

# **Aanvulling op het MER N61 Hoek-Schoondijke**

6 maart 2008

# **Aanvulling op het MER N61 Hoek-Schoondijke**

6 maart 2008

---

## Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>Waarom deze aanvulling op het MER N61 Hoek-Schoondijke</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Probleem- en doelstelling project	6
1.3	Alternatieven en varianten	7
1.4	Leeswijzer	8
<b>2</b>	<b>Adviezen commissie voor de milieueffectrapportage</b>	<b>10</b>
2.1	Inleiding	10
2.2	Algemeen oordeel van de commissie over de milieueffectrapportage	10
2.3	De adviezen uit het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage	11
<b>3</b>	<b>Standpunt</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>Verkeersintensiteiten en prognoses</b>	<b>19</b>
4.1	Inleiding	19
4.2	Actualisatie intensiteiten	19
4.3	Conclusie intensiteiten	20
<b>5</b>	<b>Geluid en luchtkwaliteit</b>	<b>21</b>
5.1	Inleiding	21
5.2	Lucht	21
5.3	Geluid	21
5.3.1	Algemeen	21
5.3.2	Schoondijke	22
5.4	Trilling	24
5.5	Conclusie	24
<b>6</b>	<b>Verkeersonveiligheid en effect van maatregelen</b>	<b>25</b>
6.1	Inleiding	25
6.2	Analyse verkeersonveiligheid N61	25
6.3	Prognose van het effect van de oplossingen ten behoeve van de verkeersveiligheid N61	26
6.3.1	<i>Inleiding</i>	26
6.3.2	<i>Oorzaak van de ongevallen en effect van maatregelen</i>	26
6.4	Maatregelen ter verbetering van de veiligheid op het onderliggend wegennet	28
6.5	Totaal aantal slachtoffers in het studiegebied	30
6.6	Conclusie	30
<b>7</b>	<b>Natureffect alternatieven en varianten</b>	<b>31</b>
7.1	Inleiding	31
7.2	Erratum effect op natuur door de alternatieven N61	32
7.3	Erratum, effect op natuurgebieden halfronde omleiding Schoondijke	33
7.4	Kwaliteit van de natuurgebieden	34
7.5	Vermindering geluidhinder voor vogels	35
7.6	Vleermuizen Schoondijke	35

---

7.7	MMA Schoondijke	36
<b>8</b>	<b>Overwegingen ten behoeve van het standpunt</b>	<b>37</b>
8.1	Inleiding	37
8.2	Overwegingen standpunt N61 Hoek-Schoondijke	37
8.2.1	Aantal rijstroken	37
8.2.2	Lucht	38
8.2.3	Geluid	38
8.2.4	Natuurschade	38
8.3	Overwegingen standpunt Schoondijke	42
<b>9</b>	<b>Elementen standpunt in het MER</b>	<b>43</b>
9.1	Inleiding	43
9.2	Elementen in standpunt in de Trajectnota/MER	43
<b>10</b>	<b>Conclusie</b>	<b>46</b>
10.1	Advies commissie voor de milieueffectrapportage	46
10.2	Betrouwbaarheid informatie gebruikt voor het standpunt	46
10.3	N61	46
10.4	Schoondijke	47

Bijlage 1 'Aanvullende informatie over RW61 Hoek-Schoondijke'

Bijlage 2 Conceptrapport: 'Effectbeoordeling luchtkwaliteit OTB N61 Hoek-Schoondijke'

---

# 1 Waarom deze aanvulling op het MER N61 Hoek-Schoondijke

---

## 1.1 Aanleiding

Voor het project N61 Hoek-Schoondijke zijn de volgende stappen genomen:

2000 publicatie Trajectnota/MER  
2001 advies van de commissie voor de milieueffectrapportage  
2003 bekendmaking standpunt

In de tracéwet procedure wordt het standpunt gepubliceerd samen met de uitwerking van het standpunt in het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Er zijn 3 redenen om eerst een aanvulling op het MER te publiceren voordat verder gegaan kan worden met het OTB:

- 1) In het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage wordt gesproken van essentiële tekortkomingen in de Trajectnota/MER. In eerste instantie was het de bedoeling om deze tekortkomingen recht te zetten in het OTB. Door voortschrijdend inzicht is in augustus 2007 besloten om een aanvulling op het MER te maken. In hoofdstuk 2 wordt uitgebreid ingegaan op het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage en waar in deze aanvulling op het MER op de verschillende adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage wordt ingegaan.
- 2) Er zaten enkele onvolkomenheden in de Trajectnota/MER die in deze aanvulling op het MER worden gecorrigeerd.
- 3) In 2001 is aanvullende informatie over RW61 Hoek-Schoondijke aangeleverd aan de commissie voor de milieueffectrapportage naar aanleiding van vragen. Dit stuk is niet eerst gepubliceerd. De commissie voor de milieueffectrapportage heeft dus niet de inspraak mee kunnen wegen in hun toetsingsadvies. Om dit toch mogelijk te maken is het rapport *Aanvullende informatie over RW61 Hoek-Schoondijke* als bijlage 1 van deze aanvulling op het MER opgenomen. Voor de goede orde: het rapport in bijlage 1 betreft informatie uit 2001 en is dus op onderdelen niet actueel. Daar waar er conflicterende informatie in staat met de aanvulling op het MER, moet uitgegaan worden van de informatie in de aanvulling op het MER.

Deze aanvulling op het MER betreft een aanvulling op de *Trajectnota/MER RW61 Schoondijke-Hoek* die in 2000 is gepubliceerd. Daar waar relevant wordt in deze aanvulling ook informatie uit de Trajectnota/MER gepresenteerd. Dit is met name van toepassing daar waar nieuwe gegevens vergeleken moeten worden met de oude

---

gegevens uit de Trajectnota/MER. Op [www.rw61.nl](http://www.rw61.nl) kunt u de Trajectnota/MER downloaden. Ook kunt u de Trajectnota/MER RW61 aanvragen bij Rijkswaterstaat Zeeland via 0118 622000.

## 1.2 Probleem- en doelstelling project

In 2000 is er een Trajectnota/MER gepubliceerd met in hoofdlijnen de volgende probleemstelling. Deze probleem- en doelstelling wordt hierbij nogmaals weergegeven als achtergrondinformatie van deze aanvulling op het MER.

### *Probleemstelling N61 tussen Schoondijke en Hoek*

RW61 heeft een te hoge mate van verkeersonveiligheid en een relatief slechte doorstroming van het verkeer.

De verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door de meervoudige functie van de weg (langzaam zwaar verkeer, met name veel landbouwverkeer, op de hoofdrijbaan), door lange rechte stukken met abrupte knikjes, ontbreken van een barrière in de smalle berm tussen hoofdrijbaan en fietspaden.

Door de meervoudige functie van de weg is de daadwerkelijke capaciteit lager dan de ontwerpcapaciteit, waardoor de doorstroming te traag verloopt en ook door de weggebruikers de doorstroming als onvoldoende wordt ervaren. Ook door de ongelijke verdeling van het verkeersaanbod over het jaar kunnen doorstromingsproblemen optreden.

In het studiegebied is door verschillende oorzaken (onder andere kortere routes en de trage, en zodanig ervaren, doorstroming op de N61) sprake van relatief veel doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet. Dit is vanuit verkeersveiligheid en vanwege de optredende hinder ongewenst.

Op plaatsen waar de weg de (provinciale) ecologische hoofdstructuur (verder in dit rapport afgekort als (P)EHS) doorsnijdt, is sprake van barrièrewerking.

### *Probleemstelling Schoondijke*

De huidige N61 doorsnijdt de kern van Schoondijke.

In de kern Schoondijke treedt hinder en overlast op door het doorgaande verkeer. De hinder wordt met name veroorzaakt door verkeersgeluid en trillingen.

### *Doelstelling N61 Hoek-Schoondijke: verbeteren verkeersveiligheid*

- afname van de verkeersonveiligheid op verbinding Hoek – Schoondijke met ten minste de streefdoelen uit het SVVII;
- Zover mogelijke verdere verbetering van de (intrinsieke) verkeersveiligheid op basis van de lange termijn doelstelling van SVVII (intrinsiek veilig verkeers- en vervoerssysteem).

---

Doelstelling Schoondijke: verbeteren leefbaarheid

- vermindering aantal geluidgehinderden in de kern van Schoondijke met 50% ten opzichte van 1986;
- Vermindering trillingshinder in de kern van Schoondijke.

In de probleemanalyse is geconcludeerd dat de RW61 in de huidige situatie een niet optimale verkeersafwikkeling te zien geeft. Dit geeft aanleiding tot het formuleren van de volgende ondergeschikte doelstellingen:

- Zo mogelijk een verbetering van de functie van RW61 voor doorgaand verkeer en extern gerelateerd verkeer op de hoofdverbinding Hoek Schoondijke;
- Geen verslechtering en zo mogelijk een verbetering van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet;
- Verminderen van sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

### 1.3 Alternatieven en varianten

In de Trajectnota/MER staan de alternatieven en varianten beschreven van oplossingen voor de problemen op de N61 Hoek-Schoondijke. Aangezien de effecten van de alternatieven en varianten op allerlei aspecten een belangrijk onderdeel uitmaken van deze aanvulling op het MER, staan de alternatieven en varianten hieronder nogmaals beschreven.

**tabel 1** De alternatieven voor de problemen op de N61 Hoek-Schoondijke

Code	Naam	Uitgangspunt
Nul	nulalternatief	situatie die in 2010 zal ontstaan zonder ingrepen aan de N61
Nulplus	nulplus-alternatief	alleen aanpakken ergste knelpunten: Bestaande weg voorzien van 3 rotondes en een parallelweg aan één zijde.
A	autoweg-alternatief	nieuwe weg uitvoeren als autoweg: aanpassen alignement, kruispunten en aanleg parallelwegen. Snelheidslimiet maximaal 100 km/uur
GOW	gebiedsontsluitingsweg-alternatief	nieuwe weg uitvoeren met gescheiden rijrichting, geen vermenging van snel en zwaar langzaam verkeer en 5 aansluitingen uitgevoerd als rotonde
S	stroomweg-alternatief	nieuwe weg uitvoeren met gescheiden rijrichting, geen vermenging van snel en zwaar langzaam verkeer Snelheidslimiet maximaal 100 km/uur
MMA	meest-milieuvriendelijk alternatief	bestaande rijbaan reconstrueren. Aanleg parallelwegen aan beide zijden en 9 rotondes, verder worden alle aansluitingen gesaneerd.

**tabel 2** De onderzochte varianten voor de problemen in Schoondijke

Code	Naam	Uitgangspunt
Nul	nulalternatief	situatie die zal ontstaan zonder ingrepen in 2010
Nulplus	nulplus-alternatief	de problemen door de weg door Schoondijke verminderen door het treffen van maatregelen zoals stiller asfalt en snelheidsremmende maatregelen
A1 en A2	korte kwartrond zuid	kwartronde omleiding van de N61 zuidelijk om Schoondijke, aansluitend op de N58 nabij de molen van Schoondijke.
A3	Groot kwartrond zuid	kwartrond omleiding van de N61 zuidelijk van Schoondijke op grotere afstand van de bebouwing van Schoondijke dan bij A1 en A2.
B	Half rond	dit betreft de zuidelijke omleiding A3, doorgetrokken met westelijke omleiding, aansluitend op de N58 richting Breskens.
MMA	meest-milieuvriendelijke variant	In de trajectnota/MER is de omleidingsvariant A1 aangemerkt als MMA omdat deze een redelijke mate van probleemoplossend vermogen koppelt aan beperkte effecten op natuur.

#### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat een overzicht van de adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage. Per advies wordt aangegeven waar in dit rapport ingegaan wordt op deze adviezen.

Hoofdstuk 3 geeft het standpunt zoals ingenomen in 2003 door het bevoegd gezag.

Hoofdstuk 4 gaat in op het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage om rekening te houden met de geactualiseerde prognoses van de verkeersintensiteiten met een gevoeligheidsanalyse.

In hoofdstuk 5 wordt gekeken of er aanleiding bestaat om de effect op geluid en luchtkwaliteit zoals weergegeven in de Trajectnota/MER te actualiseren.

Verder gaat dit hoofdstuk in op het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage om nader in te gaan op de doelstelling voor de traverse Schoondijke, het doelbereik en de effectiviteit van de verschillende varianten.

Hoofdstuk 6 gaat in op de verkeersonveiligheidsanalyse en op de effecten op de verkeersveiligheid van de verschillende mogelijke maatregelen.

Hoofdstuk 7 is gewijd aan de natuureffecten van de verschillende alternatieven en varianten van de Trajectnota/MER.

In hoofdstuk 8 staat de afweging hoe het standpunt uit 2003 tot stand is gekomen.



---

In hoofdstuk 9 wordt aangegeven of de elementen waar het standpunt uit is opgebouwd volledig zijn onderzocht in de Trajectnota/MER, samen met de aanvulling op het MER.

Hoofdstuk 10 trekt conclusies over het standpunt.

---

## 2 Adviezen commissie voor de milieueffectrapportage

### 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een integraal overzicht van de adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage. Per advies wordt in **vet** aangegeven waar in dit rapport ingegaan wordt op deze adviezen.

Paragraaf 2.2 betreft het algemene oordeel van de commissie voor de milieueffectrapportage, paragraaf 2.3 geeft een overzicht van de adviezen.

De volledige tekst van het advies van de commissie over de milieueffectrapportage is te vinden via de link:

<http://www.eia.nl/mer/adviezen/a829ts.pdf>

### 2.2 Algemeen oordeel van de commissie over de milieueffectrapportage

Tijdens de toets van de Trajectnota/MER heeft de commissie voor de milieueffectrapportage om aanvullende informatie gevraagd. Het bevoegd gezag heeft deze in maart 2001 aangeleverd. Vervolgens heeft de commissie voor de milieurapportage op basis van de Trajectnota/MER *en* de aanvullende informatie haar advies uitgebracht.

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) tezamen de essentiële informatie aanwezig is over oplossingen

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

Op grond van het MER en de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) concludeert de Commissie dat voor overige oplossingen het “nee, tenzij”-principe in acht moet worden genomen. Indien deze overige oplossingen in de besluitvorming worden overwogen, dan adviseert de Commissie om nadere informatie te vergaren en te presenteren in een nieuwe *aanvulling* op het MER. De belangrijkste informatie betreft:

- gegevens over de mogelijkheden om de aantasting van de EHS die bij die oplossingen optreedt, te verminderen of voorkomen (d.w.z. een aanvulling op het onderdeel mitigerende maatregelen);  
→ **Hoofdstuk 8 van dit rapport gaat in op het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage om te kijken naar de mogelijkheden om de aantasting van de EHS te verminderen of te voorkomen.**

- 
- gegevens ten behoeve van een afweging of er een zwaarwegend maatschappelijk belang bestaat dat dergelijke oplossingen rechtvaardigt (d.w.z. een aanvulling op de probleemanalyse);  
→ **Op dit punt wordt ingegaan in hoofdstuk 8 en 10.**
  - gegevens op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat de minder ingrijpende oplossingen redelijkerwijs niet als oplossingen kunnen worden beschouwd (eveneens een aanvulling op de probleemanalyse);  
→ **Op dit punt wordt ingegaan in hoofdstuk 8 en 10.**

### **2.3 De adviezen uit het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage**

Hieronder volgt een opsomming van de adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage uit het toetsingsadvies. Ook wordt aangegeven waar in deze Aanvulling op het MER ingegaan wordt op deze adviezen.

#### Paragraaf 2.3.1 Verkeersintensiteitsprognoses

De Commissie acht het van wezenlijk belang om bij de keuze van oplossingen de actuele en de te verwachten verkeersintensiteiten te betrekken. Zij leidt uit het MER en de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) af dat er geen erg grote toename van de verkeersintensiteit op de betrokken weggedeelten te verwachten is.

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

**→ Hierop wordt in hoofdstuk 3 ingegaan**

#### Paragraaf 2.3.2 Verkeersonveiligheidsanalyse

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

**→ Dit komt terug bij de prognose van de verkeersveiligheidseffecten van de verschillende maatregelen in hoofdstuk 6.**

#### Paragraaf 2.3.3 Verkeersonveiligheidsprognoses

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

---

verkeersonveiligheidsanalyse naar voren komen (zie § 2.3.2). Indien de keuze zou vallen op ingrijpende oplossingen (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, autoweg respectievelijk kwart- of halfboogoplossingen), dan acht zij het noodzakelijk om in een nadere aanvulling te onderbouwen hoe de verkeersonveiligheid zich ontwikkelt. Daartoe adviseert zij om op het traject Hoek-Schoondijke een systeem van ongevalsregistratie te introduceren en aan de hand van deze monitoring betere verkeersonveiligheidsprognoses te maken. Op basis van geactualiseerde verkeersonveiligheidsregistratie en -prognoses kan dan de effectiviteit van dit voorkeursalternatief worden heroverwogen.

**→ In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op deze twee punten.**

Paragraaf 2.4.2 Bescherming ingevolge de Vogel- en Habitatrichtlijn, en de conventie van Bern.

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

**→ In paragraaf 7.3 wordt hier aandacht aan besteed.**

Paragraaf 2.4.3 Bescherming ingevolge het Structuurschema Groene Ruimte.

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

**→ Dit punt krijgt aandacht in paragraaf 7.1**

Noch MER noch Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) besteden aandacht aan *lichthinder* als verstoringfactor voor fauna. Gezien de mogelijkheid om in een later stadium hier mitigerende maatregelen voor te ontwerpen; m.a.w. omdat dit onderwerp geen rol zal spelen voor de standpuntbepaling acht de Commissie dit acceptabel. De Commissie adviseert bij de detaillering van de plannen nader te onderzoeken in hoeverre extra maatregelen zinvol zijn. In de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) wordt terecht aangegeven dat bij aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden in kerngebieden van de EHS het compensatiebeginsel geldt, en dat dit ook geldt voor een aantal andere gebieden.

**→ Aan lichthinder wordt aandacht besteed bij de detaillering van de plannen in het OTB, zoals geadviseerd wordt door de commissie voor de milieueffectrapportage.**

---

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

**→ In het kader van het OTB wordt een compensatieplan gemaakt.**

Paragraaf 3.1.1 Onduidelijkheid over afbakening van beschouwde alternatieven en varianten.

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

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

**→ Paragraaf 5.3.2 is hieraan gewijd**

Paragraaf 3.1.2 Meest milieuvriendelijk alternatief/variant

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

**→ Zie 7.4 hierover.**

Paragraaf 3.2

De Commissie constateert dat het MER en de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) vrijwel voorbij gaan aan de mogelijkheid om verschillende ingrepen en maatregelen te combineren tot oplossingen waarbij per deeltraject aanpassingen of maatregelen op maat worden genomen.

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

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

Als wordt overwogen om elementen van de stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en autoweg te combineren met elementen van

---

het nul-, nulplus- en/of milieuvriendelijkst alternatief, dan zal het bevoegde gezag moeten nagaan in hoeverre er geen "aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden" van kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur kan optreden en of het MER plus de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) voldoende basis bieden voor besluitvorming.

**→ Zie hoofdstuk 8**

Paragraaf 3.3.2 Samenhang met andere infrastructuur, in aanpak

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

**→ Dit is opgenomen in het standpunt. Zie hoofdstuk 9**

Paragraaf 3.3.3 Samenhang met ander verkeer

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

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

**→ Doorgaand fietsverkeer krijgt vrijliggende fietspaden langs het gehele tracé. Zie standpunt in hoofdstuk 3.**

Paragraaf 3.4.1 Beoordeling effecten op de bodem

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

**→ In het OTB wordt onderzoek verricht naar de aantasting van dekzandruggen. De enige mogelijke verstoring die in diepere lagen plaats vinden is bij de halfverdiepte fietstunnels. De fietstunnels worden echter dermate ondiep aangelegd dat verstoring/ aantasting niet plaatsvindt. Hier wordt in deze Aanvulling op het MER verder geen aandacht aan besteed.**

---

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

Tijdens het overleg met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer is erkend dat dit geen juiste wijze van beoordeling is. In de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) is een nieuwe beoordeling van de alternatieven voor het aspect 'bodem en water' opgenomen, die aangeeft dat er op dit punt geen verschillen tussen de alternatieven bestaan. De Commissie meent dat deze beoordeling een correct beeld geeft.

De Commissie adviseert om deze correctie te gebruiken in de besluitvorming

**→ De aanvullende informatie is opgenomen in bijlage 1 van deze Aanvulling op het MER. De besluitvorming wordt gebaseerd op de gecorrigeerde effecten.**

Paragraaf 3.4.2 Vertaling van aspectbeoordeling naar totaalbeoordeling

Indien de besluitvorming beperkt is tot de alternatieven en varianten die in dit advies zijn aangegeven, dan adviseert de Commissie om in eerste instantie de (basis-) milieu informatie uit het MER en de Aanvulling (red: hier bedoelt de commissie de aanvullende informatie zoals opgenomen in bijlage 1) te gebruiken, en om bij eventueel gebruik van de multicriteria-analyse de kanttekeningen daarbij in overweging te nemen die in de Aanvulling worden behandeld.

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

**→ Het bevoegd gezag heeft het standpunt ingenomen op basis van het MER en de aanvullende informatie. Zoals de commissie voor de milieueffectrapportage adviseert is dit voldoende voor besluitvorming bij een niet ingrijpend alternatief. Het feit dat het standpunt een niet-ingrijpende oplossing betreft wordt onderbouwd in hoofdstuk 10.**

Paragraaf 3.5 Presentatie

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

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

**→ In paragraaf 1.4 is een leeswijzer opgenomen. In dit rapport is ook de relevante informatie uit de Trajectnota/MER opgenomen. Hoofdstuk 10 bevat de conclusie van de**

---

**aanvulling op het MER. Dit is tevens een samenvatting van de belangrijkste bevindingen van dit rapport.**



---

## 3 Standpunt

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de aanvullende nota's, de ontvangen adviezen en inspraakreacties en afweging van alle belangen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, op 2 mei 2003 het standpunt aangaande de Trajectnota/MER bekendgemaakt.

Dit standpunt wordt pas geformaliseerd met de publicatie van het Ontwerp Tracébesluit. Dit wil zeggen dat de informatie uit deze aanvulling op het MER nog kan leiden tot gewijzigde inzichten over het standpunt dan ten tijde van de standpunt vaststelling in 2003.

Hieronder volgt de integrale tekst.

*Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de ontvangen adviezen en inspraakreacties en afweging van alle belangen kom ik tot het volgende standpunt:*

- *Tussen Hoek en Biervliet wordt de weg aangelegd met 2x2 rijstroken.*
- *Tussen Biervliet en Schoondijke en bij de omleiding Schoondijke wordt de weg aangelegd met 2x1 rijstroken. Ten behoeve van calamiteiten en hulpdiensten worden vluchtstroken aangelegd.*
- *Over het gehele tracé worden de aansluitingen vormgegeven door middel van rotondes.*
- *De ontwerpsnelheid is 100 km/uur, met uitzondering van de omleiding Schoondijke. Hier wordt de weg ontworpen voor een snelheid van 80 km/uur.*
- *De wegvakken worden voorzien van een deklaag die minimaal dezelfde akoestische kwaliteit heeft als ZOAB.*
- *Er komen parallelwegen aan beide zijden. Ter hoogte van natuurgebied De Braakman wordt aan één zijde een parallelweg aangelegd.*
- *Er komt een vrijliggend fietspad van Hoek tot het begin van de omleiding Schoondijke.*
- *De bochten bij IJzendijke en Biervliet worden aangepast.*
- *Bij Schoondijke wordt een halfronde omleiding gerealiseerd ten zuiden en westen van de kern. Het westelijke deel tussen de N58 Schoondijke – Oostburg en de N58 Schoondijke – Breskens wordt uitgevoerd als 2x1 weg.*
- *Er worden rotondes aangelegd op de volgende plaatsen: bij Hoek, tussen de Braakman en Biervliet, ten zuiden van IJzendijke en bij de aansluiting met de N58 Schoondijke – Oostburg. Bij de rotonde ten zuiden van IJzendijke, waar het tracé 2x1 strooks zal zijn, worden aan beide zijden inhaalstroken gerealiseerd.*
- *Er komen 3 tot 4 ongelijkvloerse oversteken ter vermindering van de barrièrewerking.*

- De aanwezige ecologische hoofdstructuur wordt door verschillende plaanpassingen gespaard. Dit wordt bereikt door de uitbreiding van de bestaande infrastructuur ter hoogte van de Braakman zoveel mogelijk aan de noordzijde van de bestaande weg te laten plaatsvinden en ter plekke aan de zuidzijde geen parallelweg aan te leggen.
- In het ontwerp-tracébesluit (OTB) wordt aandacht besteed aan te maken afspraken met de gemeenten en het waterschap over de aanpassing van de diverse lokale sluiproutes: Oostburg - Waterlandkerkje - IJzendijke, Breskens - Hoofdplaat - Biervliet en IJzendijke - Philippine via de Isabellaweg.
- In het OTB wordt aandacht besteed aan te maken afspraken over de toekomstige beheersituatie van de diverse aansluitende wegen en de N58 en N61 door de kern Schoondijke.



**Figuur 1** Het tracé van het standpunt volgt grotendeels het bestaande tracé. Bij Schoondijke wordt voorzien in een halfronde rondweg

## 4 Verkeersintensiteiten en prognoses

### 4.1 Inleiding

De commissie voor de milieueffectrapportage acht het van wezenlijk belang om bij de keuze van oplossingen de actuele en de te verwachten verkeersintensiteiten te betrekken. Er dient zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met geactualiseerde prognoses met een gevoeligheidsanalyse. Hierbij kan dan tevens rekening gehouden worden met de ontwikkelingen in de intensiteiten na de opening van de Westerscheldetunnel.

### 4.2 Actualisatie intensiteiten

In onderstaande tabel staan de intensiteiten uit de Trajectnota/MER (TN/MER) van 1995 en de prognose van 2010 naast de actuele gegevens van 2006 en de actuele prognose van 2013 en 2020. Uit de tabel in de Trajectnota/MER blijkt dat de intensiteiten voornamelijk worden bepaald door de snelheidslimiet. De invloed van de vormgeving van de weg is dus van weinig invloed. De intensiteiten worden in onderstaande tabel dus weergegeven per snelheidslimiet.

**tabel 3** *Intensiteiten alternatieven per snelheidslimiet*

Wegvak	1995 (uit TN/MER)	Prognose 2010 (uit TN/MER)		2006 werkelijk 80 km	Prognose 2013 (Zeeland model 2007) 80 km/uur	Prognose 2013 (Zeeland model 2007) 100 km/uur	Prognose 2020 (Zeeland model 2007) 100 km/uur
		80 km/ uur	100 km/ uur				
RW61 Schoondijke-IJzendijke	5555	5300	9600	7737	8350	9800	11900
RW61 IJzendijke-Biervliet	6399	10100	11200	10500	11500	12200	14300
RW61 Biervliet-Braakman	7700	13000	13650	11100	14100	14200	17700
RW61 Braakman-Hoek	7200	12800	13650	11312	14150	14200	17600
RW61 Hoek-rotonde WST	9200	16300	16000	12317	11900	12000	13600
RW58 Breskens-Schoondijke	7994	5850	6300	6500	6250	7050	7600
RW58 Schoondijke-Oostburg	7563	7100	11200	8400	7600	8700	9000
Waterlandkerkje-IJzendijke	4254	5850	2020	3200	3400	2800	2600
Hoofdplaat-Biervliet	2450	2300	1800	2700	3000	750	750
IJzendijke-Philippine (Isabellaweg)	1616	1000	870	1600	350	170	170
Philippine-Hoek	2941	3050	3000	2500	2550	2600	2700

---

### 4.3 Conclusie intensiteiten

Uit de vergelijking van de intensiteiten uit de Trajectnota/MER met de actuele intensiteiten en prognoses kunnen de volgende conclusies getrokken worden.

→ Prognose N61 met limiet van 100 km/uur.

De in de Trajectnota/MER verwachte intensiteiten in 2010 op het grootste deel van de N61 (19 van de 21 kilometer), aangepast naar een weg met een limiet van 100 km per uur, passen in het algemeen mooi tussen de actuele cijfers van 2006 en 2013. Hieruit valt de conclusie te trekken dat voor het deel van de **N61 tussen Schoondijke en Hoek** de intensiteitenprognoses uit de Trajectnota/MER voor de 100 km/uur alternatieven betrouwbaar waren. Het effect van de opening van de Westerscheldetunnel op de verkeersintensiteiten is dus goed ingeschat.

De prognose voor de intensiteiten op de **N61 tussen Hoek en de rotonde met de Westerscheldetunnelweg** blijkt in de Trajectnota/MER te hoog. Dit is een wegvak van 2 kilometer. In plaats van de verwachte ruim 16000 motorvoertuigen per dag in 2010, blijken er in 2006 nog maar ruim 11.500 motorvoertuigen per dag op dit deel van de N61 te zitten. Ook in 2013 geeft de prognose een lagere intensiteit dan eerder verwacht in de Trajectnota/MER; 12000 motorvoertuigen per dag. De prognose van de verkeersintensiteiten voor dit wegvak zijn dus naar beneden bijgesteld na het openen van de Westerscheldetunnel.

→ Prognose N61 met limiet van 80 km/uur.

De intensiteit die bij een snelheidslimiet van 80 km/uur verwacht wordt op de **N61 Hoek – Schoondijke**, maar ook op de vervolgroutes over de N58, zijn zowel in de prognoses van de Trajectnota/MER als in de actuele prognoses lager dan bij de 100 km/uur alternatieven. De conclusie uit de Trajectnota/MER dat de hoofdroute via de N61 en de N58 meer verkeer trekt bij een limiet van 100 km/uur op de N61 dan bij een limiet van 80 km/uur, kan gehandhaafd worden.

In de Trajectnota/MER werd verwacht dat de **N61 van Schoondijke naar IJzendijke** en de **N58 Schoondijke-Oostburg** veel minder verkeer zou krijgen te verwerken met een limiet van 80 km/uur op de N61 dan met een 100 km/uur limiet. Uit de werkelijke intensiteiten van 2006 en de actuele prognoses voor 2013 blijkt dat de eerdere grote verschillen op deze routes minder groot zijn geworden.

→ Overige routes

De prognoses voor 2010 in de Trajectnota gaven aan dat de **sluiproutes** minder zullen worden gebruikt bij opwaardering van de N61 naar een limiet van 100 km/uur. De actuele prognoses voor 2013 geven datzelfde beeld. Dit effect was in de Trajectnota/MER groter bij de route over Waterlandkerkje dan bij de route over Hoofdplaat. Volgens de actuele inzichten is dit andersom.

---

## 5 Geluid en luchtkwaliteit

### 5.1 Inleiding

Voor de standpuntbepaling moet ook rekening gehouden worden met de effecten van de alternatieven en varianten op lucht en geluid. In dit hoofdstuk wordt gekeken of er aanleiding is om de informatie zoals weergegeven in de Trajectnota/MER te actualiseren.

Ook wordt in paragraaf 5.3.2 ingegaan op het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage om in te gaan op de doelstelling voor de traverse Schoondijke, het doelbereik en de effectiviteit van de verschillende varianten.

### 5.2 Lucht

Om te achterhalen of luchtkwaliteit nader onderzocht moet worden voor alle alternatieven en varianten zijn de volgende feiten belangrijk:

- Er is een voorlopig luchtkwaliteitsonderzoek beschikbaar waarin de effecten op lucht door het standpunt met 100 km/uur inzichtelijk worden. Relevant voor de besluitvorming in het kader van de milieueffectrapportage is de bevinding dat er *geen* luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. De waarden blijven er ruim onder. Het voorlopig luchtkwaliteitsonderzoek dat gemaakt is voor het concept OTB N61 Hoek Schoondijke is opgenomen als bijlage 2 van dit rapport.
- De actuele inzichten rond de intensiteiten op de N61 in 2013 geven aan dat er beperkt verschil is tussen de intensiteiten van de snelheidslimieten. 4.3 Het verschil tussen de snelheidslimieten op het grootste deel van de N61 blijft ruim onder de 1000 motorvoertuigen. Op 1 wegvak is er een verschil van bijna 1500 motorvoertuigen per etmaal.
- De prognoses voor de alternatieven met een snelheidslimiet van 80 km/uur zijn lager dan de prognoses van de alternatieven met een snelheidslimiet van 100 km/uur. Het standpunt, met een limiet van 100 km/uur, betreft dus een worst case scenario. De norm wordt bij het standpunt niet overschreden. De grenswaarden worden dus ook bij de alternatieven met een limiet van 80 km/uur niet overschreden.

Op basis van deze feiten kan geconcludeerd worden dat niet alleen bij het standpunt, maar ook bij de overige alternatieven er geen problemen zijn met de luchtkwaliteit. De verschillen tussen de intensiteiten in de trajectnota/MER ten opzichte van de actuele intensiteiten zijn daarbij minder van belang

### 5.3 Geluid

#### 5.3.1 Algemeen

Hieronder worden de ontwikkelingen weergegeven sinds de publicatie van de trajectnota/MER, op basis waarvan bepaald kan worden of het geluidsonderzoek uit het trajectnota/MER geactualiseerd moet worden.

- 
- 1) Per 1-1-2007 zijn er relevante wijzigingen doorgevoerd in de Wet Geluidhinder.
  - 2) Er is een kleiner verschil tussen de intensiteitenprognoses van de verschillende alternatieven dan eerder werd aangenomen in de Trajectnota/MER.
  - 3) De toekomstige intensiteiten op het tracédeel ten oosten van Hoek zijn volgens de actuele prognoses naar beneden bijgesteld.
  - 4) Een belangrijk gegeven in de bepaling van geluidseffecten is de toegepaste verharding. In de Trajectnota/MER is voor alle alternatieven behalve de 0- en 0+ uitgegaan van ZOAB. Echter volgens de huidige inzichten zouden wegen met een limiet van 80 km/uur geen ZOAB meer krijgen, maar een verharding met een groter akoestisch effect. Dit betekent dat de oppervlakte van de >50dB(A) contour bij de MMA en GOW toeneemt en overeen zal komen met de 0 en 0+ alternatieven.

Ad1) Het toepassen van de gewijzigde Wet geluidhinder zal niet leiden tot gewijzigde onderlinge verhouding van effecten van de verschillende alternatieven. Zodoende is het ten behoeve van de besluitvorming niet nodig om een herberekening op basis van de gewijzigde wet geluidhinder toe te passen.

Ad2) Doordat de alternatieven met een limiet van 100 km/uur meer verkeer verwerken op de hoofdrijbaan van de N61, hebben deze een groter akoestisch effect dan de alternatieven met een snelheidslimiet van 80 km/uur. Uit de actuele intensiteitenprognoses blijkt dat de alternatieven met een limiet van 100 km/uur nog steeds hogere intensiteiten hebben dan alternatieven met een limiet van 80 km/uur. Echter, de verschillen zijn kleiner dan in de trajectnota/MER. Ook de verschillen in akoestisch effect zijn dus kleiner geworden, waardoor de alternatieven met een limiet van 100 km/uur relatief minder ongunstig werden ten opzichte van de alternatieven met een snelheidslimiet van 80 km/uur. Het standpunt was voorzien van een snelheidslimiet van 100 km/uur. Dit ondanks het nadeel op de N61 ten opzichte van de alternatieven met een limiet van 80 km/uur. Met de nieuwe bevindingen wordt het standpunt dus relatief gunstiger.

Ad 3) De intensiteiten ten oosten van Hoek zijn met vergelijkbare waarde naar beneden bijgesteld voor zowel de alternatieven met een limiet van 80 km/uur als van 100 km/uur. Dit betekent dat het akoestisch effect van het standpunt lager is dan eerder voorspeld in de Trajectnota/MER, en dat er geen onderscheidend vermogen zal ontstaan uit een nieuw akoestisch onderzoek.

### **5.3.2 Schoondijke**

Voor Schoondijke is geluid een belangrijke variabele. Beperken van de geluidhinder is het hoofddoel voor dit gedeelte van het project. De commissie voor de milieueffectrapportage adviseert om in te gaan op de doelstelling voor de traverse Schoondijke, het doelbereik en de effectiviteit van de verschillende varianten.

---

### **Doelstelling Schoondijke**

De doelstelling voor Schoondijke is in de Trajectnota/MER gekwantificeerd en luidt:

“vermindering van het aantal geluidgehinderden in 2010 in de kern van Schoondijke met 50% t.o.v. 1986”.

Deze kwantificering is ten onrechte niet overgenomen in de samenvatting van de Trajectnota/MER RW61 Schoondijke-Hoek uit 2000.

### **Effecten van de varianten op geluid Schoondijke**

Uitgangspunt voor de akoestische effecten van de varianten is tabel 7.37 uit de Trajectnota/MER RW61.

In hoeverre zijn de gegevens in deze tabel nog actueel? Moet deze tabel geactualiseerd worden omdat de verkeersprognoses afwijken van de intensiteitenprognoses in de Trajectnota/MER?

Om hier gevoel voor te krijgen moet gekeken worden naar een aantal zaken:

- 1) Blijft de probleemstelling overeind?
- 2) Verandert het effect van de verschillende variabelen dusdanig dat de conclusie van de Trajectnota/MER verandert?

Ad 1) De actuele prognoses voor 2013 van de verkeersintensiteiten door het dorp Schoondijke in de 0-situatie (weg door het dorp met intensiteiten die horen bij een limiet van 80 km/uur op de N61) zijn hoger dan die in de Trajectnota/MER. Dit betekent dat het probleem groter is geworden en de probleem- en doelstelling ongewijzigd kan blijven. Het probleem zal ook in de toekomst naar 2020 niet oplossen, gezien de actuele prognose voor de verkeersintensiteiten in 2020.

Ad 2) Het effect van de variabelen is afhankelijk van de intensiteiten en dus van de keuzen voor een limiet van 80 km per uur of 100 km/uur op de rest van het tracé tussen Hoek en Schoondijke

#### *80 km/uur*

Bij een snelheidslimiet van 80 km/uur op de N61 Hoek-Schoondijke gaat er volgens de actuele prognose 3000 motorvoertuigen per etmaal meer verkeer over de N61 dan verwacht werd in de Trajectnota/MER. Het effect van de omleidingsvarianten is dan groter.

De actuele prognose van het verkeer over de N58 in 2013 is iets hoger dan de oude prognose van 2010 in de Trajectnota/MER. Gezien de verwachte autonome groei van het verkeer en het kleine verschil is dit volgens verwachting. Het inzicht over het akoestisch effect van het verkeer over de N58 zoals ingeschat in de Trajectnota/MER is dus ongewijzigd.

#### *100 km/uur*

Bij een limiet van 100 km/uur op de N61 Hoek – Schoondijke gaat er 2500 motorvoertuigen/etmaal minder verkeer over de N58 Schoondijke – Oostburg. De akoestische hinder langs dit weggedeelte volgens de actuele inzichten is iets minder dan voorspeld in de Trajectnota/MER.

---

De hoogte van de intensiteiten en daarmee de akoestische belasting blijft hoog, zodat de omleidingsvarianten een sterke reductie geven van de hinder. Dit geeft dezelfde beslisinformatie als de trajectnota/MER.

#### **5.4 Trilling**

De andere doelstelling voor Schoondijke is vermindering van trilling. Aangezien de halfronde omleiding het doorgaande verkeer om Schoondijke heen leidt, wordt daarmee deze doelstelling het beste gehaald. Bij de 0 en 0+ varianten- en in mindere mate de kwartrond omleiding, blijft doorgaand verkeer door de kern van Schoondijke rijden, en wordt de doelstelling niet of beperkt gehaald. De actuele inzichten rond de toekomstige intensiteiten en de effecten daarvan, geven dezelfde beslisinformatie als de trajectnota/MER.

#### **5.5 Conclusie**

Ook met de actuele intensiteitenprognoses blijven problemen in Schoondijke bestaan op het gebied van geluid en trilling.

Er is geen aanleiding aan te nemen dat het onderscheidend vermogen van de omleidingsvarianten uit de trajectnota/MER wijzigt: de oplossingen 0,- 0+ en kwartrond variant geven geen of beperkte oplossing van de problemen. De halfronde omleiding geeft de beste probleemoplossing en voldoet aan de gestelde doelen in de Trajectnota/MER.

Geconcludeerd kan worden dat de actuele intensiteiten geen aanleiding geven het akoestisch onderzoek te herzien.



---

## 6 Verkeersonveiligheid en effect van maatregelen

---

### 6.1 Inleiding

De commissie voor de milieueffectrapportage schrijft in haar advies: *sluit bij het kiezen van oplossingen goed aan op de analyse van de verkeersonveiligheid zoals die nu naar voren komt – vooral de te hoge snelheden, de vele (erf)aansluitingen en het (mede daardoor) onregelmatige verkeersbeeld zoals dat op dit moment geldt. Hieraan wordt tegemoet gekomen in dit hoofdstuk.*

### 6.2 Analyse verkeersonveiligheid N61

Het belangrijkste doel van het project is de verbetering van de verkeersveiligheid. In de Trajectnota/MER en de aanvullende informatie over RW61 Hoek – Schoondijke (zie bijlage 1) zijn de problemen geanalyseerd en zijn de effecten van de alternatieven opgenomen. Dit is zeer uitgebreid gebeurd, met advies van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

In de Trajectnota/MER RW61 Schoondijke-Hoek staat dat de N61 van een wegtype is dat onveilig is, 5 keer zo onveilig als een autosnelweg. Deze conclusie kan aangescherpt worden:

Het aantal slachtoffers was gemiddeld 30 per jaar in de jaren 1997 tot en met 1999. Het bijbehorende risicocijfer is 0,53 slachtoffers per miljoen voertuigkilometer. Het risicocijfer van de moderne veilige wegen ligt tussen de 0,05 en 0,07. De huidige N61 was ten tijde van de Trajectnota/MER dus tot 10 keer zo onveilig als de moderne veilige wegtypen.

Het aantal slachtoffers per jaar op de N61 fluctueert sterk. In 2006 vielen er 34 slachtoffers op de N61. Het risicocijfer van 2006 bedraagt 0,45 slachtoffers per miljoen voertuigkilometer. Het aantal slachtoffers is weliswaar hoger dan in de Trajectnota/MER, maar de voertuigprestatie is ook gestegen, zodat het risicocijfer wat lager is. Het actuele risicocijfer is nog steeds erg hoog en heeft dezelfde orde van grootte als in de Trajectnota/MER.

In bijlage 1 zijn de ongevallen geanalyseerd aan de hand van de ongevallenregistratie van AVV. Daaruit bleek dat vele ongevallen relatie hebben met de aanwezigheid van aansluitingen. Daarnaast zijn ongevallen geanalyseerd aan de hand van processen verbaal van de ongevallen.

Uitgebreidere analyse van de problemen zoals de commissie voor de milieueffectrapportage adviseert op basis van een systeem van ongevalsregistratie, is een projectoverstijgende aangelegenheid dat op landelijke schaal bekeken moet worden. Bovendien is de inschatting dat dit niet per definitie significant beter inzicht levert over aanleiding en oorzaak. Op basis van deze afwegingen is dus besloten niet in te gaan op het advies van de commissie om een nieuw systeem van ongevallenregistratie te creëren voor dit project.

---

### 6.3 Prognose van het effect van de oplossingen ten behoeve van de verkeersveiligheid N61

#### 6.3.1 Inleiding

De commissie voor de milieueffectrapportage adviseert om op basis van een nieuw systeem van ongevalregistratie betere verkeersonveiligheidsprognoses te maken van de verschillende mogelijke maatregelen en de effectiviteit ervan te bepalen.

Het is echter niet mogelijk om veiligheidsprognoses te maken van de verschillende maatregelen op de N61 op basis van de ongevalsanalyses van de weg in de huidige vormgeving. In plaats daarvan zijn de prognoses voor de N61 gebaseerd op het effect van de verschillende maatregelen zoals gemonitord en onderzocht door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

De commissie voor de milieueffectrapportage adviseert ook om bij het kiezen van de oplossingen goed aan te sluiten op de analyse van de verkeersonveiligheid zoals opgenomen in de aanvullende informatie over RW61 Hoek-Schoondijke in bijlage 1 van deze aanvulling. Hieronder volgt een verdiepingsslag op deze analyse. Deze is tot stand gekomen in overleg met de SWOV.

#### 6.3.2 Oorzaak van de ongevallen en effect van maatregelen

Uitgaande van de huidige situatie en de huidige en toekomstige intensiteiten worden de effecten van verschillende opeenvolgende maatregelen aan de N61 ingeschat op het aantal slachtoffers op de N61. Ook wordt het nieuwe risicocijfer ingeschat, uitgaande van het in de Trajectnota/MER vastgestelde risicocijfer van 0,53 slachtoffers per miljoen voertuigkilometer.

##### **Niets doen**

In de Trajectnota/MER wordt de weg gekarakteriseerd als inherent onveilig. Bij ongewijzigde vormgeving is er geen aanleiding te verwachten dat dit cijfer zal dalen. Door stijging van de intensiteit van 50% tot 2010 als gevolg van de Westerscheldetunnel zal het aantal slachtoffers toenemen naar 45 per jaar. Het aantal doden is gemiddeld 1 per jaar. Dit effect treedt dus op bij het 0-alternatief.

##### **Langzaam verkeer van de hoofdrijbaan (80 km/uur)**

Een beperkt aantal ongevallen op de N61 wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van langzaam zwaar verkeer op de hoofdrijbaan van de N61. Ook geven 'trekkers op de weg' een groot gevoel van onveiligheid voor de weggebruikers. Om het zware langzame verkeer van de hoofdrijbaan af te krijgen is het nodig om *1 parallelweg* aan te leggen:

Het effect is -10% van het aantal slachtoffers op wegvakken. Het effect is klein omdat de erfaansluitingen niet afgesloten kunnen worden, omdat anders de bestemmingen aan de zijde zonder parallelweg niet meer bereikbaar zijn. Ongevallen hebben voor een groot deel te maken met de aanwezigheid van (erf)aansluitingen. Bij een verhouding van 40% ongevallen op wegvakken en 60% op kruispunten, wordt het risicocijfer  $(0,4 * 0,53 * 0,9) + (0,6 * 0,53) = 0,51$ . De

---

maatregel geeft een besparing van 1-2 slachtoffers tot 43-44 slachtoffers.

De vormgeving van de weg met deze maatregelen komt overeen met het alternatief 0+.

#### **Aantal aansluitingen beperken tot 5 (80 km/uur)**

Ongevallen op de N61 vinden vooral plaats op aansluitingen. Om aansluitingen te laten vervallen zijn twee parallelwegen nodig om alle bestemmingen bereikbaar te houden. Effect op wegvak -50% door wegvallen erfaansluitingen en oversteken.

Het effect van het wegvallen van aansluitingen is -100% van het aantal slachtoffers op die aansluiting. De overblijvende 5 aansluitingen zijn druk, en hebben naar verhouding 70% aandeel in aantal slachtoffers op kruispunten. Risicocijfer wordt

$(0,4*0,53*0,5)+(0,6*0,53*0,7)=0,33$ . Dit is een besparing van ongeveer 17 slachtoffers tot 28 slachtoffers

#### **Overblijvende 5 aansluitingen ombouwen tot rotonde (80 km/uur)**

De overblijvende aansluitingen ombouwen tot rotonde levert een besparing op van 85% van het aantal slachtoffers op die aansluitingen:

$(0,4*0,53*0,5)+(0,6*0,53*0,7*0,15)=0,14$ . Dit is een besparing van ongeveer 33 slachtoffers tot 12 slachtoffers.

De vormgeving van de weg met deze maatregelen komt in hoofdlijnen overeen met het alternatief MMA. Het verschil zit hem in het aantal aansluitingen. Bij het MMA zijn er 9 rotondes.

#### **Moeilijk overrijdbare of harde middenscheiding aanbrengen**

Deze maatregel komt pas in beeld na aanleg 2 parallelwegen en wegvallen van aansluitingen. Effect moeilijk overrijdbare scheiding is minder dan een harde scheiding. Het verschil van effect in aantal ongevallen is niet groot. Echter de ongevallen die gebeuren zijn wel ernstig. Samen met het vervallen van de erfaansluitingen en verbreding van de rijstroken is de totale reductie van slachtoffers op de wegvakken 80%.  $(0,4*0,53*0,2)+(0,6*0,53*0,7*0,15)=0,076$ . Dit is een besparing van ongeveer 38-39 slachtoffers tot 6-7 slachtoffers.

#### **Overige duurzaam veilige aanpassingen**

Met een obstakelvrije zone, verharde berm en het verbeteren van de bochten (ruimer maken) is het effect - 85% van het aantal slachtoffers op wegvakken. Het risicocijfer wordt dan

$(0,4*0,53*0,15)+(0,6*0,53*0,7*0,15)=0,065$ . Dit zijn 5-6 slachtoffers.

De vormgeving van de weg met deze maatregelen komt overeen met het alternatief GOW.

#### **Aansluitingen verder beperken tot 3 en ombouwen tot rotonde (100 km/uur)**

Ter verbetering van de bereikbaarheid is er de wens om de N61 op te waarderen naar een weg met een snelheidslimiet van 100 km/uur. Er is nog weinig ervaring met rotondes op 100 km/uur wegen. Het valt te verwachten dat een rotonde bij een snelheidslimiet van 100 km/uur iets onveiliger is dan met een limiet van 80 km/uur. Hoeveel onveiliger is mede afhankelijk van de maatregelen aan en op de weg om duidelijk te

maken dat men een rotonde nadert, de vormgeving van de rotonde en het aantal aansluitingen. Als het aantal aansluitingen bij een limiet van 100 km/uur beperkt blijft tot 3 rotondes, wordt ingeschat dat het totaal aantal ongevallen vergelijkbaar is met 5 rotondes en 80 km/uur met de aanvullende veiligheidsmaatregelen.

Bijkomend voordeel van 3 rotondes is dat sluiproutes geen rechtstreekse aansluiting meer krijgen op de N61. Er zal daardoor minder sluihverkeer over de sluiproutes rijden. Het betreft de routes over Hoofdplaat en Waterlandkerkje.

### 3 ongelijkvloerse aansluitingen maken (100 km/uur)

Het effect van ongelijkvloerse aansluitingen (100 km/uur) is gering ten opzichte van rotondes (80 km/uur). De grootste winst zit in de beperking van het aantal aansluitingen van 5 naar 3. Op deze 3 kruispunten zat ongeveer 50% van het aantal slachtoffers op kruispunten.  $(0,4 * 0,53 * 0,15) + (0,6 * 0,53 * 0,5 * 0,15) = 0,055$ . Dit is een besparing van ongeveer 40-41 slachtoffers tot 4-5 slachtoffers. De vormgeving van de weg met deze maatregelen komt overeen met het alternatief S.

**tabel 4** Aantal slachtoffers in 2010

Wegvak	ongewijzigd	1 parallelweg	2 parallelwegen	middenscheiding en bredere rijstrook	overige DV aanpassingen
Aansluitingen					
veel ongewijzigd	45	43-44	nvt	Nvt	nvt
5 ongewijzigd	Nvt	Nvt	28	23	22
5 rotondes (80 km/uur)	Nvt	nvt	12	6-7	5-6
3-4 rotondes (100 km/uur)	Nvt	nvt	Nvt	nvt	5-6
3 ongelijkvloers (100 km /uur)	Nvt	nvt	Nvt	nvt	4-5

### NB

Bovenstaande getallen hebben grote onnauwkeurigheidsmarges. Ze geven een indruk, en zijn bedoeld om de effecten ten opzichte van elkaar te kunnen wegen. Verkeersveiligheid is geen harde wetenschap. Door de kleine getallen, de grote onzekerheidsmarges en de grote invloed van toeval, zijn in de praktijk grote uitschieters naar boven en beneden mogelijk.

### 6.4 Maatregelen ter verbetering van de veiligheid op het onderliggend wegennet

Hieronder worden van verschillende combinaties van maatregelen de effecten gegeven. Deze analyse is in samenwerking met de SWOV tot stand gekomen.

#### Niets doen (N61=80 km/uur weg)

Risicocijfer (Aantal slachtofferongevallen per miljoen voertuigkm) is 0,51 (wegen voor alle verkeer of gedeeltelijk gesloten verklaring). Het aantal slachtoffers is 36-37.

---

Aangezien de intensiteiten in 2010 gemiddeld iets zijn gestegen en het karakter van de N61 ongewijzigd blijft (80 km/uur), stijgt het aantal slachtoffers op het OWN iets. Met name op de als sluiproute bekend staande weg over Waterlandkerkje stijgt de intensiteit en dus ook het aantal slachtoffers. In totaal vallen 37-38 slachtoffers.

#### **N58 wordt GOW**

Dit stond in de planning voor 2001-2004 en is gerealiseerd. Het risicocijfer van de N58 werd ingeschat 0,07. Dit cijfer blijkt ook gerealiseerd te worden op de nieuwe N58. De rest blijft 0,51. Het aantal slachtoffers wordt 31-32 slachtoffers.

#### **Duurzaam veilig inrichten van het OWN (N61= 80 km/uur weg)**

Het risicocijfer van een duurzaam veilig ingerichte erftoegangsweg in een duurzaam veilig wegennetwerk is 0,12. Dit zijn 7-8 slachtoffers. Dit risicocijfer kan alleen gehaald worden als de erftoegangsweg gebruikt wordt ter ontsluiting van erven. In dat geval zit er alleen bestemmingsverkeer op de weg, die het accepteert dat de weg voorzien is van allerlei maatregelen om de snelheid te reduceren voor de veiligheid en de leefbaarheid van hun leefomgeving.

Als ondanks dat een weg in de praktijk veel door doorgaand (sluip)verkeer wordt gebruikt, toch de inrichting krijgt van een erftoegangsweg, dan is de vormgeving van de weg niet afgestemd op de functie van de weg. Dit gaat dan gepaard met irritatie en risicovol rijgedrag van het doorgaande verkeer. Aangezien niet voldaan wordt aan de randvoorwaarden zal het risicocijfer voor een erftoegangsweg met veel doorgaand verkeer hoger zijn dan 0,12 en kan oplopen tot het risicocijfer voor een weg voor alle verkeer: 0,51 (31-32 slachtoffers). Dit laatste is van toepassing op het OWN van de N61 (80 km/uur).

Omdat de N61 geen goed alternatief vormt voor de sluiproutes, zal het duurzaam veilig inrichten van deze sluiproutes niet leiden tot het gewenste effect. Vooral de twee wegen die het meest door sluiptverkeer gebruikt worden, de weg over Waterlandkerkje en in mindere mate over Hoofdplaat, zullen hogere risicocijfers kennen. Aangezien juist deze wegen ook de hoogste verkeersprestatie leveren, wordt het 'ideale' risicocijfer van 0,12 bij lange na niet gehaald.

Ter indicatie: de provincie Zeeland gaat uit van een beperking van het gemiddelde risicocijfer van 0,51 naar 0,30. De SWOV vindt dit risicocijfer aannemelijk; het ligt tussen de 0,12 en de 0,51, maar kan niet aangeven wat het meest waarschijnlijke risicocijfer wordt.

Uitgaande van een risicocijfer van 0,30 wordt het aantal slachtoffers 16-17.

#### **Niets doen (N61=100 km/uur weg)**

Risicocijfer blijft gelijk (0,51), maar door de lagere intensiteit vallen er minder slachtoffers. Dit komt neer op 23-24 slachtoffers.

#### **Duurzaam veilig inrichten van het OWN (N61= 100 km/uur weg)**

Door de maatregelen en door het wegvallen van het sluiptverkeer dat nu wel van de N61 gebruik maakt, daalt het risicocijfer sterk. De condities om het risicocijfer van 0,12 (Erftoegangsweg A volgens de

SWOV) te halen zijn aanwezig. De functie en de vormgeving van de weg zijn met elkaar in overeenstemming. Dit komt neer op 6-7 slachtoffers.

**tabel 5** Aantal slachtoffers in tabel 2010 (N58 is GOW met risicocijfer 0,07)

N61 OWN	niet DV ingericht (risicocijfer 0,51)	wel DV ingericht (risicocijfer 0,30)	wel DV ingericht (risicocijfer 0,12)
80 km/uur	31-32	16-17	Nvt
100 km/uur	23-24	nvt	6-7

### Conclusie

Uit deze analyse blijkt dat het risicocijfer van het OWN niet alleen bepaald wordt door de inrichting van het OWN, maar ook door de functie van het OWN. Dit laatste is weer afhankelijk van de inrichting van (snelheid op) de N61. Alleen als de N61 een snelle, aantrekkelijke verbinding wordt, zal het OWN alleen voor erfontsluiting gebruikt worden. Er is dan begrip voor het aanpassen van de weg aan de functie erftoegangsweg, zodat het gewenste effect optreedt: een betere veiligheid en leefbaarheid. Als de N61 een limiet krijgt van 100 km/uur ligt het voor de hand dat het OWN ook verder duurzaam veilig ingericht wordt en minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer.

### 6.5 Totaal aantal slachtoffers in het studiegebied

Hierbij wordt uitgegaan van een duurzaam veilige inrichting van de N61 en het OWN

**tabel 6** Totaal aantal slachtoffers in het studiegebied

N61	OWN	N61	totaal
80 km/uur met 5 rotondes	16-17 (risicocijfer 0,30)	5-6 (risicocijfer 0,065)	21-23
100 km/uur met 3 à 4 aansluitingen	6-7 (risicocijfer 0,12)	4-5 (risicocijfer 0,055)	10-12

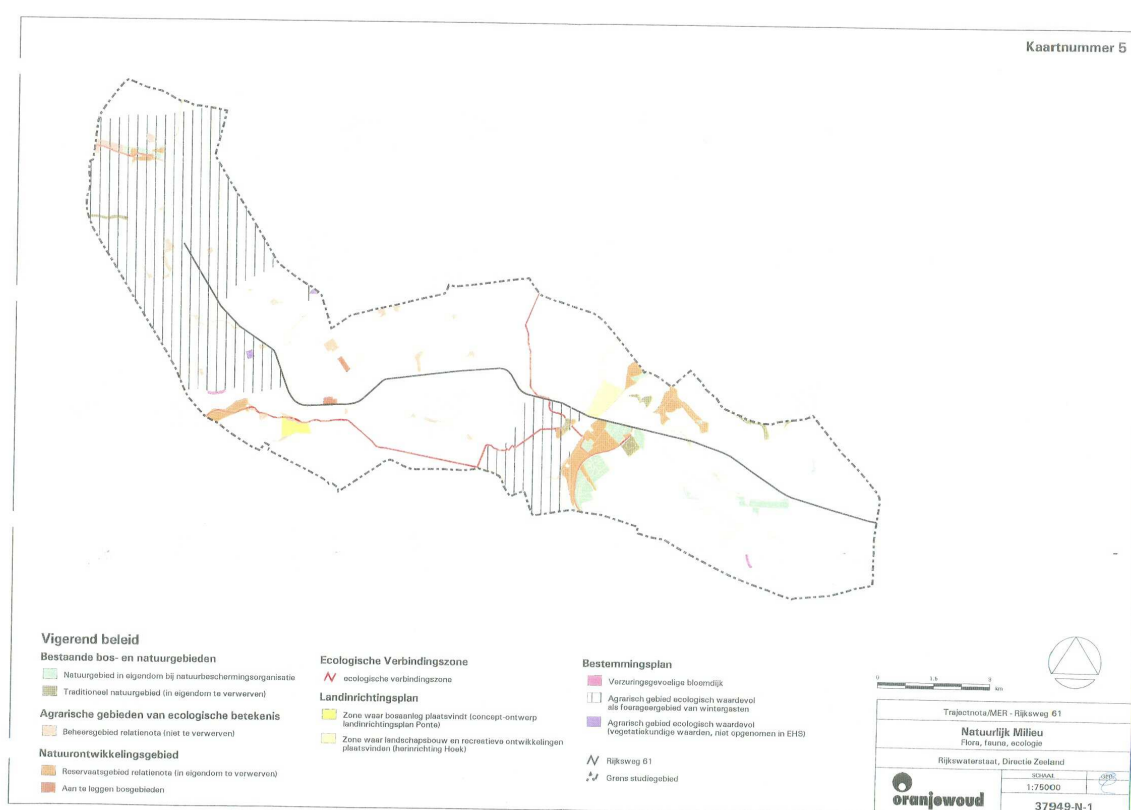
### 6.6 Conclusie

Met de gehanteerde uitgangspunten bleek voor het gehele gebied een duurzaam veilig 100 km/uur alternatief met 3-4 aansluitingen ongeveer 2 maal zo veilig als een duurzaam veilige weg met een limiet van 80 km/uur.

# 7 Natuureffect alternatieven en varianten

## 7.1 Inleiding

In onderstaande figuur uit de Trajectnota/MER uit 2000 staat een overzicht van de natuurwaarden in het studiegebied zoals gehanteerd om de natuureffecten te bepalen.



**Figuur 2** Overzicht natuurwaarden zoals opgenomen in kaart 5 van de kaartenmap van de Trajectnota/MER RW61 Schoon dijke-Hoek

In de Trajectnota/MER staan enkele gebieden niet of onjuist weergegeven. Deze worden in 7.2 en 7.3 gecorrigeerd, zodat met de juiste gegevens de besluitvorming ingegaan kan worden.

Verder wordt in 7.4 ingegaan op de kwaliteit van de natuur van de Braakman, het grootste natuurgebied dat door de N61 geschaad wordt. En er wordt in 7.5, 7.6 en 7.7 ingegaan op enkele adviezen van de commissie voor de milieueffectrapportage: respectievelijk om de geluidhinder op vogels te beperken, de mogelijkheden voor mitigatie en/of compensatie van hinder voor vleermuizen aan te geven en om de 0+ variant voor Schoon dijke aan te merken als MMA.

## 7.2 Erratum effect op natuur door de alternatieven N61

In hoofdstuk 6 blijkt dat de stroomweg de beste oplossing is voor de verkeersonveiligheidsproblemen op de N61.

In de Trajectnota/MER blijkt echter dat deze oplossing tevens de meeste natuur schaadt, voornamelijk gelegen in de Braakman. De natuurschade zoals opgenomen in tabel 7.23 van de Trajectnota/MER bevat een onvolkomenheid: Het water van de Braakmankreek staat in kaart 5 van de kaartenmap van de Trajectnota/MER niet aangemerkt als EHS. Dit is onjuist. De Braakmankreek is wel EHS.

Een ander gebied is in de Trajectnota/MER ten onrechte wèl aangemerkt als (P)EHS: het dorpsbos bij IJzendijke. Dit is compensatieplichtig ecologisch waardevol gebied volgens het bestemmingsplan Oostburg.

In onderstaande tabel staat de oude onjuiste hoeveelheid (P)EHS die vernietigd wordt zoals weergegeven in de Trajectnota/MER, de correctie, en de nieuwe juiste waarde van (P)EHS die vernietigd wordt.

**tabel 7** *Overzicht effecten op de (P)EHS van de alternatieven. Inclusief correctie op Trajectnota/MER RW61 Schoondijkse-Hoek*

criterium	Meeteenheid	Nul	Nul-plus	A	GOW	S	MMA
Verlies PEHS (Trajectnota)	Ha	0	3,3	6,0	6,6	12,0	2,4
water Braakman (erbij)	Ha	0	0,1	0,4	0,4	0,5	0,6
Dorpsbos (eraf)	Ha	0	0,6	0,9	0,7	5,5	0,5
<b>Verlies PEHS (juiste waarde)</b>	<b>Ha</b>	<b>0</b>	<b>2,8</b>	<b>5,5</b>	<b>6,3</b>	<b>7,0</b>	<b>2,5</b>

In tabel 8 staat de oppervlakte ecologisch waardevol gebied uit de bestemmingsplannen van de gemeenten Oostburg en Terneuzen dat door de alternatieven wordt vernietigd zoals opgenomen in de Trajectnota/MER. Hierbij is opgeteld het dorpsbos dat bij nader inzien geen (P)EHS status had. Nota bene: Een groot deel hiervan is niet compensatieplichtig. Dit betreft met name agrarisch gebied dat ecologisch waardevol is als foerageergebied van wintergasten, maar ook delen van het in de bestemmingsplannen opgenomen beheersgebied.



**tabel 8** *Overzicht effecten op ecologisch waardevolle gebieden zoals opgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeenten Oostburg en Terneuzen door de alternatieven. Inclusief correctie op Trajectnota/MER.*

criterium	Meeteenheid	Nul	Nul-plus	A	GOW	S	MMA
Ecologisch waardevol gebied, vastgelegd in bestemmingplan (Trajectnota)	Ha	0	3,6	11,8	9,6	13,4	8,0
Dorpsbos (erbij)	Ha	0	0,6	0,9	0,7	5,5	0,5
<b>Ecologisch waardevol gebied, vastgelegd in bestemmingplan (juiste waarde)</b>	<b>Ha</b>	<b>0</b>	<b>4,2</b>	<b>12,7</b>	<b>10,3</b>	<b>18,9</b>	<b>8,5</b>

Conclusie van deze twee tabellen: De nieuwe waarde van vernietiging van EHS door de alternatieven houdt dezelfde orde van grootte als de oude waarden uit de Trajectnota/MER. Uitzondering betreft het S-alternatief. Dit alternatief tast de (P)EHS veel minder. De aantasting van in bestemmingsplannen opgenomen gebied met ecologische waarden is echter evenveel gestegen. Er treedt geen verschuiving op in de verhouding tussen de alternatieven.

### 7.3 Erratum, effect op natuurgebieden halfronde omleiding Schoondijke

#### *Aantasting gebieden*

De mate van aantasting in hectares van de natuur bij Schoondijke is slechts kwalitatief opgenomen in tabel 7.36 op pagina 156 van de Trajectnota/MER. In de aanvullende informatie aan de commissie voor de mer (zie bijlage 1) is deze natuurschade ook kwantitatief uitgedrukt in verlies van PEHS en versnippering. Dit was een aanvulling op de kwalitatieve beschrijving in de Trajectnota/MER. Hierbij werd ten onrechte uitgegaan van een status als EHS voor enkele onder het tracé gelegen gebieden. Bij het bepalen van de compensatieplicht van het standpunt bleek dat de varianten Schoondijke geen compensatieplichtige EHS of in bestemmingsplan vastgelegde natuur schaden of versnipperen.

In de volgende tabel staat de informatie zoals in 2001 gepresenteerd aan de commissie voor de milieueffectrapportage en opgenomen in bijlage 1 in één tabel met de informatie zoals deze zou moeten zijn.

**tabel 9** *Overzicht aantasting (P)EHS door varianten Schoondijke*

criterium	Meeteenheid	Nul/0+	Kwartrond vloeiend (A1) (MMA)	Kwartrond haaks (A2)	Kwartrond ruim (A3)	Halfrond
Verlies PEHS (info 2001, onjuiste waarde)	Ha	0	0	0	0,7	1,3
Verlies PEHS (juiste waarde)	Ha	0	0	0	0	0

Versnippering EHS; verschil ten opzichte van huidige situatie (info 2001, onjuiste waarde)	M	52; 0	52; 0	52; 0	202; 150	202; 150
Versnippering EHS (verschil ten opzichte van huidige situatie, juiste waarde)	M	52; 0	52; 0	52; 0	52; 0	52; 0

De commissie voor de milieueffectrapportage wijst erop 1) dat de geluidsbelasting in het buitengebied aanzienlijk vergroot wordt, dan wel 2) een aanzienlijke landschappelijke schade oplevert indien deze geluidshinder met schermen of wallen zou worden gemitigeerd.

Ad 1) In het compensatieonderzoek voor de uitwerking van het standpunt is de verstoring door geluid door de omleiding Schoondijkse vertaald naar een compensatieopgave van 0,6 hectare.

Ad 2) het akoestisch onderzoek levert op dat er geen wallen of schermen aangebracht hoeven te worden door de omleiding Schoondijkse. Er is dus geen sprake van landschappelijke verstoring hierdoor.

#### 7.4 Kwaliteit van de natuurgebieden

Naast de kwantiteit, de hoeveelheid hectares, is het voor de besluitvorming ook relevant inzicht te hebben in de kwaliteit van de natuurwaarden. Hieronder volgt een beschrijving van het belangrijkste natuurgebied met EHS status waar de N61 effect op heeft: de Braakman. Voor het overige zijn de gebieden met natuurschade klein en versnipperd. Bij de beschrijving is gebruik gemaakt van de natuurdoeltypen zoals de Provincie Zeeland deze heeft toegekend aan de provinciale ecologische hoofdstructuur op basis van het Handboek Natuurdoeltypen in Nederland (1995).

##### *Braakman*

In de omgeving van de Rijksweg 61 is met name de Braakman ecologisch waardevol. Het gaat om een relatief groot aaneengesloten natuurgebied met de N61 daar dwars doorheen.

Aan de noordzijde van de N61 bevindt zich het natuurdoeltype afgesloten zeearmenlandschap (Braakmankreek). Daarnaast is er aan de noordkant van de Rijksweg 61 een camping gelegen. De oevers van de Braakmankreek zijn op deze locatie in gebruik als recreatiestrand.

Aan de zuidzijde bevinden zich de natuurdoeltypen brakwatergemeenschap, rietland en ruigte, bloemrijk grasland en bosgemeenschappen van zeeklei. Het afgesloten zeearmenlandschap kenmerkt zich door een geringe diepte, een goede waterkwaliteit en een natuurlijk peilbeheer. De oeverlanden bezitten een brakke overspoelingszone. Op het land is brak grasland en brakke ruigte aanwezig en verloopt de successie naar bos traag. De Braakmankreek wordt door

---

talrijke water- en moerasvogels gebruikt als rust-, broed- en foerageergebied. Ook is de kreek van belang voor overwinterende vogels. Brakwater gemeenschappen komen voor in kreken, waarvan de waterhuishouding direct onder invloed staat van zeewater en in polders met zoute kwel. In de Braakman komt dit natuurdoeltype voor net ten zuiden van de Rijksweg 61. Het water is van belang voor diverse water- en moerasvogels. Aangrenzend bevindt zich rietland en ruigte, van belang voor broedende rietvogels en zoogdieren zoals waterspitsmuis. Het bloemrijke grasland ten westen en oosten van het Isabellakanaal is belangrijk weidevogelgebied. Tevens is ten zuiden van de Rijksweg 61 bos gelegen van het type bosgemeenschappen van zeeklei. Tot dit type behoren Abelen-lepenbos, Droog en Elzenrijk Essen-lepenbos en Schietwilgenbos. Het is vooral van belang voor vogels als Blauwborst en Torenvalk. Van het Isabellakanaal is bekend dat deze gebruikt wordt als vliegroute door de Meervleermuis.

Binnen de Braakman zal op initiatief van de Provincie Zeeland nog op grote schaal nieuwe natuur ontwikkeld worden. Het gaat met name om bloemrijk grasland ten zuiden van de Rijksweg 61 en bos aan de westzijde van de Braakman. Ook zijn er voornemens om tussen de camping en het nieuw aan te leggen bos een brede ecologische zone in te richten. Kritische doelsoorten voor de verdere ontwikkeling van de Braakman zijn otter, roerdomp en kleine karekiet. Verder wordt er van uit gegaan dat in de toekomst ree mogelijk zal voorkomen in het aan te leggen bos. Hiervoor wordt tijdens de reconstructie van de N61 een reepassage aangelegd in de vorm van een tunnel onder de weg door.

### **7.5 Vermindering geluidhinder voor vogels**

De commissie voor de milieueffectrapportage vindt dat de aanvulling in moet gaan op de mogelijkheden voor mitigerende maatregelen ter bescherming van deze gebieden. Het gaat de commissie hier om de beperking van geluidhinder voor vogels.

In de aanvullende informatie van 2001 in bijlage 1 staat dat de hinder voor vogels niet verder wordt beperkt, er wordt immers al rekening gehouden met het aanbrengen van ZOAB.

In de uitwerking van het standpunt is echter vastgesteld dat de geluidsbelasting op het natuurgebied Braakmankreek niet mag toenemen door de aanleg van de N61. Dit bleek mogelijk door de mitigerende maatregel *dubbellaags ZOAB* toe te passen. Ook de aanleg van de geluidwal die voortvloeit uit het akoestisch onderzoek van het standpunt, zorgt ervoor dat de geluidhinder voor vogels wordt beperkt.

Het verder beperken van de geluidhinder door geluidsschermen wordt niet verder uitgewerkt omwille van het landschap.

### **7.6 Vleermuizen Schoondijke**

In het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage staat dat er bij de keuze voor één van de omleidingsvarianten in de aanvulling aangegeven moet worden of er maatregelen kunnen worden overwogen om de verstoring van de betreffende vleermuissoorten te

---

mitigeren, dan wel – als mitigeren onmogelijk, ineffectief of onvoldoende blijkt – welke compensatie kan worden geboden.

In de toetsing van de gevolgen van de verbetering van de N61 voor Flora en Faunawet soorten is geïventariseerd welke vleermuizen aanwezig zijn in het studiegebied. Nabij de halfronde omleiding Schoondijke zijn de ruige dwergvleermuis en de watervleermuis aangetroffen.

→ De ruige dwergvleermuis is een minder algemene soort. De soort werd twee keer aangetroffen langs twee verschillende watergangen nabij Schoondijke. Deze watergangen worden doorsneden door de halfronde omleiding. Een klein deel van de jachtbiotoop wordt dus aangetast. Dit is in verhouding echter maar een klein deel van het totaal beschikbare jachtbiotoop. Bovendien worden beide watergangen voorzien van een ecoduiker die geschikt is voor de ruige dwergvleermuis om onderdoor te vliegen. De halfronde omleiding zal dus geen effect hebben op het voorkomen van de ruige dwergvleermuis in het gebied.

→ De watervleermuis is een zeer algemene soort vleermuis in Nederland. Het effect van de omleiding Schoondijke is als volgt beoordeeld:

De vernieuwing van de N61 gaan niet ten koste van de hoeveelheid geschikt jachtbiotoop van de watervleermuis. Op enkele plekken wordt het jachtbiotoop echter wel doorsneden door de weg. Op deze plaatsen zal er een ecoduiker geplaatst worden. Een dergelijke duiker biedt voldoende ruimte voor de vleermuizen om onder de weg door te vliegen zodat ze zonder problemen van het jachtgebied aan de ene kant naar het jachtgebied aan de andere kant van de weg kunnen. Het is bekend dat watervleermuizen dit soort duikers zonder problemen gebruiken. Wel moet er op worden gelet dat op de locaties waar de weg het jachtbiotoop van de watervleermuis passeert, geen straatverlichting wordt geplaatst. Dat zou namelijk wel voor een verstoring van het jachtgebied zorgen. Door het toepassen van de ecoduikers en het niet plaatsen van verlichting wordt voorkomen dat er een negatief effect ontstaat op het jachtgebied van de watervleermuis.

## **7.7 MMA Schoondijke**

De commissie voor de milieueffectrapportage stelt voor om de 0+ variant Schoondijke als MMA aan te merken.

Er zijn 2 argumenten om dit advies niet over te nemen.

- 1) een MMA moet een reëel alternatief zijn. Dit houdt in dat het gepaard moet gaan met een redelijke probleemoplossend vermogen. In paragraaf 5.3.2 blijkt dat de 0+ variant een zeer beperkt probleemoplossend vermogen heeft. Met het 0+ wordt de doelstelling die gesteld is voor de problematiek Schoondijke, niet gehaald.
- 2) In paragraaf 7.3 werd duidelijk dat in afwijking van hetgeen in de Trajectnota/MER voorspeld werd, de halfrond variant en dus ook de kwartrond variant geen natuur vernietigt. Geen van de varianten Schoondijke is dus ingrijpend voor de natuur.

---

## 8 Overwegingen ten behoeve van het standpunt

---

### 8.1 Inleiding

Met de informatie in hoofdstuk 5 en 6 is duidelijk dat de doelen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het oplossen van de leefbaarheidsproblemen in Schoondijke, het beste gehaald worden door het alternatief Stroomweg in combinatie met een halfronde omleiding Schoondijke. Om het optimale effect te krijgen moet ook het OWN aangepast worden.

Maar de commissie voor de milieueffectrapportage heeft geoordeeld dat voor het gedeelte Hoek-Schoondijke alleen de essentiële informatie aanwezig is voor de MMA-, 0- en 0+ alternatieven en voor de traverse Schoondijke voor de 0 en 0+ variant. De overige alternatieven tasten te veel (P)EHS aan. De commissie voor de milieueffectrapportage adviseert indien de overige alternatieven werden overwogen dan de 0, 0+ of de MMA rekening te houden met *de mogelijkheden om de aantasting van de EHS die bij die oplossingen optreedt, te verminderen of te voorkomen.*

Met de bovenstaande bevindingen is voor het standpunt onderzocht of een variant ontwikkeld kan worden met het oplossend vermogen van de stroomweg en een vernietiging van (P)EHS vergelijkbaar of minder dan de alternatieven en varianten waarvan de commissie voor de milieueffectrapportage vond dat daar de essentiële informatie aanwezig was.

### 8.2 Overwegingen standpunt N61 Hoek-Schoondijke

#### 8.2.1 Aantal rijstroken

Voor het standpunt (zie hoofdstuk 3) is afgewogen dat er voor het oostelijk deel van het tracé 2x2 rijstroken nodig zijn, in verband met de daar verwachte I/C verhoudingen in de zomer. Het overige deel van het tracé wordt uitgevoerd met 2x1 rijstroken.

Aangezien de actuele inzichten over de toekomstige intensiteiten bij een limiet van 100 km/uur grotendeels vergelijkbare waarden opleveren als in de Trajectnota/MER (zie hoofdstuk 4), is er geen aanleiding om dit te heroverwegen.

Het verkeersveiligheidseffect van de stroomweg hield ook verband met de aantrekkelijkheid van de weg voor het doorgaand verkeer. Als deze groot genoeg is, zal er minder sluipverkeer bestaan en is de verkeersveiligheid in het totale studiegebied het meest optimaal. Voor het standpunt is afgewogen dat de afwaardering van de stroomweg naar een deel met 2x1 rijstroken, afbreuk doet aan de aantrekkelijkheid van de doorgaande functie. Langzamere weggebruikers, zoals vrachtwagens en auto's met caravan, rijden geen

---

100 km/uur. Dit levert frustratie op omdat deze voertuigen niet ingehaald kunnen worden. Vandaar dat er na het verlaten van de rotondes gelegenheid wordt geboden om langzamer verkeer in te halen via inhaalstroken.

De uitvoering van de weg met 2x2- of 2x1 rijstroken heeft geen relatie met de mate van natuurvernietiging. De breedte van beide uitvoeringen zijn gelijk, omdat de 2x1 uitgevoerd wordt met vluchtstroken. Dit hangt samen met de voor de veiligheid gewenste fysieke scheiding van de rijstroken.

### **8.2.2 Lucht**

Bij de bepaling van het standpunt werd aan het belang van de verbetering van de verkeersveiligheid een grote waarde gehecht. Hierdoor werden de negatievere effecten op lucht door het standpunt ten opzichte van de alternatieven met een snelheidslimiet van 80 km/uur geaccepteerd.

Uit hoofdstuk 5 is gebleken dat het standpunt niet leidt tot overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit. Aangezien het effect van de andere alternatieven vergelijkbaar of beter is, worden er door geen van de alternatieven normen overschreden.

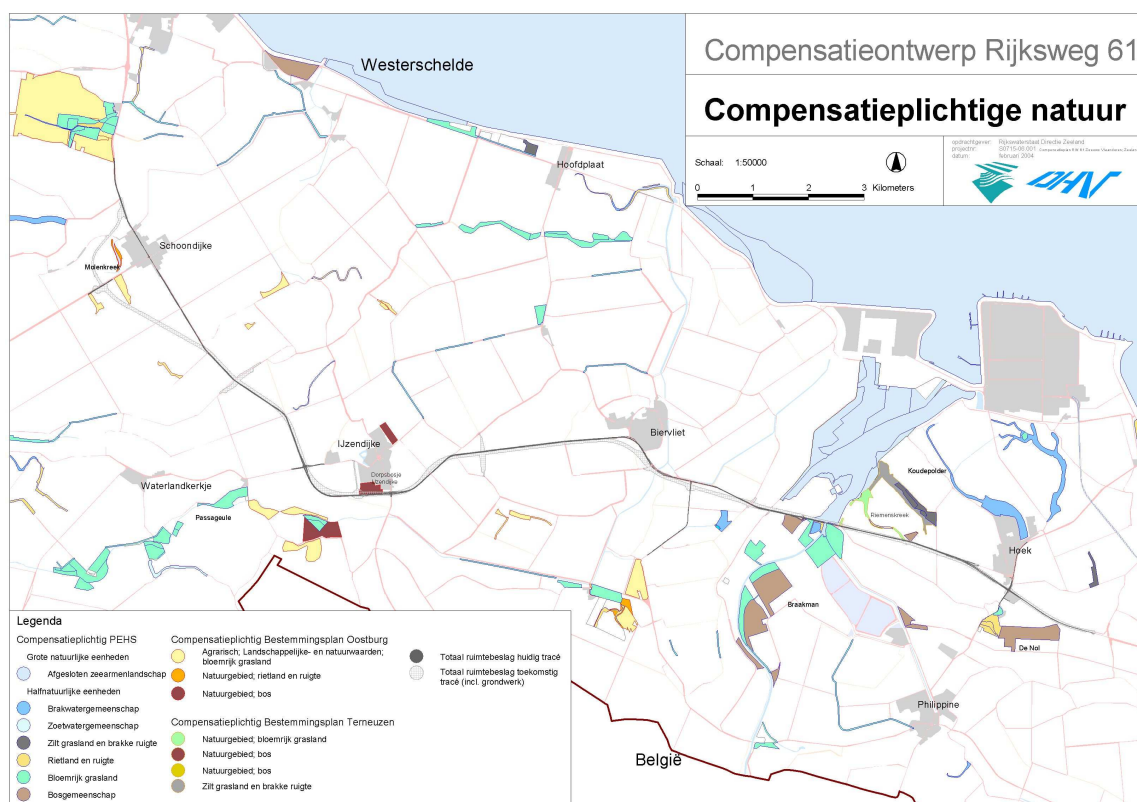
### **8.2.3 Geluid**

Bij de bepaling van het standpunt werd aan het belang van de verbetering van de verkeersveiligheid een grote waarde gehecht. Hierdoor werden de negatievere effecten op geluid door het standpunt ten opzichte van de alternatieven met een snelheidslimiet van 80 km/uur geaccepteerd.

Uit hoofdstuk 5 blijkt dat de nieuwe Wet geluidhinder er niet toe heeft geleid dat de onderlinge verhouding van de alternatieven wijzigt. Verder is gebleken dat het standpunt relatief minder negatief is geworden ten opzichte van de alternatieven met een limiet van 80 km/uur, omdat de intensiteiten op de N61 dichter bij elkaar zijn komen te liggen en omdat het uitgangspunt voor de verharding van de alternatieven met een snelheidslimiet van 80 km/uur niet meer uitgaat van ZOAB, maar een voor geluid minder gunstige verharding. Daar waar de intensiteiten bij een limiet van 100 km/uur niet in de lijn der verwachting liggen, zijn deze naar beneden bijgesteld.

### **8.2.4 Natuurschade**

In onderstaande figuur staat de overzichtskaart van de compensatieplichtige natuur in het studiegebied.



**Figuur 3** Overzichtskaart met compensatieplichtige natuur

### Braakman

De grootste natuurschade van de Stroomweg wordt veroorzaakt door de doorsnijding van het natuurgebied *De Braakman*. De schade treedt daar op langs de hele doorsnijding van de Braakman door de N61. Dit vernietigt 6,5 ha (P)EHS.

Om deze schade te voorkomen is in het standpunt opgenomen om de N61 ter hoogte van de Braakman aan de noordzijde uit te breiden.<sup>1</sup> Bovendien wordt er ter hoogte van de Braakmankreek maar aan 1 zijde een parallelweg aangelegd. Dit vernietigt niet meer 6,5 ha (P)EHS, maar 1,3 ha. Dit is een besparing van 5,2 ha.

De vernietiging betreft een voormalige zeearm. Dit kreekrestant heeft voor het merendeel harde oevers met stenen taluds. Een deel bestaat uit rietkragen. Al met al is de natuurwaarde beperkt.

De bestaande versnippering van Noord en Zuid Braakman door de N61 in het westelijk deel is tot nu toe geen probleem, omdat het noordelijk deel nog geen natuur is. Omdat er daar wel nieuwe natuur ontwikkeld wordt, zal ten behoeve van het ree, kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen een reepassage worden aangelegd.

### Koudepolder

Consequentie van uitbreiding van de N61 naar de noordzijde ter hoogte van de Braakman is dat er natuur in de *Koudepolder* wordt

<sup>1</sup> Dit was ook het uitgangspunt in het MMA alternatief van de Trajectnota/MER.

---

vernietigd die in het stroomweg alternatief niet vernietigd werd. Met schade aan deze natuur werd wel rekening gehouden in de Trajectnota/MER omdat deze aangetast werd door het alternatief MMA. Het betreft 0,3 hectare bloemrijk grasland dat in het bestemmingsplan van Terneuzen is opgenomen als compensatieplichtige gebied. Dit is geen (P)EHS. Ondanks het feit dat de commissie voor de milieueffectrapportage adviseert slechts te kijken naar beperking van de aantasting van EHS, wordt dit via het bestemmingsplan als natuur bestemde gebied wel meegenomen in dit onderzoek.

### **IJzendijke**

Ten zuiden van IJzendijke ligt het *dorpsbos IJzendijke*. Dit is geen (P)EHS. Wel is het compensatieplichtig gebied vanuit de status als natuur in het bestemmingsplan van de gemeente Oostburg, en wordt in dit onderzoek dus wel meegenomen.

De vernietiging van dit bos door het Stroomweg-alternatief in de Trajectnota/MER wordt voornamelijk veroorzaakt omdat voorzien werd in een ongelijkvloerse aansluiting. Om de schade aan het dorpsbos te beperken, maar ook om rekening te houden met de inpasbaarheid van de weg in het vlakke Zeeuwse landschap, is gekeken naar de mogelijkheid het standpunt te voorzien van rotondes. In 6.3.2 werd duidelijk dat de combinatie van rotondes in een weg met een snelheidslimiet van 100 km/uur een veilige oplossing biedt, zeker als het aantal beperkt wordt tot 3 á 4 en voldaan wordt aan een aantal goede inpassingsvoorwaarden.

Aangezien de stroomfunctie van de N61 een belangrijke voorwaarde is om het sluisverkeer van het onderliggend wegennet af te halen, is terughoudend omgegaan met het aantal rotondes.

Deze afwegingen leiden tot het opnemen van 3 rotondes op het wegvak Hoek-Schoondijke:

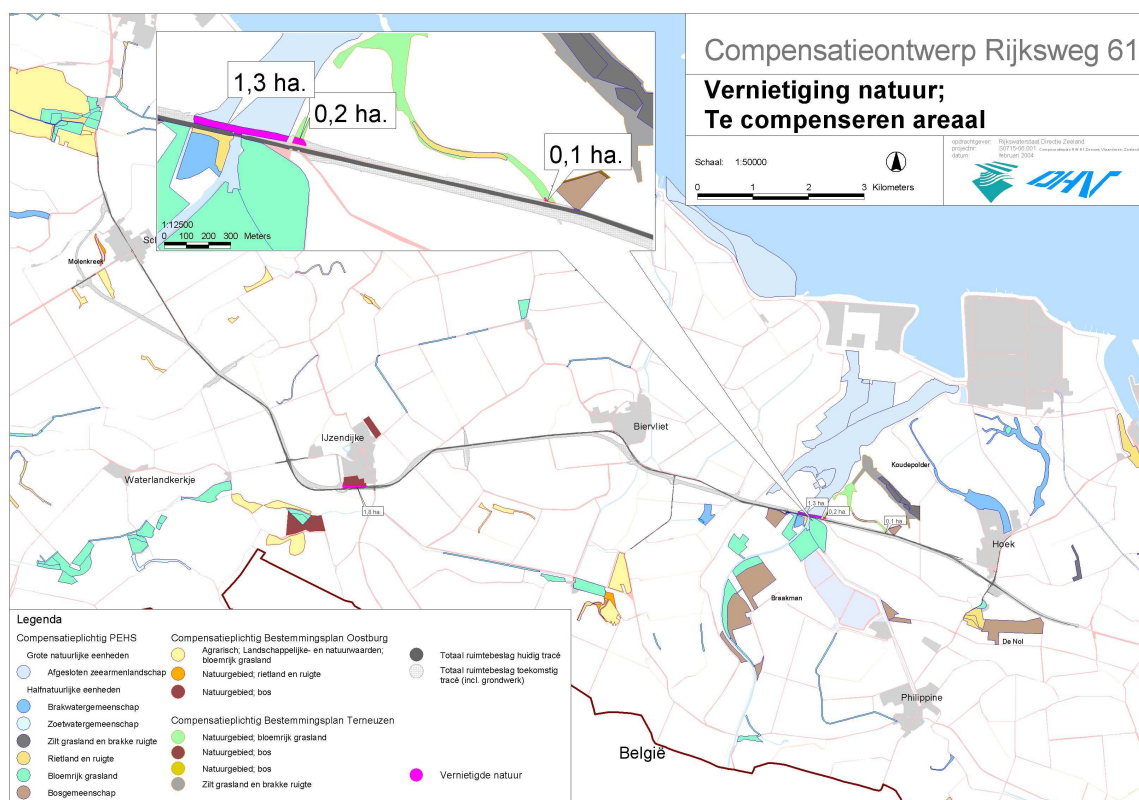
1 bij Hoek

1 tussen Biervliet en Braakman

1 bij IJzendijke

In onderstaande kaart staat waar en hoeveel de compensatieplichtige natuur wordt vernietigd door het standpunt. Dit moet dus gecompenseerd worden.





**Figuur 4** overzichtkaart vernietiging compensatieplichtige natuur

In tabel 10 staat het overzicht van de door het standpunt veroorzaakte natuurvernietiging verdeeld naar EHS en compensatieplichtige natuurwaarden zoals opgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeente Oostburg en Terneuzen.

**tabel 10** Overzicht vernietiging compensatieplichtige natuur door het standpunt

Status	gebied	Status	Compensatieopgave
(P)EHS	Braakmankreek	Afgesloten zeearm brak	1,3 ha
Ecologische waarden	IJzendijke	Dorpsbos/ cultuurbos	1,8 ha
bestemmingsplan	Koudepolder	Bloemrijk grasland	0,3 ha

In tabel 11 is de vernietiging van (P)EHS door de alternatieven zoals opgenomen in tabel 7 gecombineerd met die van het standpunt in tabel 10. Hiermee ontstaat een overzicht van dit effect van het standpunt vergeleken met de alternatieven uit de Trajectnota/MER.

**tabel 11** Overzicht van verlies van (P)EHS door de alternatieven en het standpunt.

Criterium	Nul	Nul-plus	A	GOW	S	MMA	Standpunt
Verlies PEHS (ha)	0	2,8	5,5	6,3	7,0	2,5	1,3

---

De vernietiging van via bestemmingplannen vastgelegde ecologische waarden, zoals opgenomen in

tabel 8 van deze aanvulling op het MER, kunnen niet vergeleken worden met de waarde van vernietiging door het standpunt van via het bestemmingsplan vastgelegde compensatieplichtige ecologische waarden zoals opgenomen in tabel 10. In

tabel 8 staat namelijk ook niet-compensatieplichtige natuurwaarden. Dit is niet relevant in deze aanvulling op het MER, omdat deze aanvulling op het MER uitgaat van het advies van commissie voor de milieueffectrapportage om uit te gaan van beperking van EHS. Dit advies is uitgebreid met de bevinding dat het relevant is ook te kijken naar voorkoming van vernietiging van overige compensatieplichtige natuur.

### **8.3 Overwegingen standpunt Schoondijke**

Uit 7.3 blijkt dat er bij geen van de varianten voor Schoondijke (P)EHS of andere compensatieplichtige gebieden vernietigd wordt. Om de varianten van de oplossingen voor de problemen te Schoondijke te kunnen overwegen, hoeft er dus niet gekeken te worden naar beperking van de aantasting van (P)EHS.

De halfronde omleiding betekent een compensatieopgave van 0,6 ha vanwege geluidshinder.

De halfronde omleiding levert daarentegen een zeer goede probleemoplossing. Inwoners van Schoondijke hebben geen overlast meer van doorgaand verkeer, kunnen veilig de weg oversteken, en hebben geen last meer van trillingen. Het aantal geluidgehinderden wordt sterk gereduceerd, zodat de doelstelling voor wat betreft de geluidhinder wordt gehaald.

Bij de andere varianten blijft er doorgaand verkeer door Schoondijke rijden. In het geval van de 0 en 0+ variant blijft het probleem onopgelost. Bij de kwartrondvariant zijn er minder inwoners blootgesteld aan 55dB(A) of meer, maar nog steeds meer dan 2 keer zoveel als bij de halfrondvariant. Bovendien: de doelstelling wordt dan niet gehaald.

---

## 9 Elementen standpunt in het MER

---

### 9.1 Inleiding

Het standpunt dat op 2 mei 2003 is bekendgemaakt door de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, bestaat uit verschillende elementen. Het standpunt bestaat niet 1 op 1 uit de combinatie van een in de Trajectnota/MER beschreven alternatief met variant. Het standpunt is maatwerk bestaande uit elementen van verschillende alternatieven. Voor de besluitvorming is het relevant te weten of al deze elementen ook beschreven en onderzocht zijn. In de volgende paragraaf wordt per element uit het standpunt weergegeven of en waar de effecten zijn opgenomen in de Trajectnota/MER en deze aanvulling op het MER.

### 9.2 Elementen in standpunt in de Trajectnota/MER

De liggende streepjes (-) geven de elementen weer van het standpunt. De ingesprongen pijltjes (>) geven weer in hoeverre dit element opgenomen is in de Trajectnota/MER.

- Tussen Hoek en Biervliet wordt de weg aangelegd met 2x2 rijstroken.
  - > 2x2 rijstroken op dit weggedeelte was opgenomen in het Stroomweg alternatief
- Tussen Biervliet en Schoondijke en bij de omleiding Schoondijke wordt de weg aangelegd met 2x1 rijstroken. Ten behoeve van calamiteiten en hulpdiensten worden vluchtstroken aangelegd.
  - > 2x1 rijstroken op dit weggedeelte was opgenomen in het GOW en Autoweg alternatief. Vluchtstroken staan niet in de Trajectnota/MER
- Over het gehele tracé worden de aansluitingen vormgegeven door middel van rotondes.
  - > Rotondes waren opgenomen in het GOW en MMA alternatief. De effecten van rotondes in het algemeen zijn dus opgenomen in het MER. De lokatie van de rotondes in het standpunt komt terug in het GOW en MMA alternatief, behalve die nabij IJzendijke. Deze ligt tussen de 2 in de GOW en MMA geplande rotondes. Voor de bereikbaarheid, barrièrewerking en omrijfactor is de lokatie van de rotondes vergelijkbaar met de aansluitingen van het Stroomweg alternatief. Ook dit punt is dus onderzocht in het MER.
- De maximumsnelheid is 100 km/uur, met uitzondering van het westelijk deel van de omleiding Schoondijke waar een snelheid van 80 km/uur geldt.
  - > Dit komt overeen met het Stroomweg alternatief met de halfronde omleiding.

- 
- De wegvakken worden voorzien van een deklaag die minimaal dezelfde akoestische kwaliteit heeft als ZOAB.
    - Dit is niet als zodanig opgenomen in 1 van de alternatieven in het MER en is dus feitelijk een mitigerende maatregel om geluidsoverlast te voorkomen.
  - Er komen parallelwegen aan beide zijden. Ter hoogte van natuurgebied Braakman wordt aan één zijde een parallelweg aangelegd.
    - Ook in het GOW, Autoweg en Stroomweg alternatief zijn over de gehele lengte van het tracé aan beide zijden parallelwegen opgenomen. In het alternatief MMA is ter hoogte van de Braakmankreek aan de noordzijde ook geen parallelweg opgenomen, zodat de camping alleen bereikbaar is vanuit een westelijker gelegen rotonde.
  - Er komt een vrijliggend fietspad van Hoek tot het begin van de omleiding Schoondijke.
    - In het 0-, en 0+ alternatief zijn over de gehele lengte vrijliggende fietspaden opgenomen.
  - De bochten bij IJzendijke en Biervliet worden aangepast.
    - Analoog aan de alternatieven Stroomweg, Autoweg en in mindere mate GOW.
  - Bij Schoondijke wordt een halfronde omleiding gerealiseerd ten zuiden en westen van de kern. Het westelijke deel tussen de N58 Schoondijke – Oostburg en de N58 Schoondijke – Breskens wordt uitgevoerd als 2x1 weg.
    - Zoals opgenomen als halfronde omleiding in het MER.
  - Er worden rotondes aangelegd op de volgende plaatsen: bij Hoek, tussen Braakman en Biervliet, ten zuiden van IJzendijke en bij de aansluiting met de N58 Schoondijke – Oostburg. Bij de rotonde ten zuiden van IJzendijke, waar het tracé 2x1 strooks zal zijn, worden aan beide zijden inhaalstroken gerealiseerd.
    - De inhaalstroken bij de rotonde zijn als zodanig niet opgenomen in de Trajectnota/MER. Dit is een detaillering die in het OTB toegevoegd en uitgewerkt kan worden. Dit onderdeel geeft geen onderscheidend vermogen voor de keuze van het standpunt.
  - Er komen 3 tot 4 ongelijkvloerse oversteken ter vermindering van de barrièrewerking.
    - Zoals opgenomen in het stroomweg en autoweg alternatief
  - De aanwezige ecologische hoofdstructuur wordt door verschillende planaanpassingen gespaard. Dit wordt bereikt door de uitbreiding van de bestaande infrastructuur ter hoogte van Braakman zoveel mogelijk aan de noordzijde van de bestaande weg te laten plaatsvinden en ter plekke aan de zuidzijde geen parallelweg aan te leggen.
    - Zoals ook opgenomen in het MMA alternatief.
  - In het OTB wordt aandacht besteed aan te maken afspraken met de gemeenten en het waterschap over de aanpassing van de diverse lokale sluiproutes: Oostburg-Waterlandkerkje-IJzendijke, Breskens-Hoofdplaat-Biervliet en IJzendijke-Philippine via de Isabellaweg.
    - Dit is opgenomen in het standpunt om de effectiviteit van de maatregelen op de N61 te optimaliseren. Dit is geen maatregel die als zodanig beschreven staat, maar ook niet hoeft te worden beschreven, in het MER.

- 
- In het OTB wordt aandacht besteed aan te maken afspraken over de toekomstige beheersituatie van de diverse aansluitende wegen en de N58 en RW61 door de kern Schoondijke.
    - Dit is een aandachtspunt dat geen in het kader van de milieueffectrapportage geen consequenties heeft, maar uitgewerkt wordt in de toelichting op het OTB.

---

# 10 Conclusie

---

## 10.1 Advies commissie voor de milieueffectrapportage

De commissie voor de milieueffectrapportage had geadviseerd aanvullende informatie te presenteren indien de overige alternatieven werden overwogen in plaats van de 0, 0+ of de MMA. Dit betreft:

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

## 10.2 Betrouwbaarheid informatie gebruikt voor het standpunt

### *Intensiteiten*

De intensiteiten zijn mede bepalend voor de beslissingen rond de capaciteit van de weg en voor de effecten van geluid en lucht. Met de nuanceringsen en de daarbij behorende consequenties op lucht en geluid is er voldoende informatie om de afweging te kunnen maken of het standpunt gehandhaafd kan worden.

### *Natuurschade*

De nieuwe waarde van vernietiging van EHS van de alternatieven houdt dezelfde orde van grootte als de oude waarden uit de Trajectnota/MER, behalve bij het S-alternatief. Daar is de aantasting van (P)EHS veel lager geworden. De aantasting van in bestemmingsplannen opgenomen gebied met ecologische waarden is echter evenveel gestegen. Er treedt geen verschuiving op in de verhouding tussen de alternatieven.

### *Maatregelen*

De minimaal te onderzoeken effecten van de elementen in het standpunt zijn allen terug te vinden in één van de alternatieven in de Trajectnota/MER.

## 10.3 N61

→ Het standpunt houdt zoveel mogelijk rekening met natuurwaarden en heeft een beperkte natuurschade. De schade is vergelijkbaar met de waarde van het 0+ alternatief, een alternatief waarvoor voldoende essentiële informatie aanwezig was in de Trajectnota/MER.

- 
- De veiligheidsproblemen zijn in de Trajectnota/MER en deze aanvulling op het MER deugdelijk onderbouwd met gangbare methodes, begeleid door het SWOV, en nader geanalyseerd op basis van proces-verbale van ongevallen.
  - de effecten op verkeersveiligheid zijn in de aanvulling op het MER verder gedetailleerd, waarbij ingegaan is op de effecten per maatregel, zodat daarop aangesloten kon worden bij de bepaling van het standpunt.
  - Het standpunt heeft een 2 keer zo groot probleemoplossend vermogen qua verbetering verkeersveiligheid als de beste andere alternatieven.
  - Het negatieve effect van het standpunt op geluid en lucht is relatief beter dan eerder weergegeven in de trajectnota/MER.

#### **10.4 Schoondijke**

De 0 en 0+ varianten leveren geen oplossing voor de problemen. Dus moet overwogen worden of de andere alternatieven voldoende zwaarwegende maatschappelijke belangen dienen om ze te rechtvaardigen. En er moet nagegaan worden of ze zodanig aangepast kunnen worden dat ze minder natuurschade veroorzaken. Met de halfronde omleiding wordt het aantal mensen dat blootgesteld wordt aan meer dan 55 dB(A) teruggebracht tot minder dan 1/3 van de 0 en 0+ variant.

Bij de kwartrondvariant worden meer dan 2 keer zoveel mensen blootgesteld aan 55 dB(A) als bij de halfronde omleiding.

Daarnaast levert halfronde een veel betere leefbaarheid op voor wat betreft trilling, barrièrewerking en veiligheid.

Uit het compensatie-onderzoek bleek dat er geen natuur vernietigd wordt door de halfronde omleiding. Wel is er sprake van 0,6 ha compensatieopgave door geluidshinder voor vogels.

---

**Bijlage 1 'Aanvullende informatie over RW61 Hoek-Schoondijke'**

.....



---

**Bijlage 2 Conceptrapport: 'Effectbeoordeling luchtkwaliteit OTB N61 Hoek-Schoondijke'**

.....