

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-
Ter Hole

30 oktober 1989

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies voor richtlijnen

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport
rijksweg 61 Terneuzen-Ter Hole / [Commissie voor de Milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-083-4
SISO 614.62 UDC [504.064.2:656.1](492.91)
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Zeeland /rijksweg 61 (Terneuzen-Ter
Hole).



Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat
d.t.v. de Directeur-generaal van
de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

uw kenmerk
IWO 31835
onderwerp
Advies voor richtlijnen MER
rijksweg 61, Terneuzen-Ter Hole

uw brief
10 juli 1989

ons kenmerk
U927-89/Sc/ac/240-30
Utrecht,
30 oktober 1989

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieueffectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding rijksweg 61 tussen Terneuzen en Ter Hole in oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen.

Overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage aan.

Ik vraag uw bijzondere aandacht voor het volgende.

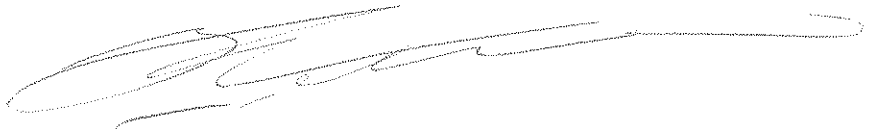
1. Het al dan niet aanleggen van een vaste oeververbinding over de Westerschelde (WOV) en de eventuele locatie daarvan is van grote invloed op de verkeersontwikkeling op het betrokken weggedeelte van rijksweg 61. Gezien de heersende onzekerheid ten aanzien van de besluitvorming over de WOV adviseert de Commissie de probleemstelling van het voornemen in eerste instantie te beperken tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid en in het leefklimaat van de woonkernen, die doorsneden worden door de huidige weg. De alternatieve oplossingsmogelijkheden moeten in de Projectnota/MER zo gekozen worden, dat zij enerzijds als een aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienen voor de knelpunten in de verkeersveiligheid en het leefklimaat zolang geen besluit over een WOV is genomen en anderzijds moeten zij als een eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele ontwikkelingen, die voortvloeien uit de aanleg van een WOV.
2. De uitwerking van de verschillende scenario's voor de verkeersontwikkeling welke behoren bij het al dan niet aanleggen van een WOV en de eventuele locatie daarvan, zal duidelijk maken welke rol de S25 (Langeweg) ten zuiden van rijksweg 61 speelt in het west-oostverkeer in oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen. Ook vindt de Commissie, dat de probleemstelling en de alternatieve oplossingsmogelijkheden in ieder geval aandacht moeten besteden aan de reeds in 1977

kenmerk : 240-30

vervolgblad: 1

vastgestelde omleiding Kuitaart en de voorgenomen omleiding Ter Hole in de N60. De omvang van het studiegebied zal daarbij moeten worden aangepast.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.



ir. K.H. Veldhuis,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
rijksweg 61 Terneuzen-Ter Hole

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN
VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 61, GEDEELTE TERNEUZEN-TER HOLE

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de tracévaststelling van rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole; uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

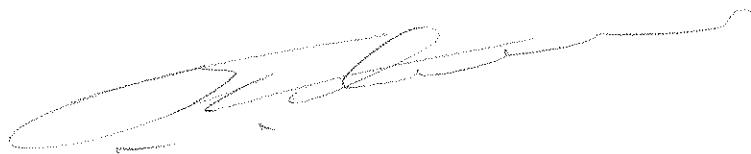
de werkgroep milieu-effectrapportage Rijksweg 61 Terneuzen-Ter Hole,

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 30 oktober 1989

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	6
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	10
5.1 De voorgenomen activiteit	10
5.2 Alternatieven	11
5.2.1 Nul-alternatief	11
5.2.2 Nulplus-alternatief	12
5.2.3 Kernomleidingen-alternatief	13
5.2.4 Nieuwe weg-alternatief	13
5.2.5 Mobiliteitsgeleidende en milieubeschermende maatregelen	13
5.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden bescherming van het milieu worden toegepast	15
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	16
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	17
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	19
8.1 Algemeen	19
8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect	19
8.3 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	20
8.4 Flora, fauna, natuurgebieden	20
8.5 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten	21
8.6 Geluid en trillingen	21
8.7 Lucht	22
8.8 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	23
8.9 Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten	24
9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	24
10. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	24
11. SAMENVATTING VAN HET MER	25

BIJLAGEN

1. Openbare bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat omtrent milieu-effectrapportage voor de besluitvorming tot tracévaststelling van rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole in de Staatscourant van 28 augustus 1989.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. IWO 31835) van 13 juli 1989 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

In het Rijkswegenplan 1984 en deel e van het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) is rijksweg 61 opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet. In deel e van het eerste SVV en deel a van het tweede SVV (november 1988) staat dat het gedeelte Terneuzen-Ter Hole tot autoweg zal worden omgebouwd (zie de kaart op blz. 203 van het PKB-gedeelte van het tweede SVV). Voor de besluitvorming over dit voornemen moet milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd (Besluit milieu-effectrapportage Stb. 278, bijlage C, categorie 1.1).

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met een bekendmaking in de Staatscourant en andere bladen op 28 augustus 1989 (zie bijlage 1).

Per brief van 10 juli 1989 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage overeenkomstig de bepalingen van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Initiatiefnemer is de regionale directie (Zeeland) van Rijkswaterstaat. Bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat. De tracé-vaststelling volgt de Raad van de Waterstaat-procedure.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies de "Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 1 september, 13 september en 18 oktober 1989. Op 1 september 1989 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en is door de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en de Commissie wisselden op 18 oktober 1989 van gedachten over een concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de verbetering van het gedeelte van rijksweg 61 tussen Terneuzen (kruispunt St. Annapolder) en Ter Hole (kruispunt met rijksweg 60) af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle, via het bevoegd gezag, ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen, die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wabm. Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste punten in dit advies.

Een strikte scheiding tussen de informatie, die in de Projectnota en die in het MER thuishoort, is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. De Commissie is er vanuit gegaan, dat voor de tracé/m.e.r.-procedure een geïntegreerde projectnota zal worden opgesteld, zoals dat is omschreven in deel a (blz. 199) van het tweede SVV. Het advies van de Commissie richt zich op het MER-deel. Daar, waar een onderscheid tussen MER-deel en Projectnota-deel niet of nauwelijks mogelijk is, wordt gerefereerd aan Projectnota/MER.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Het onderhavige advies is opgesteld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in het kader van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de verbetering van het weggedeelte van rijksweg 61, dat is gelegen tussen Terneuzen en Ter Hole. Het voornemen tot verbetering van dit weggedeelte is ingegeven door de verkeersonveilige situatie langs deze weg, die is opengesteld voor zowel autoverkeer als voor langzaam landbouwverkeer en vanwege de ongunstige woon- en leefsituatie in de woonkernen langs deze weg. Om- bouw van dit weggedeelte wordt ook nodig geacht volgens de startnota, omdat de weg niet voldoet aan de eisen, die aan een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet c.q. aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld.

Het advies beoogt de milieu-aspecten van de verschillende alternatieve oplossingen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies kort aangestipt.

De **probleemstelling** over het voornemen staat geheel in het licht van het al dan niet aanleggen van een Westerschelde-oeververbinding (WOV) en de eventuele locatie daarvan. Vanwege de heersende onzekerheid over de besluitvorming betreffende de WOV en het daarmee samenhangende gebrek aan duidelijkheid over de randvoorwaarden, die een WOV stelt aan het voornemen tot verbetering van rijksweg 61 tussen Terneuzen en Ter Hole, is de Commissie van mening (zie par. 4 van het advies), dat de **probleemstelling** in eerste instantie beperkt moet blijven tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid op het betrokken weggedeelte en in het leefklimaat van de woonkernen, die doorsneden worden door de huidige weg. Voor de op- stelling van de **beperkte probleemstelling** is het noodzakelijk **prognose**s op te stellen voor de **verkeersontwikkeling** die zich kan voordoen indien de WOV niet wordt aangelegd en, indien zij wel zou worden aan- gelegd, ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk of van Kruiningen-Perkpolder. Bij alle prognoseberekningen moet ook rekening worden gehouden met de rol die de S25 kan spelen in het west-oostverkeer in oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen. In de probleemstelling moet tevens aandacht worden besteed aan de doelstellingen van de rijksoverheid en de provincie Zeeland om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden en waar mogelijk de bestaande infrastructuur te benutten.

De uitwerking van de prognoses voor de verkeersontwikkeling in rela- tie tot het al dan niet aanleggen van een WOV op verschillende loca- ties zal de basis verschaffen voor de opstelling van de **alternatieve oplossingsmogelijkheden**. Deze alternatieven moeten zo gekozen worden, dat zij enerzijds als aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienst doen zolang geen besluit over de WOV is genomen en anderzijds als een

eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van een WOV. Naar de mening van de Commissie dienen in ieder geval het **nul-alternatief**, het **nulplus-alternatief**, het **kernomleidingen-alternatief** en het **nieuwe weg-alternatief** beschouwd te worden. Voor een nadere aanduiding van deze alternatieven wordt verwezen naar de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van dit advies. Bij het kernomleidingen-alternatief acht de Commissie een omleiding ten zuiden van Zaamslag niet goed mogelijk in verband met bebouwing en de ligging van uitlopers van de Otheense kreek. Het nieuwe weg-alternatief wordt, gezien de beperkte probleemstelling in verband met de onzekerheden over de WOV, vooralsnog niet gezien in aanmerking te komen voor nadere uitwerking in de Projectnota/MER. De formulering van het **alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast** en dat volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne in ieder geval tot de te beschrijven alternatieven behoort, zal aandacht moeten besteden aan toepassing van een combinatie van mobiliteitgeleidende en milieubeschermende maatregelen (zie par. 5.2.5).

In de Projectnota/MER zal het **besluit** waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd moeten worden aangegeven, alsook besluiten en eerder genomen voornemens, die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit (zie par. 6 van het advies). Met name moet hierbij gedacht worden aan de lopende besluitvorming over de WOV en de beleidslijnen ten aanzien van de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling in het rijksbeleid (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a en het Nationale Milieubeleidsplan) en het provinciale beleid (Streekplan Zeeland).

De beschrijving van de **bestaande toestand van het milieu** (zie par. 7 van het advies) waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkeling van dat milieu, houdt verband met het nulalternatief en vormt tevens het referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven. Het **studiegebied** is het gebied waar meetbare of bespeurbare veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de uitvoering van een van de alternatieven. Ten opzichte van de aanduiding van het studiegebied in de startnota, zal het studiegebied in ieder geval moeten worden uitgebreid in westelijke richting tot ten westen van het kruispunt St. Annapolder en met het natuurgebied Groot Eiland. Ook zal moeten worden bezien in hoeverre de S25 en haar omgeving en de reeds (in 1977) vastgestelde omleiding Kuitaart en de voorgenomen omleiding Ter Hole in de N60 moeten worden betrokken bij het studiegebied. Dit is afhankelijk van de uitkomst van de verschillende scenario's voor de verkeersontwikkeling.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en **de gevolgen voor het milieu** gaat het vooral om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, visueel-ruimtelijke structuur, cultuurhistorie, geluid, lucht en veiligheid.

In de paragrafen 8.3 tot en met 8.9 zijn een groot aantal vragen en aandachtspunten opgenomen over de gevolgen voor deze aspecten, die kunnen dienen als "checklist" bij de opstelling van het MER.

In het MER moeten de milieu-gevolgen van de verschillende alternatieven worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Indien mogelijk zal dit resulteren in een **voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect**. Voorts zal het MER een opgave moeten verstrekken van de **leemten in kennis** die zullen blijven bestaan met daarbij de betekenis, die daaraan gehecht moeten worden voor de besluitvorming. Dit dient betrokken te worden in een **in concept** op te stellen **evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu** bij uitvoering van een van de alternatieven. Een dergelijk programma dient aan te sluiten bij een evaluatieprogramma dat moet worden opgesteld indien besloten zou worden tot de aanleg van een WOV.

De Projectnota/MER zal kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten. In paragraaf 11 van dit advies is aangegeven aan welke punten de **samenvatting van de Projectnota/MER** aandacht behoort te besteden.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvan, moeten behandelen. Dit zal een objectieve afweging van de milieu-aspecten bij de besluitvorming mogelijk maken en ertoe bijdragen de gevolgen voor het milieu voor alle betrokkenen inzichtelijk te maken.

Het MER wordt geïntegreerd in de Projectnota. Het zal daarin wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn. In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling duidelijk naar voren worden gebracht.

Waar mogelijk en nuttig zal gebruik gemaakt moeten worden van presentatie van de informatie op kaarten, luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

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

Een duidelijke beschrijving in het MER van de probleemstelling en het doel dient als onderbouwing van de noodzaak tot ombouw van het gedeelte van rijksweg 61 dat gelegen is tussen Terneuzen (kruispunt St. Annapolder) en Ter Hole (kruising met de N60) tot autoweg. In de startnota (blz. 28 en 29) zijn de doelstellingen van de voorgenomen activiteit aangestipt voor de aspecten betreffende: beleidskader, verkeer en vervoer, openbaar vervoer, woon- en leefmilieu, natuur en landschap, landbouw, recreatie en overige (waterstaatkundige en economische) aspecten. Samengevat berusten deze doelstellingen op de wenselijkheid om op korte termijn te komen tot een verbetering van dit rijksweggedeelte uit oogpunt van de verkeersonveilige situatie langs deze weg, die is opengesteld voor zowel snelverkeer als langzaam (landbouw-) verkeer en vanwege de ongunstige woon- en leefsituatie in de bebouwde kommen van Zaamslag, Zaamslagveer en Stoppeldijkveer. (Samenvatting van de Startnota, blz. 4). Ombouw van het weggedeelte is ook nodig, aldus de Startnota (blz. 27), omdat het huidige weggedeelte niet voldoet aan de eisen die aan een onderdeel van het landelijke hoofdwegennet c.q. aan een belangrijke regionale verbinding worden gesteld.

Deze laatste doelstelling wordt in deel a van het tweede Structuurschema voor Verkeer en Vervoer (blz. 145, 146, 151 en PKB blz. 203, 208) afhankelijk gemaakt van de realisering van een oeververbinding over de Westerschelde (WOV) met de PKB vaststelling onder "Van het

hoofdwegennet af te voeren verbindingen" op blz. 208: "N-61 Terneuzen-Ter Hole. De weg vormt een belangrijke regionale verbinding maar wordt bij de mogelijke aanleg WOV niet meer als hoofdverbinding opgenomen".

De noodzaak tot ombouw tot autoweg van het weggedeelte van rijksweg 61 tussen Terneuzen en Ter Hole moet overigens geheel in het licht van het al dan niet aanleggen van een WOV worden gezien. Daarnaast is de ligging van een WOV, zoals die momenteel wordt uitgewerkt in de Projectnota/MER voor de WOV, van groot belang.¹

Tot vlak voor de start van de onderhavige tracé/m.e.r.-procedure werd er vanuit gegaan, dat de Projectnota/MER voor de WOV bekend zou worden gemaakt ongeveer tegelijkertijd met de start van de tracé/m.e.r.-procedure voor rijksweg 61. Op 2 augustus 1989 liet de Minister van Verkeer en Waterstaat echter per brief weten aan het provinciebestuur van Zeeland, dat na overleg met de Belgische collega van de Minister is gebleken, dat alleen een tunnelalternatief voor de WOV bespreekbaar zal kunnen zijn. In de Projectnota/MER die eind augustus/begin september 1989 zou worden bekend gemaakt, worden zowel tunnel- als brugalternatieven besproken. De brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het provinciebestuur van Zeeland doen besluiten de beoordeling van de WOV Projectnota/MER en de besluitvorming over de WOV-tracé vaststelling voor onbepaalde tijd uit te stellen. Daarmee is het uitzicht op een spoedige besluitvorming over het WOV-tracé verdwenen en ontstaat voorlopig geen duidelijkheid over de essentiële randvoorwaarden, die het al dan niet aanleggen en de ligging van een eventuele WOV betekenen voor het voornemen over het gedeelte van rijksweg 61 tussen Terneuzen en Ter Hole.

Vanwege dit gebrek aan duidelijkheid over de randvoorwaarden, die de WOV stelt aan het onderhavige voornemen, is de Commissie van mening dat de probleemstelling in eerste instantie beperkt moet blijven tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid op rijksweg 61 en in het leefklimaat in de woonkern(en), die doorsneden worden door de huidige weg.²

Voor de opstelling van deze beperkte probleemstelling en de daaruit voortkomende oplossingsmogelijkheden voor de knelpunten is het noodzakelijk dat eerst prognoses worden berekend voor de verkeersontwikkeling op rijksweg 61, die zich kan voordoen bij de volgende situaties:³

1 Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3, 4, 11, 15, 16, 19 en 24.

2 In haar reactie op de startnota stelt de gemeente Terneuzen (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 22) "dat de voorgestane verbetering fasegewijs uitgevoerd kan worden waarbij de grootste knelpunten in de eerste fase aangepakt worden".

3 Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 3 en 24. GS van Zeeland wijzen in dit verband op reeds eerder in het kader van de WVO-studie uitgevoerde modelberekeningen (Bijlage 4, reactie nr. 25).

1. De WOV wordt niet aangelegd. Het oeverkruisende verkeer over de Westerschelde blijft plaats vinden via de veerdiensten Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder en in de toekomst via de nieuwe Liefkenshoektunnel in België. In deze situatie moet ook rekening worden gehouden met de mogelijkheid van ontwikkeling van de S25 als belangrijkste of als een even belangrijke schakel voor het oost-west verkeer⁴ in Oostelijk Zeeuws-Vlaanderen.
2. De WOV wordt wel aangelegd en vermoedelijk
 - a. ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk, zoals aangegeven op de kaarten van deel a van het tweede SVV. In dit geval zal de verbinding Terneuzen-Ter Hole (mogelijk) worden afgevoerd van het hoofdwegennet. De betekenis van de weg zal dan waarschijnlijk beperkt worden tot regionaal gebruik.
 - b. ter hoogte van Kruiningen-Perkpolder. De startnota geeft aan (op blz. 4, 25) dat aanleg van de WOV op deze plaats de hoeveelheid verkeer op rijksweg 61 zal doen toenemen. In dat geval zal de verbinding Terneuzen-Ter Hole waarschijnlijk gehandhaafd moeten blijven als onderdeel van het hoofdwegennet.

In beide gevallen (2a en 2b) zal de S25 ook een belangrijke rol kunnen gaan spelen in het west-oostverkeer in oostelijke Zeeuwsch-Vlaanderen.

De uitwerking van de verschillende scenario's voor de verkeersontwikkeling zal aantonen welke knelpunten in de verkeersveiligheid en rustverstoring langs de weg en in de woonkernen onder alle scenario's verminderen, blijven bestaan of verergeren. De Commissie vindt dat hierbij in ieder geval het huidige knelpunt bij Ter Hole en mogelijk ook de invloed van een verbetering van rijksweg 61 op de situatie bij Kuitaart in de N60 moeten worden betrokken⁶. Op basis van de verschillende scenario's kan de beperkte probleemstelling worden geformuleerd en kunnen alternatieve oplossingen worden ontwikkeld. Deze alternatieven moeten zo gekozen worden, dat zij enerzijds als aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienst doen zolang geen besluit over de WOV is genomen en anderzijds als een eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele verdere ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van een WOV.

De scenario's voor de verkeersontwikkeling moeten aandacht besteden aan de volgende vragen:

4 Zie de opmerkingen hierover in diverse inspraakreacties (Bijlage 4, inspraakreactie nrs. 4, 9, 11, 12, 13, 15 en 16).

5 Dhr. de Regt te Zaamslag geeft in dit verband de suggestie dat de S25 (Langeweg) zou kunnen dienen voor omleiding van het vervoer gevaarlijke stoffen (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 4).

6 Voor de omleiding Kuitaart is reeds in 1977 door middel van de Raad van de Waterstaatsprocedure het tracé vastgesteld. Voor een omleiding Ter Hole moet een bestemmingsplanprocedure en m.e.r. gevolgd worden (Brief IWO 32929 van RWS aan de hoofdingenieur-directeur van RWS, Zeeland, d.d. 4 november 1987).

- Welke herkomsten en bestemmingen zijn thans te onderscheiden voor het verkeer dat nu gebruik maakt van het weggedeelte en hoe zullen deze zich ontwikkelen onder de verschillende hiervoor geschetste situaties ten aanzien van de WOV? Er moet een onderscheid worden gemaakt naar personenvervoers- en goederenstromen.
- Hoe zullen de activiteiten zich ontwikkelen? De verkeersprognoses dienen gekwantificeerd te worden voor verschillende perioden van de dag, de week en het jaar met specificatie naar voertuigcategorieën (inclusief het landbouwverkeer en het fiets/bromfietsverkeer). Als prognosejaar voor de intensiteiten kan 2010 gekozen worden.
- Welke aannames worden hierbij gehanteerd en welke variabelen spelen een rol (b.v. het gebruik van de S25 als west-oostverbinding en de heffing van tolgelden)?
- Hoe is de verkeersonveiligheid in de huidige situatie en hoe zal deze zich ontwikkelen? Een specificatie naar weggedeelten en kernen is noodzakelijk⁷. In hoeverre speelt het pulserende karakter dat afkomstig is van een veerverbinding bij Perkpolder hierbij een rol?

In de Projectnota/MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend te worden gedacht aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de onveiligheid en de hinder en schade voor het lokale woon- en leefniveau, het natuurlijke milieu en het landschap, maar ook aan de nieuwe doelstelling van de rijksoverheid en de provincie, die is neergelegd in deel a van het tweede SVV en het in juni 1988 vastgestelde streekplan van Zeeland (par. 3.7.2.1, blz. 80 en 81) om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden. Dat houdt in de beperking van het woon-werkverkeer per auto en andere niet-zakelijke automobilititeit in casu door geïntegreerde maatregelen betreffende een hoogwaardig openbaar vervoer, het locatiebeleid ten aanzien van woon- en werkgebieden en het beïnvloeden van verkeersstromen en parkeren.

De beperkte probleemstelling zal moeten aangeven in hoeverre in dit deel van Zeeuwsch-Vlaanderen geleiding van de mobiliteitsontwikkeling door bevordering van het openbaar vervoer en planologische maatregelen mogelijk is.

De beperkte probleemstelling kan ook in overeenstemming gebracht worden met de beleidslijnen van de provincie Zeeland die zijn neergelegd in het streekplan van juni 1988 (blz. 81), betreffende:

- een zo goed mogelijke benutting van de bestaande infrastructuur waarbij..... bij voorkeur bestaande wegen worden verbeterd in plaats van geheel nieuwe aan te leggen;
- het toekennen van een hoge prioriteit aan het voorkomen van onveilige en hinderlijke verkeerssituaties.

⁷ Bijlage 4, inspraakreactie nr. 4.

⁸ Zie ook Bijlage 4, inspraakreactie nr. 5.

5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

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".

5.1 De voorgenomen activiteit

In dit stadium van de ontwikkeling van het project blijkt uit de startnota dat de aard van de voorgenomen activiteit afhangt van de beslissing of de verbinding tot het hoofdwegennet blijft behoren of niet. Op haar beurt is die beslissing weer afhankelijk gesteld van de aanleg van de WOV. In het eerste geval omvat de voorgenomen activiteit de ombouw van de weg tot autoweg, die voldoet aan de eisen die aan een autoweg worden gesteld. Wordt daarentegen de verbinding afgevoerd van het hoofdwegennet, dan zal de voorgenomen activiteit moeten passen in het provinciale beleid dat een zo goed mogelijke benutting van de bestaande infrastructuur voorstaat en het verbeteren van onveilige situaties. Dit laatste houdt in het oplossen van de knelpunten in de kernen en ook daarbuiten (vanwege de gemengde samenstelling van het verkeer: snel- en langzaam verkeer).

Dit en de behandeling van de probleemstelling en het doel in paragraaf 4 van dit advies maken duidelijk dat de onzekerheden voor de aanleg en de ligging van een eventuele WOV van alles overheersend belang zijn voor de uitvoering van het voornemen of een van de alternatieven.

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit (of alternatieven) de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- amoveren van woningen en andere gebouwen en van niet meer te gebruiken oude weggedeelten⁹ .
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en

⁹ Zie bijlage 4, reactie nr. 1, blz. 3.

- moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek. De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie) dienen te worden beschreven;
 - bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
 - gebruik en beheer van bermen;
 - aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen;
 - bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals benzinstations, bushaltes en parkeerplaatsen;
 - onderhoud van de wegen met hun bebakening, markering van servicevoorzieningen;
 - aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen voor het langzame landbouwverkeer in combinatie met de aanleg van (brom)-fietspaden gescheiden van de hoofdweg;
 - verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer en andere maatregelen ter beperking van de automobilititeit;
 - natuurbouw¹⁰, instandhouden en verbeteren van de ecologische infrastructuur.

De beschrijving van de onderdelen zal per tracégedeelte en - variant gegeven kunnen worden. Daarbij zal ook de mogelijk gefaseerde aanleg, die wordt ingesteld op de besluitvorming rond de WOV aan de orde moeten komen.

5.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in de Projectnota/MER dient zorgvuldig te worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit een voorkeursalternatief naar voren kan komen danwel bepaalde alternatieven kunnen afvallen. De beschrijving van de alternatieven zal wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenminste de volgende alternatieven en milieubescherpende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

5.2.1 Nul-alternatief

Het nul-alternatief gaat er vanuit dat geen nieuwe besluiten tot het aanleggen van nieuwe weggedeelten worden genomen. Met andere woorden: het nul-alternatief is gericht op een verkeersontwikkeling waarvoor

¹⁰ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 1, blz. 3.

verbetering van de bestaande infrastructuur niet of slechts zeer beperkt nodig is. Ontwikkelingen die verbonden zijn aan de in het tweede SVV genoemde maatregelen, moeten in het nul-alternatief worden betrokken. Met name is hierbij te denken aan het beperken van de automobilititeit en het bevorderen van de leefbaarheid van kernen en open ruimten.

Op grond van het bovenstaande dient aangegeven te worden of het nul-alternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt in het licht van de uitgewerkte probleemstelling.

Indien dit niet het geval kan zijn, zoals in de startnota als uitgangspunt is genoteerd, dient het nul-alternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

5.2.2 Nulplus-alternatief

Het nulplus-alternatief is gebaseerd op een verkeersontwikkeling, die een beperkte aanpassing en verbetering van de bestaande weginfrastructuur vraagt zonder dat daarvoor ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn¹¹. In de startnota (blz. 29 en 30) staat aangegeven dat deze aanpassings- en verbeteringswerken onder andere kunnen bestaan uit:

- reconstructie van verkeersonveilige kruispunten en aansluitingen (al dan niet voorzien van verkeerslichteninstallaties)
- bochtverruimingen en -afsnijdingen
- aanleg van parallelwegen.

Deze werken zouden moeten leiden tot een zo groot mogelijke scheiding van het langzame verkeer (bromfiets-, fiets en langzaam landbouwverkeer) van het autoverkeer. De beperkende factor hierbij is de aanwezigheid van de dicht langs de hoofdweg staande woningen in de kernen maar ook elders langs de weg. De scheiding van het langzame landbouwverkeer moet gebeuren in samenhang met de plannen voor landinrichting voor zover deze plaats vindt in het studiegebied. Ook behoort toepassing van een elektronisch geleidingssysteem ter beperking van hoge snelheden in de kernen tot de mogelijkheden evenals omleiding van het vervoer van gevaarlijke stoffen via de S25 (Langeweg)¹².

De behandeling van dit alternatief zal duidelijk moeten maken welk oplossend vermogen dit alternatief kan hebben.

11 Hier wordt gewezen op de mening van de directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie (LNO) in Zeeland, die schrijft het niet uitgesloten te achten dat het nulplus-alternatief definitief kan worden afgewezen (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 1, blz. 2). Dit zal echter afhangen van de uitwerking van de probleemstelling. Verder wordt in het kader van dit alternatief gewezen op de reacties van de gemeente Hontenisse, de Natuurbeschermingsvereniging de Steltkluut te Terneuzen en dhr. Verbist te Hengstdijk (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 6, 15 en 18).

12 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 4.

5.2.3 **Kernomleidingen-alternatief**

Het kernomleidingen-alternatief bestaat uit de maatregelen voor de scheiding van langzaam- en snelverkeer zoals beschreven onder het nulplus-alternatief, gecombineerd met de aanleg van omleidingen rond de kern van Zaamslag¹³ (en eventueel ook rondom Zaamslagveer en Stoppeldijkveer). Voor het overige deel van het tracé wordt zoveel mogelijk het bestaand tracé benut.

Voor het kernomleidingen-alternatief zijn verschillende varianten mogelijk afhankelijk van het al dan niet aanleggen van omleidingen rond Zaamslagveer en Stoppeldijkveer¹⁴ en de ligging van een eventuele omleiding ten noorden of ten zuiden van deze kernen. Een omleiding ten zuiden van Zaamslag lijkt onmogelijk in verband met bebouwing en de ligging van de Kleine Dulper en een nog noordelijker gelegen uitloper van de Otheense kreek¹⁵.

Het kernomleidingen-alternatief komt in beeld als de verkeersstudie aanwijst dat de situatie in de kernen verbetering behoeft.

5.2.4 **Nieuwe weg-alternatief**

Het "nieuwe weg-alternatief" dat staat aangegeven in de startnota (blz. 30) en dat inhoudt dat meer nieuwe weggedeelten zouden worden aangelegd dan alleen de omleidingen rondom de kernen, lijkt vooralsnog niet in aanmerking te komen voor nadere uitwerking in de Projectnota/MER. Dit gezien de onzekerheden over de aanleg en ligging van een WOV en de beperkte probleemstelling voor het onderhavige voorname, die zich alleen richt op het oplossen van knelpunten in de verkeersonveiligheid en het ongunstige woon- en leefklimaat in de woonkernen. De studie van de verkeersontwikkeling bij de verschillende scenario's zal moeten aantonen of dit alternatief onder de gegeven onzekerheden over de WOV een reëel alternatief is.

5.2.5 **Mobiliteitgeleidende en milieu-beschermende maatregelen**

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten, die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieu-probleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere¹⁶ of dat combinaties van milieubeschermende maatregelen per saldo toch een ne-

13 De gemeente Terneuzen is voorstander van de aanleg van een rondweg om Zaamslag; de gemeente Hulst heeft een voorkeur voor het "rondweg-alternatief" (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 22 en 8).

14 De Natuurbeschermingsvereniging de Steltkluut te Terneuzen adviseert alleen een rondweg-alternatief om Zaamslag te onderzoeken (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 15).

15 Dit wijkt af van het advies van de directeur LNO en de reactie van dhr. Boogerd te Zaamslag, die een alternatieve rondweg zuidelijk om Zaamslag een te overwegen alternatief achten (zie Bijlage 4, inspraakreactie nr. 1, blz. 2, respectievelijk inspraakreactie nr. 24, blz. 1).

16 B.v. een geluidwal die visuele hinder oplevert.

gatief resultaat opleveren¹⁷. Voor deze milieu-effecten zal niet alleen gekeken moeten worden naar de tracé's zelf, maar ook naar de (ruime) omgeving.

De Projectnota/MER zal moeten aangeven, in welke mate mobiliteitsgeleidende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten, bijvoorbeeld:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer en het (brom)-fietsverkeer;
- geleiding van het langzame landbouw-verkeer;
- beperking van maximumsnelheden;
- carpooling;
- parkeerbeleid binnen de bebouwde kom;
- ruimtelijk beleid (b.v. ruimtelijke spreiding of concentratie van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken);
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen en/of netwerkregulering.

Voor milieubescherpende maatregelen kan bovendien worden gedacht aan:

- geluidafscherpende maatregelen, zoals tunnels, ingravingen, schermen en wallen, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet;
- geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken;
- bundeling van het tracé of van tracé-gedeelten met bestaande infrastructuurlijke voorzieningen;
- aanplant van groenstroken en bossen (ter beperking van de verspreiding van emissies);
- inpassing van de wegverbinding in het landschap. Hierbij moet onder andere duidelijk worden, of de weg(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast, dat de samenhang tussen typische landschapsvormen (in verband met hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis en grondgebruik) zo min mogelijk wordt verstoord;
- zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoringgevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden;
- maatregelen ter behandeling van hemelwater, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een impermeabele voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s);

¹⁷ B.v. een kernomleiding, die de levendigheid in die kern wegneemt en die een nieuwe barrière opwerpt tussen kern en buitengebied.

- onderdoorgangen of overbruggingen (faunapassages) voor verbinding tussen de zomer- en winterbiotopen van amfibieën en voor trekroutes van zoogdieren;
- verdiept aanleggen van weggedeelten in vogelrijke gebieden (i.v.m. verkeersslachtoffers);
- bermbeheer gericht op voorkomen van verkeersslachtoffers onder vogels (o.a. laat maaien, hoog opgaande bomen met weinig ondergroei¹⁸);
- maatregelen om de bestaande ecotypen te behouden en misschien zelfs te versterken;
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater.

5.2.6 **Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast**

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Dit zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief dient volgens de Wabm in ieder geval in het MER te worden beschreven. Gezien de onzekerheden met betrekking tot de WOV en de nog onbekende uitkomst van de verkeersontwikkelingstudie voor de verschillende scenario's, die samenhangen met de WOV, is het op dit ogenblik in de m.e.r.-procedure niet mogelijk aan te geven welke vorm het meest milieu-vriendelijke alternatief zal moeten aannemen. In het algemeen kan slechts gesteld worden dat dit alternatief zo veel mogelijk gebruik zal moeten maken van de in paragraaf 5.2.5 genoemde maatregelen. Verder zal dit alternatief zo veel mogelijk moeten vermijden:

- ruimtebeslag;
- doorsnijden van open gebieden, kreken, kreekrestanten en dijken, (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);
- versnippering, barrière-werking en biotoopverkleining;
- bodemverstoring, waaronder verandering van het reliëf door vergraving en ophoging. Het wegennet mag als drainbaan geen "kortsluiting" veroorzaken tussen verzilte en verzoete grondwatervoorkomens;
- aantasting van geomorfologisch waardevolle objecten en structuren;
- aantasting van cultuurhistorische waarden, objecten en structuren;
- ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- belasting van geluidgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracés.

In het bijzonder kan nog opgemerkt worden dat in het kader van dit alternatief handhaving van de locatie van de kruising met de Otheense kreek op de huidige plaats van belang is. De Otheense kreek is een

¹⁸ Nader advies kan worden verkregen bij D.A. Jonkers, RIN Leersum.

gaaf voorbeeld van een fossiel getijdengeulensysteem uit de Duinkerken III-B transgressiefase¹⁹. In het oostelijk deel van het weggedeelte is tenslotte van belang voor alle vormen van verbetering aan dat gedeelte van de wegverbinding de ligging van het natuurgebied "Het Koegat", de kreekrest in de Groot-Cambronpolder en het natuurgebied Groot Eiland.

6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

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 overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

In de Projectnota/MER wordt vermeld ten behoeve van welk besluit het MER is opgesteld en door welke overheidsinstanties dit besluit zal worden genomen. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en tijdsplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn. Voorts dient te worden vermeld welke ter zake doende overheidsbesluiten reeds zijn genomen of zullen worden genomen en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden stellen aan het besluit waarvoor de projectnota/-MER is opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid, wanneer genomen). De Commissie denkt in dit verband vooral aan de lopende besluitvorming rondom de aanleg en de ligging van een vaste verbinding over de Westerschelde die de probleemstelling voor de onderhavige activiteit in hoge mate bepaalt. Verder wijst zij op de beleidslijnen ten aanzien van de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling in deel a van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, van november 1988, het Nationale Milieubeleidsplan van 1989 alsook aan het provinciale beleid betreffende wegen voor autoverkeer en gemengd verkeer dat is uitgestippeld in het Streekplan Zeeland van juni 1988. Andere plannen, besluiten, wetten en overeenkomsten die van belang zijn, betreffen:

- bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten Terneuzen en Hontenisse en de opvattingen van deze gemeenten over het voornemen;
- vaststelling in 1977 van de omleiding Kuitaart in de N60 volgens de Raad van de Waterstaat-procedure en het voornemen ten aanzien van de omleiding Ter Hole in de N60;
- beheersovereenkomsten die zijn of worden afgesloten in het kader van de relatienota en het "Beheersplan voor de beheers- en reservaatgebieden in Zeeuwsch-Vlaanderen";
- het provinciaal fietspadenplan;
- de landinrichtingsplannen "Reuzenhoek" en "Zaamslag";

19 GEA objecten Zeeland, RIN rapport 81/23, 1981.

- de ligging in het studiegebied van binnendijken, met waterstaatkundige functie, die onderdeel vormen van het stelsel van tweede waterkeringen;
- de ligging van monumenten in het studiegebied die bescherming genieten ingevolge de Monumentenwet;
- de Wet Geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten;
- het IMP water en het IMP Milieubeheer wat betreft luchtverontreiniging, bodembescherming en geluidhinder;
- het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding 1988-1997;
- overige plannen, voornemens en besluiten²⁰.

Daarnaast moet in de Projectnota/MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium in de sfeer van uitvoering en ruimtelijke ordening genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren.

7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

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."*

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten autonome ontwikkelingen indien de activiteit niet wordt ondernomen (nulsituatie), dienen als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De bestaande toestand van het milieu dient in de Projectnota/MER te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

In geografische zin strekt het studiegebied zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. Per alternatief en per milieu-aspect kan de omvang van het studiegebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu worden verwacht. Het studiegebied is globaal afgebakend in de startnota. Het zal in ieder geval moeten worden uitgebreid in westelijke richting tot ten westen van het kruispunt St. Annapolder en met het natuurgebied Groot Eiland. Ook zal moeten worden gezien in hoeverre het ge-

²⁰ De provinciale planologische dienst te Middelburg en de gemeente Terneuzen wijzen op een terrein in Zaamslag aan de Polderstraat waar een woonwagencentrum is geprojecteerd in overleg tussen de provincie en de gemeente Terneuzen (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 17 en 22).

bruik van de S25 in relatie tot de voorgenomen activiteit, kan betekenen dat deze weg en haar omgeving en de reeds in 1977 vastgestelde omleiding Kuitaart en de voorgenomen omleiding Ter Hole bij de verschillende alternatieven tot het studiegebied moeten worden gerekend.

In de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu gaat het om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, visueel-ruimtelijk structuur, cultuurhistorie, geluid en veiligheid.

In detail dient te worden aangegeven waar zich gebieden en objecten bevinden met (hoge) abiotische, biotische en cultuurhistorische waarden, die door de voorgenomen activiteit of een van haar alternatieven kunnen worden beïnvloed.

Duidelijk moet worden aangegeven in hoeverre er sprake is van hinder, schade en gevaar voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de huidige verkeerssituatie. Voor de huidige situatie moeten worden beschreven de geluidhinder, alsook de reeds genomen maatregelen met betrekking tot geluid aan de woningen in de kern Zaamslag²¹, grondtrillingen, luchtverontreinigingen, verkeersveiligheid en gezondheid.

Ten aanzien van het geluid zal voor een aantal representatieve punten kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling daarvan;
- de L_{aeq} waarden per etmaalperiode, dag van de week en seizoen.

De kwantitatieve waarden van geluidniveaus moeten gerelateerd zijn aan het omgevingsniveau. Nagegaan zal moeten worden in hoeverre het pulserende karakter van verkeer afkomstig van het veer te Perkpolder van invloed is op het karakter van het geluid.

De Projectnota/MER zal ook moeten aangeven welke effecten kunnen worden verwacht van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals dorps- of stadsuitbreiding (Terneuzen ten oosten van de Otheense kreek), landinrichting (de projecten "Reuzenhoek" en "Zaamslag")²², bosaanleg en recreatieve ontwikkelingen die kunnen worden beschouwd te behoren tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied. Daartoe behoort ook het verdwijnen van de bietenfabriek van Sas van Gent en dus een toename in het vrachtverkeer en een afname in het aantal bewegingen van trekkers van de bedrijven naar Sas van Gent.

21 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 4.

22 De directeur LNO, wijst in zijn advies dat genoemde ruilverkavelingen een administratief karakter hebben. Deze ruilverkavelingen zouden een minder grote beïnvloeding van natuur- en landschapswaarden kunnen hebben dan in de startnota wordt gesuggereerd, aldus de directeur LNO. Kwantificering van deze gevolgen in samenhang met de voorgenomen activiteit is gewenst (Bijlage 4, reactie nr. 1, blz. 4).

8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder e van de Wabm:

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

8.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat deze tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen, alsook de eventuele afbraak daarvan (b.v. van werkwegen, asfalt- respectievelijk betonmenginstallaties) en tijdens het gebruik van de weg.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven.

De te verwachten gevolgen voor het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. De gevolgen moeten bij voorkeur in absolute zin worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven. Dit geldt met name voor die milieu-aspecten die met prioriteit behoren te worden behandeld.

In het MER moet aan de hand van de best passende methoden en modellen een overzicht van de positieve en negatieve milieu-effecten worden gepresenteerd. De gebruikte voorspellingsmethoden en -modellen moeten worden beschreven met de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden en modellen mag worden toegekend. Tevens zal een indicatie behoren te worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten, die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu behoort te liggen op die gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.

Alleen als belangrijke verschillen tussen de alternatieven en varianten worden verwacht, moeten de effecten per alternatief of variant en

per weggedeelte worden beschreven. Bij geringe verschillen kan worden volstaan met een aanduiding daarvan.

De effecten die pas in het kader van de aanlegfase kunnen worden ge-localiseerd en gekwantificeerd, dienen in het MER te worden gesigna-leerd. Bij die effecten kan met een globale behandeling worden vol-staan.

De onderstaande vragen en aandachtspunten in de paragrafen 8.3 tot en met 8.9 kunnen worden beschouwd als een "checklist" die gebruikt kan worden bij de opstelling van het MER.

8.3 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

- 8.3.1 Welke natuurlijke landschapsvormen en bijbehorende bodemtypen, zoals krekken, kreekresten en kreekruigten zullen door de uitvoering van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven kunnen verdwijnen of worden aangetast?
- 8.3.2 Welke gevolgen zal grondverzet hebben voor de bodemopbouw in het stu-diegebied? Zal vergraving tot gevolg kunnen hebben dat uitgegraven grond zal moeten worden afgevoerd en elders (tijdelijk) zal moeten worden opgeslagen of geborgen o.a. in verband met de bodemkwaliteit?
- 8.3.3 Welke ontgrondingen zijn eventueel nodig voor het krijgen van b.v. ophoogzand en wat is de kwaliteit daarvan?
- 8.3.4 Welke gevolgen voor de waterhuishouding en dus voor grondwaterafhan-kelijke vegetaties, sloot/bermvegetaties en cultuurgewassen zullen optreden als gevolg van grondverzet en tijdelijke of blijvende wijzi-ging van het grondwaterpeil door bronbemalingen? Zal een eventuele tijdelijke of blijvende grondwaterpeilwijziging ook schade kunnen aanrichten door zetting bij wegen, dijken, funderingen?
- 8.3.5 Welke wijzigingen in de voorkomens van zoet en brak grondwater zullen kunnen optreden als gevolg van grondverzet, wegaanleg en bemalingen?
- 8.3.6 Welke mate van bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterverontreiniging zal kunnen optreden als gevolg van afvalwater, wegconstructiemateria-len, e.d.?

8.4 Flora, fauna, natuurgebieden

- 8.4.1 Op basis van de te verwachten veranderingen in abiotische hoedanighe-den (zie par. 8.3 en ook par. 8.6 en 8.7) zullen de gevolgen voor de biotische aspecten van de betreffende ecosystemen moeten worden be-schreven.
- 8.4.2 Welke gebieden met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna zullen door de activiteit verloren gaan of worden versnipperd?
- 8.4.3 Welke ecologische relaties worden door de activiteit onmogelijk ge-maakt of verstoord (vogels, amfibieën)?
- 8.4.4 Welke gevolgen kunnen veranderingen en verbredingen zoals b.v. bij het nulplus-alternatief en het kernomleidingen-alternatief hebben voor waardevolle berm- en dijkvegetaties?

8.4.5 Zijn er ook positieve effecten te verwachten als gevolg van de activiteit, b.v. door toepassing van natuurbouw?

8.5 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten

8.5.1 Waar treedt ten gevolge van de uitvoering van de activiteit of van een van de alternatieven aantasting op van de openheid van het landschap?

8.5.2 Kan visuele hinder ontstaan voor de agrarische bedrijfsvoering in het studiegebied als gevolg van b.v. het verhoogd aanleggen van het weglichaam?²³

8.5.3 Waar treedt beïnvloeding op van landschappelijke situaties, die uit het oogpunt van belevingswaarden een bijzondere betekenis hebben?

8.5.4 Welke van de heden nog in het landschap zichtbare objecten en structuren, die hun ontstaan danken aan inpoldering en overige menselijke activiteiten zullen als gevolg van de activiteit worden aangetast (dijken, wegen, heggen, vaarten, drinkpoelen, doorbraakkolken, terpen, oude erven, kasteelbergen, percelen met typisch microreliëf individueel en in hun onderlinge samenhang)? Wat is hun zeldzaamheid in regionale en nationale context?

8.5.5 Waar bevinden zich in het studiegebied archeologische monumenten? Kan door peilverlaging aantasting optreden van archeologische resten door oxidatie?²⁴

8.5.6 Waar bevinden zich in het studiegebied bouwkundige monumenten (kerken, huizen, boerderijen, molens, etc.) en wat is hun kwetsbaarheid ten opzichte van de ingrepen behorende bij de uitvoering van de activiteit?²⁵ Het betreft zowel formeel erkende rijksmonumenten als monumenten die zijn geplaatst op gemeentelijke lijsten.

8.6 Geluid en trillingshinder

8.6.1 Voor de geplande wegverbinding zal een akoestisch onderzoek moeten worden verricht. Dit dient te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai.

Bij de rekenresultaten mag de aftrek ingevolge art. 103 van de Wet geluidhinder, in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de nabije toekomst minder lawaai zullen gaan produceren, vooralsnog niet worden toegepast.

8.6.2 In het MER zal niet alleen moeten worden aangegeven op welke wijze aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook

²³ Bijlage 4, inspraakreactie nr. 3, blz. 2.

²⁴ Volgens de provinciaal archeoloog van Zeeland van de Rijksdienst van het Oudheidkundig Bodemonderzoek worden door het voornemen geen archeologische waarden bedreigd (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 21).

²⁵ Bijlage 4, inspraakreactie nr. 24, blz. 2.