolg van de alternatieven te voorkomen of te beperken. Maak daarbij zoveel mogelijk gebruik van kaartmateriaal en visualisaties (bv. fotomontages) vanuit de verschillende relevante richtingen. Ga in op de beleving van het landschap door de gebruikers (inclusief de weggebruikers). Betrek daarbij de visueel-ruimtelijke kenmerken en de belevingswaarde van het huidige plangebied en studiegebied en de effecten van het voornemen hierop.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé en de effecten van de alternatieven/varianten daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.¹²

¹¹ Rapport "Vensters op Zeeland, routeontwerp A58 traject Zeeland/N62", Veenbos en Bosch landschapsarchitecten; vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zeeland op 9 oktober 2007.

¹² Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

5. OVERIGE ONDERDELEN VAN HET MER

5.1 Vorm en presentatie

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen die in het MER worden gebruikt goed leesbaar zijn weergegeven. Maak zoveel mogelijk gebruik van visualisaties om de landschappelijke inpassing van de alternatieven te illustreren.

5.2 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

5.3 Overig

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieuinformatie” en “evaluatieprogramma” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van Terneuzen

Besluit: Wijziging bestemmingsplan gemeente Terneuzen

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.5

Activiteit: Verbreding van de N62 "Tractaatweg", tussen de kanaalkruising Sluiskil en de Belgische grens (Zelzate), van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstroken.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie m.e.r. Tractaatweg, Tauw b.v., 23 januari 2008;
- Vensters op Zeeland, routeontwerp A58 traject Zeeland / N62', Veenbos en Bosch Landschapsarchitecten, 9 oktober 2007.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: Staatscourant nr. 67, 23 april 2008

advies aanvraag: 23 april 2008

ter inzage legging: 23 april t/m 9 juni 2008

richtlijnenadvies: 26 juni 2008

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. H.S. Buijtenhek

drs. S.R.J. Jansen

drs. P.J. Jongejans (werkgroepsecretaris)

ir. J. Termorshuizen

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
2. Van den Bossche, Axel
3. A. Paauwe, namens natuurbeschermingsvereniging De Steltkluut, Terneuzen
4. D. en A. Schipper, Westdorpe
5. Zuidelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (ZLTO), Terneuzen
6. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Zeeland, Middelburg
7. Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, Middelburg
8. J.J. Dees, Axel
9. Coöperatieve Zuidelijk Aan- en Verkoopvereniging u.a. (CZAV), Goes
10. Stichting Houdt woonomgeving Koegorspolder leefbaar, Spui
11. Familie Vervaeet Thomaes, Westdorpe
12. M.I.R. Hemelsoet-de Jaeger, namens dorpsraad Westdorpe, Westdorpe
13. Waterschap Zeeuwsch Vlaanderen, Terneuzen
14. Hippisch Centrum MZVL, Westdorpe
15. Gemeente Zelzate, Zelzate
16. Evelop Netherlands B.V., Goes

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Verbreding Tractaatweg, gemeente Terneuzen

Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland hebben het voornemen om de "Tractaatweg", de N62 tussen Sluiskil en de Belgische grens bij Zelzate, te verbreden van een autoweg met 2x1 rijstrook naar een autoweg met 2x2 rijstroken. Ten behoeve van de voorgenomen verbreding is een wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Terneuzen nodig. Voor deze wijziging wordt de m.e.r.-procedure gevolgd.

ISBN: 978-90-421-2422-6