

**Advies voor richtlijnen
voor de milieu-effectrapporten
Rondwegen Sluis en Aardenburg
en Rondweg Breskens**

28 augustus 1996

790-/791-23

ISBN 90-421-0076-1
Utrecht, Commissie voor de milieu-effectrapportage.

2



commissie voor de milieu-effectrapportage

Gemeenteraad Sluis-Aardenburg
Gemeenteraad Oostburg
namens deze,
Gedeputeerde Staten provincie Zeeland
Postbus 524
4330 AM MIDDELBURG

uw kenmerk
962017/109

uw brief
d.d. 29 mei 1996

ons kenmerk
U597-96/He/mp/790-/
791-24

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor de milieu-
effectrapporten Rondwegen Sluis en
Aardenburg en Rondweg Breskens

doorkiesnr.
(030) 234 76 66

Utrecht,
28 augustus 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor de milieu-effectrapporten (MER'en) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van rondwegen voor snelverkeer bij Sluis, Aardenburg en Breskens.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

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

ir. M.M.U. van Dis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.'s
Rondwegen Sluis en Aardenburg en
Rondweg Breskens

**Advies voor richtlijnen voor de milieu-effectrapporten
Rondwegen Sluis en Aardenburg en
Rondweg Breskens**

**Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor de milieu-effectrapporten
over de aanleg van rondwegen voor snelverkeer bij Sluis, Aardenburg en Breskens,**

**uitgebracht aan de gemeenteraad van Sluis-Aardenburg en de gemeenteraad van Oostburg
door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,**

de werkgroep m.e.r. Rondwegen Sluis en Aardenburg en Rondweg Breskens

de secretaris



G.F.W. Herngreen

de voorzitter



ir. M.M.U. van Dis

Utrecht, 28 augustus 1996

5

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel en noodzaak	4
2.3 Besluitvorming	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Alternatieven	6
3.2.1 Opbouw en afbakening	6
3.2.2 Nulalternatief	8
3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	9
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Verkeersveiligheid	11
4.3 Geluid en trillingen	12
4.4 Lucht	13
4.5 Externe veiligheid	13
4.6 Landschap	14
4.7 Bodem en water	14
4.8 Cultuurhistorie en archeologie	15
4.9 Levende natuur	15
4.10 Integraal woon- en leefmilieu	16
4.11 Secundaire effecten	16
5. Vergelijking van alternatieven	17
6. Leemten in kennis	17
7. Evaluatieprogramma	18
8. Vorm en presentatie	18
9. Samenvatting van het MER	19

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 mei 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 8 d.d. 10 juni 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

In het kader van het project 'Duurzaam Veilig' heeft de provincie Zeeland het voornemen om bij Breskens, Sluis en Aardenburg rondwegen aan te leggen. Hoofdpunten van het advies voor richtlijnen voor de MER'en dat daarvoor zal worden opgesteld zijn:

- Bij de behandeling van probleemstelling en doel en, in samenhang daarmee, van de voorgenomen activiteit en de alternatieven en hun effecten, dient aandacht te worden besteed aan de aspecten verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling, leefbaarheid en inpassing en inrichting.
- Probleemstelling, doel en alternatieven moeten zodanig worden geformuleerd dat mede inhoud wordt gegeven aan de beoogde voorbeeldfunctie voor Nederland van het project 'Duurzaam Veilig'. In dit verband vraagt ook het onderdeel 'monitoring en evaluatie' bijzondere aandacht.
- Geadviseerd wordt, alternatieven te ontwikkelen vanuit verschillende invalshoeken, gerelateerd aan de hierboven genoemde aspecten, en daarbij te streven naar convergentie van de oplossingen die vanuit die invalshoeken worden ontwikkeld.
- Van de uitwerking van nul- of nulplus-alternatieven^{1]} kan alleen worden afgezien wanneer in het MER wordt aangetoond dat deze alternatieven niet kunnen strekken tot realisering van het doel van het voornemen.
- De toekomstige verkeerssituatie dient nauwkeurig te worden geanalyseerd, mede tegen de achtergrond van de toekomstige Vaste Oeververbinding Westerschelde en de relaties met het wegennet in België.
- Bij de behandeling van de inpassings- en inrichtingsproblematiek (ingrepen, positieve maatregelen, positieve en negatieve effecten) dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de cultuurhistorische betekenis van de te doorsnijden gebieden bij Sluis en Aardenburg en aan de betekenis voor de (relatie tussen de) leefgebieden van kenmerkende, zeldzame en bedreigde planten- en diersoorten.

1 Bestaande uit maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid rond de traverses door Breskens, Sluis en Aardenburg.

1. INLEIDING

Het demonstratieproject 'naar een duurzaam veilig wegennet in West-Zeeuwsch-Vlaanderen' van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is onder meer gericht op de aanleg van rondwegen voor snelverkeer bij Breskens, Aardenburg en Sluis. Hiermee wordt beoogd de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kernen van deze steden te verbeteren en om in het belang van de verkeersveiligheid bij te dragen aan het beoogde patroon van stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen. In Breskens staan deze aspecten met name onder druk omdat het gedeelte van de N677 dat door de stadskern loopt, behalve plaatselijk verkeer ook doorgaand verkeer en verkeer van en naar het bedrijventerrein aan de oostzijde van de stad moet verwerken. In Aardenburg gaat het vooral om het doorgaand verkeer vanuit België naar de Zeeuws-Vlaamse kust en om vrachtverkeer op de relatie (Holland) Zeeland - Westelijk België, Frankrijk en Engeland. In Sluis geeft het doorgaande verkeer vanuit België naar de Zeeuws-Vlaamse kust problemen in combinatie met het intensieve bestemmingsverkeer naar en van deze zeer druk bezochte stad.

Hoewel voor de aanleg van deze wegen geen wettelijke plicht bestaat tot milieu-effectrapportage (m.e.r.), is hiertoe toch besloten. Eén milieu-effectrapport (MER) zal handelen over de voorgenomen aanleg van een rondweg om Breskens, in de gemeente Oostburg. Een tweede MER heeft als onderwerp de rondwegen bij Aardenburg en Sluis, in de gemeente Sluis-Aardenburg. De MER'en worden opgesteld met het oog op de wijziging van de vigerende bestemmingsplannen. Het bevoegd gezag is voor de rondweg Breskens het gemeentebestuur van Oostburg. Voor de besluiten over de rondwegen Sluis en Aardenburg is het gemeentebestuur van Sluis-Aardenburg bevoegd. De initiatiefnemer is het provinciebestuur van Zeeland.

Met de kennisgeving van de startnotities^{2]} op 10 juni 1996 zijn de procedures van milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart. De Commissie is op 31 mei 1996 in de gelegenheid gesteld advies voor richtlijnen uit te brengen^{3]}. Aangezien de drie projecten door de initiatiefnemer en het bevoegd gezag in feite als onderdelen van één project worden behandeld, brengt de Commissie over de richtlijnen voor beide MER'en één geïntegreerd advies uit.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling hiervan is opgenomen in de projectgegevens^{4]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van dit advies is aan te geven welke informatie in het MER zou moeten worden opgenomen. Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen^{5]}.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 3 van dit advies.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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

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

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

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

2.1 Probleemstelling

Het MER moet in een uitgewerkte probleemstelling beschrijven voor welke (bestaande en toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden. Daarbij dienen verschillende schaalniveaus te worden beschouwd: lokaal, regionaal, interregionaal en nationaal. Wat het nationale schaalniveau betreft is van belang dat het project 'duurzaam veilig' uitdrukkelijk is opgezet als voorbeeldproject.

De probleemstelling dient betrekking te hebben op de verkeersveiligheid en op de overige verkeerskundige problematiek waarvoor een oplossing wordt gezocht en op de overige leefbaarheidsaspecten. Aangezien de te treffen voorzieningen in hoofdzaak ruimtelijk van aard zijn en daarmee een ruimtelijke inpassings- en inrichtingsproblematiek oproepen, dient ook deze bij de probleemstelling te worden betrokken⁶].

2.2 Doel en noodzaak

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Het doel dient zo te worden geformuleerd, dat ook milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd. Om goed richting te geven aan de afbakening van te beschouwen en de beoordeling van beschouwde alternatieven en varianten is het zinvol om de doelstelling aan de hand van operationele criteria verder uit te werken.

De doelstelling dient betrekking te hebben op de hierboven aangeduide onderdelen van de probleemstelling, te weten: de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de overige verkeerskundige aspecten, de invulling van het voorbeeldkarakter van het project en de inpassings- en inrichtingsproblematiek.

De startnotitie geeft aan, dat het MER niet alleen zal moeten ingaan op de wijze van uitvoering, maar ook op de *noodzaak* van infrastructurele maatregelen. Het is belangrijk dat het MER daarbij lokale omstandigheden toetst aan expliciete beleidscriteria.

De operationeel geformuleerde doelstelling kan dienen:

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

6 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 25 en 27, bijlage 4.

Met behulp van een robuustheidscontrole^{7]} kan worden nagegaan in hoeverre een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen (bijvoorbeeld over de ontwikkeling van het wegverkeer) tegen- of meevallen.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. De hardheid van dergelijke besluiten moet ook worden aangeduid. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet et cetera), en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven. Ingegaan moet worden op de relatie met de ruilverkaveling Sluis/Aardenburg^{8]}.

Tevens moet aangegeven worden welke kwalitatieve of kwantitatieve criteria voor beoordeling van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) kunnen worden ontleend aan het beleid inzake landschap, natuur en milieu.

Het MER dient aan te geven voor welke besluiten het is opgesteld. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

7 Deze term gebruikt de Commissie als aanduiding voor de mate waarin een alternatief voldoet (aan doelstellingen of criteria), ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen. Dit ter onderscheid van een *gevoeligheidsanalyse*, die de mate aangeeft waarin de voorspelde omvang van een milieuvariabele afhangt van een andere variabele.

8 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 3 en 35, bijlage 4.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

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

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Mede om beter zicht te krijgen op mogelijke alternatieven kan het zinvol zijn de activiteit op te splitsen in deel-, neven- en vervolgvactiteiten.

Daarbij verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden:

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg). De beschrijving van deze activiteiten kan worden beperkt tot een opsomming van ingrepen met ernstige milieuschade;
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer);
- na functiewijziging van de wegen door de kernen.

Bij de formulering van alternatieven dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project⁹]. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten, waaronder die met betrekking tot de verkeersveiligheid¹⁰].

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

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Opbouw en afbakening

De startnotities geven aan, welke alternatieven de initiatiefnemer in het MER wil beschouwen. De redenen waarom nu juist deze alternatieven zullen worden beschouwd, en andere niet, worden uit de startnotities niet duidelijk. De in de startnotities genoemde alternatieven maken daardoor de indruk betrekkelijk willekeurig tot stand te zijn gekomen. De Commissie adviseert om in het MER een overzicht te geven van alle afzonderlijke maatregelen die, tegen de achtergrond van de probleem- en doelstelling in de brede zin als bedoeld in § 2.1 en

9 Zie § 2.2 van dit advies.

10 Zie bijvoorbeeld inspraakreactie nr. 25, bijlage 4.

§ 2.2 van dit advies, en rekening houdend met de stand van de techniek en met hetgeen naar aanleiding van de startnotitie van verschillende zijden naar voren is gebracht, zouden kunnen worden genomen. Daartoe behoren ook preventieve, mitigerende en compenserende milieumaatregelen. Bijzondere aandacht vraagt de Commissie voor in samenhang met de aanleg van de wegen te treffen voorzieningen op het gebied van landschap, natuur, milieu en leefbaarheid (recreatie, voorzieningen voor langzaamverkeer): in de lengterichting (onder meer: de overgedimensioneerde berm als onderdeel van ecologische infrastructuur) en in de dwarsrichting (aandacht voor kruisende gebruiksstructuren). Ook de wijze van omgaan met bekende en nog niet bekende cultuurhistorie/archeologische structuren en elementen vraagt de aandacht.

Uit deze 'groslijst' zou op basis van een (relatieve) realiseerbaarheids- en doelmatigheidsanalyse een 'catalogus' kunnen worden samengesteld van maatregelen met een duidelijk probleemoplossende potentie. Op grond van beschouwingen over (verhouding tussen de) hoofdaspecten van de probleem- en doelstelling (veiligheid, verkeersafwikkeling, leefbaarheid, voorbeeldfunctie, inrichtingsproblematiek) kunnen nu verbindende en richtinggevende principes voor de samenstelling van alternatieven (uit de 'catalogus') worden geformuleerd. Deze principes moeten eerder worden gezien als 'invalshoeken' voor het zoeken naar alternatieven, niet als basis voor optimalisatie van steeds één aspect van de probleem- en doelstelling. Wanneer tijdens het onderzoek blijkt dat alternatieven die zijn ontwikkeld vanuit verschillende invalshoeken, weinig zullen verschillen (wat betreft feitelijke planinhoud, doelmatigheid en milieu-effecten) of goed kunnen worden gecombineerd, dan verdient het aanbeveling om deze convergentie te benutten en slechts die alternatieven volledig uit te werken die werkelijk onderscheidend zijn. Het aantal uiteindelijk uit te werken alternatieven kan daarmee per rondweg zo veel mogelijk worden beperkt.

Als suggestie geeft de Commissie in overweging, de volgende invalshoeken in beschouwing te nemen voor de ontwikkeling van alternatieven:

1. Uitgaan van de verkeerskundige aspecten en ontwerpnormen (veiligheid, afwikkeling). Dit kan leiden vermoedelijk tot tracés met een ten opzichte van de omgeving 'autonome' ligging (vergelijk de Napoleonsweg). Het lengteprofiel staat niet noodzakelijkerwijs in verband met de interne polderstructuur. Belangrijk aandachtspunt vormen hier de gebruikspatronen en de landschappelijke structuurlijnen die dwars op het lengteprofiel liggen¹¹].
2. Uitgaan van de inpassings- en inrichtingsproblematiek, waarbij de tracés worden opgevat als 'demarcatieline' tussen de stedelijke en de landelijke omgeving.
Voor Breskens gaat het dan om de demarcatie tussen enerzijds de woonbebouwing en het industrieterrein, en anderzijds het agrarisch gebied. Bijzondere aandacht vragen de inrichting van de strook tussen de randweg en de stedelijke bebouwing respectievelijk het bedrijventerrein, en de overgang tussen de rondweg (in combinatie met deze strook) en het agrarisch gebied.

11 Zie bijvoorbeeld inspraakreactie nr. 25, bijlage 4.

Voor Aardenburg en Sluis betreft deze optie veeleer de demarcatie tussen (het gebied dat direct verbonden is met) de historische stad en het agrarisch buitengebied. De rondwegen hebben op deze manier een duidelijke ruimtelijke relatie met de steden waarvan ze de kernen moeten ontlasten en borden door hun ligging voort op het concentrische systeem van voorzieningen die de steden moesten beschermen. De gebieden tussen de rondwegen en de oude stadswallen kunnen zodanig worden ingericht dat de aanwezige cultuurhistorische structuren en elementen goed tot hun recht komen, en dat de potenties voor bij het cultuurhistorisch gegeven passende natuurontwikkeling worden benut¹²].

Belangrijkste aandachtspunten in deze opties zijn:

- de (al dan niet tijdelijke) bestemming en inrichting van de 'bermzone' tussen de nieuwe weg en de bebouwing;
- de gebruikspatronen en de landschappelijke structuurlijnen en elementen waarmee de weg interfereert.

3. Uitgaan van de inpassings- en inrichtingsproblematiek waarbij de tracés worden ingepast in de bestaande interne polderstructuur: ze worden zo veel mogelijk op of parallel aan de bestaande polderwegen gelegd, teneinde de bestaande kavelstructuren zo weinig mogelijk te doorsnijden en de bestaande maat van de polders zo veel mogelijk te handhaven. Belangrijk aandachtspunt is hier de functionele en visuele afstemming tussen de bestaande en de nieuwe infrastructuur.

De afbakening van de beschouwde alternatieven moet worden gemotiveerd, evenals de selectie van het eventuele voorkeursalternatief. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten.

Bij alle alternatieven zal moeten worden bezien, in hoeverre er varianten mogelijk zijn die minder milieuschade veroorzaken en of er mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen.

Ten minste bij het milieuvriendelijkste alternatief zal moeten worden bezien, of naast mitigerende ook compenserende maatregelen zinvol zijn¹³].

3.2.2 **Nulalternatief**

Van de uitwerking van nul- of nulplusalternatieven¹⁴] kan alleen worden afgezien wanneer in het MER wordt aangetoond dat een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het

12 Een voorbeeld: Indien sprake zou zijn van zout water in de ondiepe ondergrond, zou het interessant kunnen zijn om niet alleen na te gaan hoe verzilting van landbouwgronden als gevolg van aanleg van een rondweg kan worden voorkomen, maar ook hoe (in combinatie daarmee) aan de 'stadskant' verzilting juist kan worden gebruikt als aanleiding voor natuurontwikkeling in samenhang met het cultuurhistorisch gegeven. In dit verband wordt gewezen op het feit dat Aardenburg en Sluis destijds gelegen waren aan zeearmen, gedeeltelijk door schorren werden omgeven en daardoor als vanouds een zilt stadsfront hadden.

13 Zie bijvoorbeeld inspraakreactie nr. 29, bijlage 4.

14 Bestaande uit maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid rond de traverses door Breskens, Sluis en Aardenburg.

doel van het voornemen geen reëel alternatief is. In dat geval kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentiekader^{15]}^{16]}.

3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

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

- het moet – net als de andere alternatieven – realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet gericht zijn op maximale milieuwinst. Wanneer optimalisatie van het ene milieu-aspect ten koste zou gaan van het andere, dienen die in deze gemaakte keuzen te worden verantwoord.

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

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

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

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

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

Een goede (nadere) analyse van de verkeersstromen is daarbij, mede ter onderbouwing van de probleemstelling, noodzakelijk^{17]}. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan (huidige/toekomstige) intensiteiten op de verschillende verbindingen (ook: sluipverkeer), aan de verplaatsingsmotieven (woon-werkverkeer, vrachttransport, toeristisch verkeer en dergelijke) en de herkomst/be-

15 Voor de milieu-aspecten, zie hoofdstuk 4 van dit advies.

16 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 5, 17, 22, 28, 50, 63 en vele anderen, bijlage 4.

17 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 3, 6, 10, 34, 50, 63 en vele anderen, bijlage 4.

stemmingspatronen (ook: aandeel lange-afstandsverkeer). Tevens kan worden aangegeven, of ook andere knelpunten een rol spelen bij de overwegingen om de N677 respectievelijk de N251 en de N675 te weren uit de kern van Breskens respectievelijk Aardenburg en Sluis, bijvoorbeeld de luchtkwaliteit, het economisch verlies of de geluidhinder van de weg door de stadskernen. Bijzondere aandacht is geboden voor de toekomstige opheffing van het autoveer Breskens – Vlissingen, de ingebruikneming van de WOV en de te verwachten infrastructurele vervolgcacties en de relaties met het wegennet in België. Als er onzekerheid bestaat over ontwikkelingen met belangrijke implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met onzekerheden, bijvoorbeeld door het uitwerken van enkele scenario's of aan de hand van gevoeligheidsanalyses.

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet behalve het meest aannemelijke ook het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moeten enkele referentietijdstippen genomen worden. Belangrijk zijn: een tijdstip kort voor de ingebruikneming van de WOV en een tijdstip enige jaren daarna, bijvoorbeeld het jaar 2010. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010.

Studiegebied

Het studiegebied omvat het tracé van de aan te leggen wegen en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

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

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie of zoveel minder als uit oogpunt van verkeersveiligheid relevant.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten. Het is van belang om de milieu-informatie niet alleen te relateren aan normen en doelstellingen van het beleid voor landschap, natuur en milieu, maar ook aan de wijze waarop en de mate waarin functies en belangen in het gebied als gevolg van milieuveranderingen zullen worden beïnvloed (geschaad of bevorderd).

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

Voor zover het gaat om effecten van het *gebruik* van de infrastructuur (het verkeer) moeten de effectbeschrijvingen worden gebaseerd op voorspelde verkeersintensiteiten op de verschillende wegen/wegdelen. Deze kunnen per alternatief verschillen. Het MER dient ten minste indicatief aan te geven wat de mogelijke effecten kunnen zijn van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden. Indien een aanpassingsverkaveling wordt overwogen, dient het MER hier milieu-informatie voor te leveren¹⁸].

Het MER dient ten minste aandacht te besteden aan onderstaande milieu-aspecten:

- verkeersveiligheid
- geluid en trillingen
- lucht
- externe veiligheid
- landschap
- bodem en water
- cultuurhistorie en archeologie
- levende natuur
- integraal woon- en leefmilieu.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Verkeersveiligheid

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan de (veranderingen in) de factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden en aan de daaruit voortkomende (veranderingen in) de verkeersveiligheid in en buiten de bebouwde kom¹⁹]. Voorzover mogelijk moet daarbij een kwantitatieve indicatie worden gegeven van de te verwachten ongevalfrequentie (te onderscheiden naar categorieën van verkeersdeelnemers en naar ernst van ongevallen/aantallen slachtoffers).

18 Zie Besluit m.e.r. 1994, toelichting bij categorie C9.1 tot en met C9.3 landinrichting.

19 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 3, 16 en 41, bijlage 4.

4.3 Geluid en trillingen

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

- de geluidbelasting zo mogelijk berekend met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid²⁰). De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai van de Wet geluidhinder;
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen²¹);
- geluidsaneringsituaties;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- het aantal gehinderden;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatief stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 meter van de weg, met schatting van het schaderisico).

Indien hiertoe aanleiding is kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

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

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

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

21 Zie IL-HR-15-01.

Voorzover zinvol en methodisch mogelijk moet tevens cumulatie van geluidhinder in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

4.4 Lucht

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

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

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

4.5 Externe veiligheid

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijvoorbeeld bij een weg langs een havengebied of nabij een scheepvaartroute) moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

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

- veranderingen in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

4.6 Landschap

Het begrip landschap heeft betrekking op het ruimtelijk systeem, in het bijzonder de (maatschappelijk-) functionele en ecologische betrekkingen tussen de onderdelen daarvan en de (visueel)-esthetische aspecten van die onderdelen en van het geheel. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten zijn (voorzover deze aspecten niet aan de orde komen in de onder § 4.7 - § 4.9 genoemde afzonderlijke aspecten van het landschap)²²]:

- de visueel-ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en het landschapsbeeld; identiteit van het landschap en identificatie van de daarvoor belangrijke elementen en patronen;
- horizontale en verticale samenhang (zichtrelaties, kavelrichtingen of gerichtheid in het landschapsbeeld, gebruiksrelaties, ecologische relaties);
- aanwezigheid van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur, recreatief-toeristisch gebied);
- toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid (mede in verband met de samenstelling van het verkeer);
- de mate waarin het landschap veranderingen in aard en intensiteit van het gebruik kan opnemen²³].

4.7 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater²⁴].

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

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- aardkundige waarden.

22 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 21, 29 en 54, bijlage 4.

23 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 16 en 31, bijlage 4.

24 Zie bijvoorbeeld inspraakreactie nr. 66, bijlage 4.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten gaat het, met name rond Sluis en Aardenburg, vooral om de relictten (patronen en elementen in hun onderlinge samenhang) van de middeleeuwse stadstructuur, die zich overigens in het geval van Aardenburg uitstrekt tot ruim buiten de grenzen van de thans aanwezige omwalling²⁵].

Daarnaast zijn van belang de structuren en elementen die samenhangen met de occupatie en het gebruik van de landelijke omgeving (dijken, kaden, landgoederen, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, wegen- en beplantingspatronen et cetera)²⁶].

4.9 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn²⁷):

- aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, reservaten;
- toekomstige aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- toekomstige aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten;
- toekomstige aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten), waaronder de boomkikker en de roodborsttapuit;
- toekomstige aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

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

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

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

25 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 6 en 24, bijlage 4.

26 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 29 en 34, bijlage 4.

27 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 6, 10, 29 en 53, bijlage 4.

4.10 Integraal woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn²⁸:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in de bebouwde omgeving (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (cumulatie van geluidhinder met trillingshinder, luchtverontreiniging, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen.

4.11 Secundaire effecten

Het MER dient een indicatie te geven van de gevolgen van eventuele secundaire activiteiten. Dit zijn activiteiten die redelijkerwijs zullen worden ondernomen als gevolg van de uitvoering van het gekozen alternatief. Hiertoe kunnen bijvoorbeeld behoren de verbetering of herinrichting van andere wegen, toename van industriële of recreatieve vestigingen en dergelijke.

28 Zie bijvoorbeeld inspraakreacties nr. 6, 8, 41 en vele anderen, bijlage 4.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

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

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

De milieu-effecten van (de voorgenomen activiteit en) de alternatieven moeten worden vergeleken met elkaar, met de autonome milieu-ontwikkeling en met de bestaande milieutoestand. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen.

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

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

6. LEEMTEN IN KENNIS

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

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

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

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

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Dit is te meer van belang omdat het hier een voorbeeldproject betreft. Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

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

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes 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;
- kaartmateriaal te voorzien van een leesbare ondergrond met de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda;
- speciale aandacht te besteden aan het voorbeeldkarakter van het project.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en 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 besluitvorming²⁹], inclusief de belangrijkste waarden van het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

29 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

**bij het advies voor richtlijnen
voor de milieu-effectrapporten
Rondwegen Sluis en Aardenburg
en Rondweg Breskens**

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 mei 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Directie Infrastructuur en Vervoer



Provincie Zeeland

Abdij 6 Postadres: postbus 524 4330 AM Middelburg
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 61 31 04

bericht op brief van: -
uw kenmerk: -
ons kenmerk: 962017/109
afdeling: Bouw en Renovatie
bijlage(n): 2
behandeld door: ir. J.G.M. Bakx
doorkiesnummer: 0118-631580
onderwerp: Rondwegen Sluis en
Aardenburg, en Breskens;
Adviesaanvraag commissie MER
verzonden: **31 MEI 1996**

Aan commissie MER
t.a.v. het Secretariaat
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	L 13 JUNI 1996
nummer:	918-96
dossier:	7901+2 - 7911-1+2 7x (elk)
kopie naar:	Sc 1 P 6 / B 16

Middelburg, 29 mei 1996

Geacht secretariaat van de commissie MER,

De provincie Zeeland heeft van de Minister VROM toestemming gekregen om een beroep te doen op uw commissie MER voor het volgen van een vrijwillige MER-procedure voor de rondwegen Sluis en Aardenburg en voor de rondweg Breskens. Hierbij verzoek ik u mij advies uit te brengen over de vervolgstudie MER ten behoeve van de genoemde rondwegen. De startnotities van beide projecten zend ik u hierbij in zeventvoud toe.

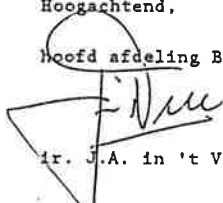
Uit praktische overwegingen verzoek ik u voor beide projecten tezamen één werkgroep te installeren.

De startnotities liggen van 10 juni tot en met 1 juli 1996 ter inzage bij de gemeenten en de provincie. De informatiebijeenkomsten zijn gepland op 13 en 17 juni 1996, respectievelijk om 19.00 uur in het "Wapen van Breskens" te Breskens en om 19.30 uur in het gemeentehuis van de gemeente Sluis/Aardenburg. De inspraakreacties zullen u na de datum van tervisielegging worden toegezonden, zodat u deze bij uw advies kunt betrekken.

Voor nadere informatie en afspraken voor uw gebruikelijke schouwbezoek aan het betrokken gebied kunt u contact opnemen met ir. J.G.M. Bakx van de Directie Infrastructuur en Vervoer (0118-631580) of de afdelingssecretaresse (0118-631565).

Hoogachtend,

hoofd afdeling Bouw en Renovatie,


ir. J.A. in 't Veld.

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 108 d.d. 10 juni 1996

Directie
Infrastructuur en
Vervoer



Bekendmaking

Informatie-avonden Rondwegen Aardenburg, Breskens en Sluis

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Oostburg en Sluis-Aardenburg maken bekend dat in verband met de voorgenomen aanleg van rondwegen bij de kernen Aardenburg, Breskens en Sluis door de provincie Zeeland informatie-avonden gehouden zullen worden.

Voor de rondwegen bij Breskens zal die informatie-avond gehouden worden op donderdag 13 juni 1996 om 19.00 uur in "Het wapen van Breskens", Grote Kade 33 te Breskens.

Voor de rondwegen bij Aardenburg en Sluis zal de informatie-avond gehouden worden op maandag 17 juni 1996 om 19.30 uur in het stadhuis Groote Markt 1 te Sluis.

Aan de orde zullen komen de startnotities van de Milieu-Effectenrapportage voor deze infrastructurele voorzieningen. Aanleg daarvan zal geschieden in opdracht van de provincie Zeeland en wel in het kader van het project Duurzaam Veilig.

De startnotities liggen vanaf 10 juni tot en met 1 juli 1996 ter inzage bij de gemeenten en de provincie Zeeland. Tot 1 juli 1996 kunnen schriftelijke reacties worden gestuurd naar Provincie Zeeland; ir. J.G.M. Bakx, postbus 524, 4330 AM Middelburg.

De Milieu-effectenrapportages zullen richtgevend worden voor de opstelling van de planologische regeling (bestemmingsplannen) voor deze rondwegen.

Oostburg/Sluis, 8 juni 1996

Burgemeester en wethouders van
Oostburg,
J. Kruize, burgemeester
C. Geerse, secretaris

Burgemeester en wethouders van
Sluis-Aardenburg,
C.J. van Liere, burgemeester
J.M.W.H. Jansen, secretaris

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland

Bevoegd gezag: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Sluis-Aardenburg en van de gemeente Oostburg

Besluit: vrijwillige m.e.r.-procedure (voor de drie rondwegen)

Categorie Besluit m.e.r.: n.v.t.

Activiteit: De aanleg van rondwegen voor snelverkeer bij Sluis, Aardenburg en Breskens.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotities: 10 juni 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 28 augustus 1996

Samenstelling van de werkgroep:

ir. M.M.U. van Dis (voorzitter)

ir. L. van Nieuwenhuijze

ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep: G.F.W. Herngreen

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

Sluis / Aardenburg

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cic. m.e.r.
1.	96.....	C.D. Herman en 10 gelijklopende reacties	Aardenburg	960809
2.	960710	S. Martin en G. Martin-Bex	Aardenburg	960809
3.	960710	J.C. de Feijter en 1 gelijklopende reactie	Aardenburg	960809
3a.	96.....	idem en 1 gelijklopende reactie	Aardenburg	960809
4.	960714	N.J. Praat en R. Meyler en 200 gelijklopende reacties	Aardenburg	960809
5.	960714	G.C.M. Timmermans	Aardenburg	960809
6.	960709	J. Ruesen en 123 gelijklopende reacties	Aardenburg	960809
7.	960712	SD. Abramoff	Aardenburg	960809
8.	96.....	Fam. de Baere	Aardenburg	960809
9.	960701	J. van Gilst	Aardenburg	960809
10.	960710	E.J.M. Wijffels	Aardenburg	960809
11.	960713	J. Flikweert en C. Dees	Aardenburg	960809
12.	960711	P. van Guekelbergh	Aardenburg	960809
13.	960717	Ondernemersvereniging Warvo	Aardenburg	960809
14.	960703	M.E.M. Leurgangs	Aardenburg	960809
15.	960701	Stichting Scouting Aardenburg	Aardenburg	960809
16.	960710	S. van Male	Aardenburg	960809
17.	960702	Fam. E. Buijse	Aardenburg	960809
18.	960715	A.C.A. en E.C.A. Baecke	Aardenburg	960809
19.	96.....	H. Buysse	St. Margriete	960809
20.	960705	St. R.K. Beheer der Dischgoederen St. Jan	Aardenburg	960809
21.	96.....	Bewoners van Bogaardstraat 92	Aardenburg	960809

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	960712	Commissie van Beheer N.H. Diaconie	Aardenburg	960809
23.	960715	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen	Terneuzen	960809
24.	960719	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	960809
25.	960720	Fietsersbond enfb, afdeling Zeeland	Middelburg	960809
26.	96.....	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer	Amersfoort	960809
27.	960708	Zeeuwse Milieu Federatie	Goes	960809
28.	960713	Natuurbeschermingsvereniging 't Duumpje	Oostburg	960809
29.	960719	Stichting Het Zeeuwse Landschap	Heinkenszand	960809
30.	960708	Agrarisch West Zeeuws-Vlaanderen	--	960809
31.	960709	H. Almekinders	Retranchement	960809
32.	960708	Fam. de Coster	Aardenburg	960809
33.	960708	Middenstandsvereniging Sluis	Sluis	960809
34.	960712	T. Buysse	Sluis	960809
35.	960704	A.M. de Feijter	Aardenburg	960809
36.	960716	Fam. Kool-Boute	Sluis	960809
37.	96.....	C.J. Almekinders	Retranchement	960809
38.	960701	A.J.J. Butijn	Aardenburg	960809
39.	960701	J.I. Butijn en 2 gelijkkluidende reacties	Aardenburg	960809
40.	960701	S.E. Butijn-Luteijn	Aardenburg	960809
41.	960304	Th.H.R. Buijsse	Aardenburg	960809
42.	960713	E.R.C. Mertens	Retranchement	960809
43.	960710	Actiecomité Draaiburg	Aardenburg	960809
44.	960715	H. van de Vijver	Sluis	960809
45.	960713	J. de Bruijkere-Dierikx	Aardenburg	960809
46.	960712	F.L.M. Heuts namens E. Heuts	Retranchement	960809
47.	960701	E. Lannoije	Knokke	960820
48.	960702	H.S.A. van Vooren	Sluis	960820

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
49.	960705	Burgemeester en Wethouders gemeente Sluis-Aardenburg	Sluis	960820
50.	960620	R.A.J. Keijzer en A.A.M. Wittebrood	Oostburg/- IJzendijke	960820
51.	960630	F.G. Hering	Aardenburg	960820
52.	960617	A. Schijven	Sluis/Aarden- burg	960820
53.	960626	Vleermuiswerkgroep Nederland	Wageningen	960820

Breskens

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
54.	960709	J.G. Dees	Breskens	960809
55.	960715	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen	Terneuzen	960809
56.	960720	Fietersbond enfb, afdeling Zeeland	Middelburg	960809
57.	960624	J.I. Risseeuw	Breskens	960809
58.	960624	L.A. de Vlieger	Breskens	960809
59.	960629	A.M.G. de Badts	Breskens	960809
60.	960701	H. Temmerman	Hoofdplaat	960809
61.	960629	R.J. Sonnevijlle en 20 gelijklopende reacties	Breskens	960809
62.	960702	Drie Zeeuwse Landbouw Organisaties - 3 ZLO	Goes	960809
63.	96.....	A.J. Cardon	Breskens	960809
64.	960701	Fam. A. Schol-de Nood	Breskens	960809
65.	96.....	Agrarisch West Zeeuws-Vlaanderen	Breskens	960809
66.	960529	Waterschap Het Vrije van Sluis	Breskens	960809
67.	960621	J.G. Dees	Zeewolde	960809

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cle. m.e.r.
68.	960710	F.H. van Ooteghem	Breskens	960809
69.	960709	H. Buijsse en J. de Waal	Breskens	960809
70.	960713	Natuurbeschermingsvereniging 't Duumpje	Oostburg	960809
71.	960712	Fam. J.J. Brugge-Geijssens	Breskens	960809
72.	960718	Burgemeester en wethouders van Oostburg	Oostburg	960809
73.	960620	R.A.J. Keijzer en A.A.M. Wittebrood	Oostburg en IJzendijke	960820
74.	960625	P.C.A. Dekkers	Breskens	960820
75.	960625	Zeeuwse Milieu Federatie	Goes	960820
76.	960606	V.A. Verstraete	Breskens	960820