

829-40



Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

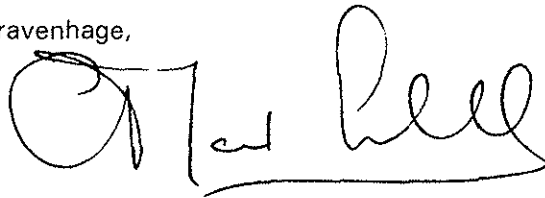
Schoondijke - Hoek rijksweg 61

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Schoondijke - Hoek rijksweg 61

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage,



Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage,



Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Schoondijke - Hoek rijksweg 61

Conform artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer, vastgesteld
· door de Minister van Verkeer en Waterstaat
· door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

's-Gravenhage, juni 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	5
2.3 Besluitvorming	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Algemeen	6
3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten	6
3.1.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen	7
3.2 Alternatieven	7
3.2.1 Nulalternatief/referentiekader	7
3.2.2 Nulplusalternatief	7
3.2.3 Autoweg-, gebiedsontsluitingsweg-/stroomwegalternatieven	8
3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Landschap en cultuurhistorie	10
4.3 Bodem en water	11
4.4 Levende natuur	11
4.5 Geluid en trillingen	12
4.6 Lucht	12
4.7 Veiligheid	13
4.8 Woon- en leefmilieu	13
5. Vergelijking van alternatieven	14
6. Leemten in informatie	14
7. Evaluatieprogramma	15
8. Vorm en presentatie	15
9. Samenvatting van het MER	15
Bijlage	17

1. Inleiding

In 1996 is een tracéwetprocedure gestart ten behoeve van een studie naar de problemen op en mogelijke oplossingsrichtingen voor RW 61. Het gaat om het weggedeelte dat loopt van de aansluiting op de Westerscheldetunnel bij Hoek tot en met de bebouwde kom van Schoondijke inclusief mogelijke omleidingen.

De startnotitie geeft aan dat de verkeersonveiligheid het grootste probleem op RW 61 is.

Parallel aan deze tracéwetprocedure is het demonstratieproject Duurzaam Veilig Verkeer in West-Zeeuwsch-Vlaanderen gestart. Dit project heeft als voornaamste doel het duurzaam terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Hetgeen men voornamelijk middels infrastructurele maatregelen denkt te kunnen realiseren.

In een tracé/MER-studie dienen alle reële alternatieven en varianten te worden onderzocht. Dit betekent dat de studie niet op voorhand tot één alternatief kan worden beperkt. Daarom zullen vanuit de problematiek de alternatieven in beeld gebracht moeten worden.

De te onderzoeken alternatieven zijn enerzijds gebaseerd op de gegevens van de startnotitie en anderzijds op de inspraak-reakties en het advies van de Commissie voor de milieu-effecten-rapportage, waarbij niet alleen gekeken wordt naar de verkeersonveiligheid, maar ook naar andere relevante aspecten.

Op basis van deze richtlijnen dient het milieu-effectenrapport (MER) te worden opgesteld. Dit rapport zal worden geïntegreerd in de trajectnota, ook wel trajectnota/MER genoemd. In het navolgende zal korthedshalve worden gesproken over de trajectnota, waarbij zij benadrukt dat de onderhavige richtlijnen alleen betrekking hebben op het MER-gedeelte c.q. de milieu-aspecten. In de trajectnota als geheel moeten ook ander aspecten, zoals ruimtelijke ordening, aan bod komen.

De trajectnota zal de basis vormen voor verdere besluitvorming door de Ministers van V&W en VROM.

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

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

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

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

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

2.1 Probleemstelling

Het MER dient in een uitgewerkte probleemstelling te beschrijven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden.

Uit de startnotitie blijkt dat in de probleemstelling van het project de nadruk ligt op de verkeersonveiligheid in het gebied en dat het doel nauw samenhangt met het demonstratieproject *Duurzaam Veilig Verkeer in West-Zeeuwsch-Vlaanderen*. In deze zin wijkt het project daarom af van de meeste andere wegenprojecten, waarin de nadruk in het algemeen op de bereikbaarheidsproblematiek ligt.

In verband met de veiligheids- en bereikbaarheidsproblemen is van belang dat verkeersstromen in West-Zeeuwsch-Vlaanderen ingrijpend zullen veranderen na de ingebruikname van de Westerscheldetunnel, het uit de vaart nemen van de beide veerverbindingen en de wijzigingen in het onderliggend wegennet in het kader van *'Duurzaam veilig'*. Het MER moet duidelijk maken of de knelpunten die in de startnotitie worden gesignaleerd, ook in de toekomst zullen optreden, en of ingrepen in het weggedeelte Schoondijke – Hoek de meest voor de hand liggende oplossing bieden en de te veroorzaken milieugevolgen rechtvaardigen.

Het is dan ook belangrijk dat de noodzaak nader wordt onderbouwd met getalsmatige gegevens over:

- de verkeers(on)veiligheid voor autoverkeer op de verschillende weggedeelten – inclusief het onderliggend wegennet – bij ongewijzigd beleid. Daarbij moet worden ingegaan op de ongevalsoorzaken en -typen en moet de relatie tot tijd en plaats worden aangegeven. Expliciet moet aandacht worden besteed aan de situatie, waarin het zogeheten 'pontrijden' (= gehaast rijden om de pont te halen) tot het verleden behoort;
- de (on)veiligheid van het langzame verkeer;
- de statistische betrouwbaarheid van de hoge plaats op de verkeersonveiligheidslijst, gezien het in absolute zin geringe aantal verkeersslachtoffers. Aangegeven dient te worden welke ongevallen plaatsvinden op het weggedeelte Schoondijke – Hoek en hoe dit zich verhoudt tot andere vergelijkbare wegen in de rest van Nederland;
- de huidige en te verwachten verkeersintensiteiten op de voornaamste wegvakken, met een onderscheid naar aard, bestemming (o.a. grensoverschrijdend verkeer) en seizoen (o.a. toeristische periode, bietencampagne) en, als dat relevant is, naar dag van de week en/of uur van het etmaal;
- de overige leefbaarheidsaspecten in de huidige en toekomstige situatie.

De grondslagen, aannamen en resultaten van prognoseberekeringen moeten helder en overzichtelijk worden gepresenteerd. Daarbij moet tevens worden ingegaan op de rol die het openbaar vervoer kan vervullen.

In de startnotitie is aangegeven dat ook omleggingen rond Schoondijke in deze studie worden meegenomen. De probleemstelling dient dit uitgangspunt te kunnen ondersteunen.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV2).

De trajectnota/MER dient duidelijk te maken,

- welke doelstellingen/criteria op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid in ieder geval moeten worden bereikt;
- welke (aanvullende) doelstellingen/criteria bij voorkeur ook nog zouden moeten worden bereikt;
- in hoeverre hiermee bij voorbaat het scala van de te beschouwen alternatieven wordt afgebakend.

Het doel dient zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd.

De operationeel geformuleerde doelstelling kan dienen

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

Daarom dient de doelstelling te worden vertaald in operationele en kwantitatieve taakstellingen op het gebied van verkeersveiligheid (zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer en voetgangers), bereikbaarheid en leefbaarheid.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden, emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet, archeologische vindplaatsen enz.), en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven. Ook moet worden aangegeven, in hoeverre met de regionale gastransportleiding bij de Braakman rekening gehouden moet worden.

Met name de (reeds genomen) besluiten inzake de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zijn voor het te nemen besluit, in verband met mogelijke randvoorwaarden aan de tracékeuze en de lokale mobiliteitsontwikkeling, van belang. Denkt daarbij vooral aan locaties voor natuurbeheer, woningbouw, bedrijvigheid en recreatievoorzieningen.

Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een ontwerp-tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

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

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

3.1 Algemeen

3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op de deelactiviteiten. Ook dient aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten. Als er een aanpassingsinrichting wordt overwogen, zou dat bijvoorbeeld ook in het MER moeten worden aangegeven.

In aanvulling op de alternatieven die in de startnotitie zijn aangeduid kan tijdens de opstelling van het MER naar andere, bij voorkeur milieuvriendelijker alternatieven/varianten worden gezocht. Ook bij dit zoeken naar alternatieven/varianten kan het zinvol zijn te werken aan de hand van een analyse waarbij verschillende deelactiviteiten worden onderscheiden. In de volgende paragraaf wordt aangegeven waar nog mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van alternatieven. Daarbij worden ook diverse uitvoeringsvarianten genoemd, die onderdeel uit kunnen maken van de te onderscheiden alternatieven.

Het verdient tevens aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer). De beschrijving van de realisatiefase moet worden beperkt tot een opsomming van ingrepen met mogelijk ernstige milieuschade.

Het MER dient duidelijk te maken hoe de beschreven alternatieven zijn afgebakend, d.w.z. welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze om sommige opties wél, en andere niet uit te werken als alternatief in het MER. Eventueel kan deze motivering worden opgenomen in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument, waarin meer informatie is opgenomen over de belangrijke keuzen bij de opstelling van het MER.

Hierbij dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten.

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

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

Gelet op de pregnante plaats die het verkeersveiligheidsprobleem inneemt dient per alternatief ook inzicht te worden gegeven in de aanvullende maatregelen en besluiten, ook van andere overheden, die nodig zijn om dat alternatief een reële bijdrage aan de oplossing van de geconstateerde problemen te laten zijn.

3.1.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke leefbaarheidsbevorderende en milieuschade voorkomende maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen i.h.a. worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen, mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- geluidwerende voorzieningen bij woonkernen;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten (bijvoorbeeld bij de Braakmanpassage), faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-) hydrologische relaties;

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke mitigerende (en evt. compenserende) maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven, of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatie verplicht is, en zoja, dienen voorstellen terzake te worden uitgewerkt.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Nulalternatief/referentiekader

Aangegeven moet worden of een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief (nulalternatief) is.

In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven.

Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentiekader.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten (Westerscheldetunnel, uit de vaart nemen van de veerverbindingen, *Duurzaam veilig* voor het onderliggend wegennet). Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan, dan kunnen eventueel verschillende scenario's hiervoor worden gebruikt.

3.2.2 Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief dient een reëler alternatief te zijn door daarbij de volgende maatregelen te betrekken:

- verruiming van de bochten en verbetering van de zichtbaarheid van de bochten;
- verbetering van het zicht bij inhalen en accentuering van de kruisende wegen, voor zover deze maatregelen nog niet waren opgenomen in het nulplusalternatief zoals in de startnotitie beschreven;
- civieltechnische aanpassingen zoals rotondes en ongelijkvloerse kruisingen (die tevens zowel de sociale als de ecologische barrièrewerking kunnen beperken).

Eventueel zou een variant van een nulplusalternatief kunnen worden ontwikkeld met zwaardere ingrepen, zoals aanpassing van de verkeerssituatie te Schoondijke volgens '*Duurzaam veilig*'.

3.2.3 Autoweg-, gebiedsontsluitingsweg-/stroomwegalternatieven

Standaard is in de alternatieven (met uitzondering van het nul-plus alternatief) een kortsluiting RW58/RW61 ten zuidwesten van de kern Schoondijke geprojecteerd. In het verlengde daarvan worden de mogelijkheden voor de aanleg van een westelijke kernomleiding om Schoondijke in de richting Breskens onderzocht als variant op de huidige route door de kern.

De alternatieven voor de ombouw van de bestaande verbinding tot autoweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg zoals aangegeven in de startnotitie, dienen in vorm en functie duidelijk gerelateerd te worden aan de doelstelling.

De volgende alternatieven dienen te worden beschreven:

- een uitwerking van een nul alternatief en een analyse van de milieugevolgen en de probleemoplossende vermogen van dit alternatief;
- een uitwerking van een nul-plus alternatief en een analyse van de milieugevolgen en de probleemoplossende vermogen van dit alternatief;
- een uitwerking van een autoweg alternatief;
- een uitwerking van een gebiedsontsluitingsweg alternatief; .
- een uitwerking van een stroomweg alternatief;

3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief is het alternatief dat voldoet aan de doelstelling en is gericht op maximale milieuwinst, onder meer tot uitdrukking komend in minimalisering van het ruimtebeslag en de barrièrewerking en maximalisering van de geluidsreductie, veiligheid en luchtkwaliteit.

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

- het moet – net als de andere alternatieven – realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet gericht zijn op maximale milieuwinst.

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

Het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden samengesteld uit onderdelen van de overige alternatieven, of daarmee gedeeltelijk overlappen.

4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

4.1 Algemeen

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

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

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

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

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

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieuontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met onzekerheden, bijvoorbeeld door aan de hand van verschillende scenario's milieuontwikkelingen weer te geven of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van verkeersmodellen waarbij ook de invloed van eventuele maatregelen op het sluipverkeer zijn verrekend. Verder dient bij de autoweg-, gebiedsontsluitingsweg en stroomwegalternatieven rekening te worden gehouden met de gevolgen van een eventuele verandering in de aansluiting van IJzendijke op Rijksweg 61 voor het verkeer door IJzendijke.

Om op basis van de verkeersprognoses milieu-effecten te voorspellen dienen de volgende invoergegevens te worden gebruikt: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het gebied waarin de verschillende alternatieven zich bevinden inclusief de huidige sluiproutes en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de bepaling van de het studiegebied dienen tevens de effecten op de verkeersveiligheid een rol te spelen.

Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieu-effecten moet het referentiejaar 1986 genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010, de planhorizon van SVV2.

Als de werkzaamheden en maatregelen aan de Westerscheldetunnel en/of op dit gedeelte van Rijksweg 61 in het jaar 2010 nog niet zo ver gevorderd zullen zijn dat een verkeersprognose voor 2010 een goede indruk geeft van het 'normale gebruik van het wegennet', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid).

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen. Daarbij zal naast een robuustheidstoets van de verkeersintensiteiten tevens naar de milieugevolgen worden gekeken.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten. Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld. Het MER dient vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Voor zover relevant dient ook aandacht te worden gegeven aan de indirecte effecten, zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind).

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten').

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

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

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, molens, oude bewoningsplaatsen en boerderijen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

4.3 Bodem en water

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

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

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van beter doorlatende afzettingen en van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen, bodemtypen of geomorfologische structuren.

4.4 Levende natuur

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

- aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, Relatienotagebieden, reservaten. Hierbij wordt vooral het Mauritsfortgebied onder Hoek, het Braakmangebied, het Koninginnehavengebied en de Molenkreek bij Schoondijke van belang geacht;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten;
- (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijstsoorten);
- (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

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

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

Het wordt van belang geacht dat geïnventariseerd wordt in hoeverre de bestaande weg nu reeds een barrière vormt voor migratie.

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

4.5 Geluid en trillingen

Aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn, naast de in de startnotitie genoemde aspecten:

- geluidsaneringsituaties; aantallen woningen in de diverse geluidbelastingsklassen van 50 dB(A) (excl. aftrek art 103 Wgh) in het inpassingsgebied voor de situaties 1986 (ijkpunt), de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de situatie na een verbreding op basis van minimaal 3 schermenpakketten van verschillende zwaarte, het minimale pakket dient een standstill te geven ten aanzien van de gesaneerde situatie 1986
- trillingen, vooral bij kunstwerken.
- dubbellaags ZOAB

In aanvulling op hetgeen in de startnotitie is opgenomen dient ook aangegeven te worden:

- akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. > dan het bestaande referentieniveau geluid indien dit kleiner is dan 50dB(A),
- het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A),
- het aantal geluidbelaste woningen (aantal groter dan 45 dB(A), per categorie van 5dB(A),
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden volgens de dosis-effect-relaties van VROM, vanaf 45 dB(A) in aantallen,
- aantasting stiltegebied (in ha groter dan 40 dB(A),
- trillingshinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen 50 meter van de weg- of railverbinding, met inschatting van schaderisico),
- aanlegfase-effecten geluid en trillingen
- de mogelijkheden om het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderden bij de uitvoering van de voorgenomen maatregelen aan de infrastructuur substantieel te verminderen in het directe inpassingsgebied.

Voor zover zinvol moeten tevens cumulatieve geluideffecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijk te verwachten verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. (Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld.)

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

4.6 Lucht

Accenten bij dit milieu-aspect moeten liggen op de lokale gevolgen voor luchtkwaliteit voor de verschillende alternatieven. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan:

- de (veranderingen) in luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet) en fijne stof;
- emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x).

Aangegeven dient te worden de gebieden met een verblijfsfunctie waar luchtkwaliteitsnormen (grens- en richtwaarden) worden overschreden.

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

4.7 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruikers en de omwonenden van de wegen worden blootgesteld moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

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

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

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers-)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

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

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur (de oversteekbaarheid wordt hiervoor een goede maat geacht);
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers, waarbij de effecten voor zowel RW61 als het onderliggende wegennet (per wegtype) apart zichtbaar moet worden gemaakt. De bijdrage aan het (verminderen van) het aantal letselongevallen door de alternatieven en varianten van RW61 dienen apart te worden weergegeven.

Voor de huidige situatie dient een analyse van de verkeersongevallen op RW61 en relevante delen van het onderliggende wegennet te worden uitgevoerd, waarbij aandacht gegeven moet worden aan de specifieke ongevalskenmerken.

Voor het nulalternatief dient het effect van het al of niet uitvoeren van het concept '*Duurzaam Veilig*' voor het studiegebied in beeld te worden gebracht;

- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

5. Vergelijking van alternatieven

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

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

De milieu-effecten van de alternatieven (inclusief een eventueel voorkeursalternatief) moeten onderling worden vergeleken. Als er geen sprake is van een nulalternatief, dan moet ook de autonome milieuontwikkeling in deze vergelijking worden betrokken.

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de alternatieven verschillen, en mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en de autonome milieuontwikkeling een beoordeling van (voorkeursalternatief en andere) alternatieven mogelijk te maken. Daarbij moeten de doelstellingen en de grensen streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Speciale aandacht dient te worden geschonken aan de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de alternatieven, waarbij in wordt gegaan op kenmerkende ongevalsoorzaken en -typen.

Een gevoeligheidsanalyse dient onderdeel uit te maken van de vergelijking van alternatieven, waarbij aan wordt gegeven in hoeverre de alternatieven voldoen aan de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, ook indien de verkeersontwikkeling en de effecten van flankerend verkeersveiligheidsbeleid niet aan de gestelde verwachtingen voldoen.

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

6. Leemten in informatie

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

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

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

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

Het bevoegd gezag stelt bij het besluit een evaluatieprogramma op om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. Vorm en presentatie

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

Ten aanzien van de presentatie dient men:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- een toelichting van de gebruikte voorspellingsmethoden te geven;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. Samenvatting van het MER

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

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

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

De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming,
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage 1

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de inhoud van de adviezen en reacties en het commentaar van het Bevoegd Gezag daarop.

In dit overzicht zijn de belangrijkste elementen van de reacties opgenomen. Het niet opnemen van een element in het overzicht betekent niet, dat dit element geen rol zal spelen in de tracéstudie.

Advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

De Commissie MER heeft op 17 december 1996 een advies uitgebracht. Dit advies is grotendeels overgenomen in deze richtlijnen. Het advies bevatte tevens als extra mee te nemen alternatief de verlegging van de rijksweg tussen IJzendijke en Schoondijke naar een nieuwe route die IJzendijke rechtstreeks met Oostburg verbindt. Dit omdat de commissie veronderstelt dat na de aanleg van de Westerschelde-oeververbinding de verkeersintensiteit op RW61 behoorlijk zal afnemen en het op het door hun aangegeven tracé alleen maar zal toenemen.

In 1993 is er in West-Zeeuwsch-Vlaanderen een studie gestart naar een duurzaam veilig wegennet. De weg tussen IJzendijke en Oostburg viel ook in het studiegebied. Aan de hand van de studieresultaten is er besloten om deze weg middels infrastructurele maatregelen af te waarderen tot een zogenaamde erftoegangsweg. Een erftoegangsweg is alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Aangezien het project Duurzaam Veilig een integraal karakter heeft waarbij alle infrastructurele maatregelen met elkaar in verband staan, is het in dit stadium niet zinvol om de reeds vastgestelde structuur van de hoofdwegen nog ter discussie te stellen. Of en de wijze waarop de uitvoering van een wegaanpassing plaatsvindt staat echter nog niet op voorhand vast. Aangezien er voor het traject IJzendijke-Oostburg "verkeersbelemmerende" infrastructurele maatregelen worden genomen blijft RW61 ook na de opening van de Westerschelde-oeververbinding de doorgaande route.

Bovenstaande heeft mij doen besluiten om het door de commissie voor de Milieu-effectrapportage voorgestelde tracé niet in deze richtlijnen op te nemen.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
1 1.1	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) te Amersfoort Verzoekt rekening te houden met de wenselijkheid van archeologisch onderzoek in de vorm van een Aanvullend Archeologische Inventarisatie (AAI). Aansluitend aan het gebied van de herinrichting Hoek-Philippine	Aan dit verzoek zal worden voldaan (zie ook richtlijnen § 4.2).
1.2	Verzoekt rekening te houden met de conclusies en aanbevelingen uit het AAI.	Met de conclusies en aanbevelingen uit het AAI zal rekening worden gehouden.
2	dhr. F.J.M. Lievens te IJzendijke Verzoekt rekening te houden met de bereikbaarheid van zijn bedrijf?	Alle belangrijke belangen, waaronder bereikbaarheid, zullen bij de tracéstudie worden betrokken. De bereikbaarheid van de diverse percelen en bedrijven zal in ieder geval gewaarborgd blijven.
3	Gedeputeerde Staten van Zeeland Verzoeken om bij de verschillende alternatieven de bereikbaarheid van West Zeeuws-Vlaanderen zwaar te laten wegen en rekening te houden met de afspraken binnen het project Duurzaam Veilig Verkeer West Zeeuws-Vlaanderen.	Bij de tracéstudie zullen alle belangrijke aspecten worden betrokken. Hier valt ook de bereikbaarheid van West Zeeuws-Vlaanderen onder. Er zal indien mogelijk tevens rekening worden gehouden met de afspraken zoals die gemaakt zijn in het kader van DVV.
4 4.1	Maatschap A. Doens de Dobbelaere te IJzendijke Wenst fietspaden langs eventuele parallelwegen.	Bij de trajectstudie zal bij de ontwikkeling van de alternatieven en varianten, de aanleg van parallelwegen met en zonder afzonderlijke fietspaden aan de orde komen.
4.2	Meent dat in verband met het opheffen van de veerdienst Vlissingen-Breskens een stroomweg niet nodig is. Heeft de voorkeur voor een gebiedsontsluitingsweg.	Bij de tracéstudie zal het opheffen van de veerdienst Vlissingen-Breskens, en de gevolgen daarvan worden betrokken. De voorkeur van de Maatschap voor een gebiedsontsluitingsweg wordt voor kennisgeving aangenomen.
4.3	Inhaalstroken op een stroomweg moeten minstens 1 km lang zijn.	Eventuele inhaalstroken zullen zodanig worden gedimensioneerd zodat veilig kan worden ingehaald.

Inspiraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspiraakreactie	Reactie
5 5.1	P. de Jonge te Schoondijke Verzoekt met het oog op de verkeers- veiligheid, het snel tot stand brengen van de scheiding van langzaam en snel verkeer.	De tracéwetprocedure is gericht op een zo goed mogelijke besluitvorming. Deze kan niet worden versneld aange- zien er met wettelijke termijnen reke- ning gehouden moet worden.
5.2	In verband met de opheffing van het veer Vlissingen-Breskens is een rond- weg ten noord-oosten van Schoondijke zinloos.	Of een rondweg ten noordoosten van Schoondijke na opheffing, van de veer- verbinding Vlissingen-Breskens, een reëel alternatief is dient uit de tracé- studie te blijken.
6 6.1	W.A. Platteeuw te Hoek Heeft een voorkeur voor een stroom- weg tot de brug Sluiskil.	De voorkeur van W.A. Platteeuw wordt ter kennisgeving aangenomen.
6.2	Heeft een voorkeur voor een alternatie- ve verbinding naar het industrie terrein van D.O.W..	De studie beperkt zicht tot RW61 gedeelte Hoek-Schoondijke. Bij de studie zal een dergelijk alternatief derhalve niet worden betrokken. Wel zal bij de studie rekening gehouden worden met de verkeersstromen van en naar DOW.
7	Unitron Systems B.V. te IJzendijke Volgens de plannen is er geen afslag gepland naar het bedrijventerrein, hier- door komt de bereikbaarheid van ons bedrijf in gevaar.	Zie commentaar reactie nr. 2.
8	Vleermuiswerkgroep Nederland te Utrecht De locatie van de geplande Rijksweg ligt in een gebied dat van betekenis is voor het leefgebied van de vleermuis. Bij het opstellen van het mer kan in principe gebruik worden gemaakt van het archief van de Vleermuiswerkgroep.	Zie richtlijnen § 4.4. Van de aanbidding zal, indien nodig, in de tracéstudie gaarne gebruik worden gemaakt.
9 9.1	Agrarisch West Zeeuws-Vlaanderen te Breskens Pleit ervoor de gevolgen van de ver- schillende varianten op de landbouw onderzoeken. Dit geldt zowel voor het beslag op landbouwgrond als omrij- schade.	Beide aspecten zullen in de studie worden meegenomen.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
9.2	Verzoekt de mogelijkheden van grondruil te onderzoeken.	De grondverwerving, dus mogelijk ook de eventuele grondruil, kan pas worden opgestart na de vaststelling van het tracé door de minister.
10 10.1	Contactraad Hoek Heeft een voorkeur voor een stroomweg, ongelijkvloerse kruising voor fietsers nabij recreatieterrein Braakman en een ongelijkvloerse kruising Hoekseweg-N61 (Mauritsfort).	De voorkeur van de contactraad wordt ter kennisgeving aangenomen. Het stroomwegalternatief en de voorgestelde oplossingen komen in de tracéstudie aan de orde.
11	R.L. van 't Westeinde te Biervliet Verzoekt twee alternatieve wegverbindingen te onderzoeken tussen Biervliet en IJzendijke, mede in verband met de in de bestaande weg aanwezige gevaarlijke bochten.	De bestaande gevaarlijke bochten kunnen zodanig worden aangepast zodat deze voldoen aan de normen. Bovendien zal een nieuw wegtracé versnippering van landbouwgrond veroorzaken. De noodzaak om bedoeld nieuw wegtracé in de studie mee te nemen zal derhalve niet in beschouwing worden genomen.
12	Werkgroep 'Verkeersveilig Philippine' Verzoekt om een grondige studie te verrichten naar de gevolgen van de aanpassing van Rijksweg 61 en de realisatie van de WST.	De realisatie van de Westerscheldetunnel en de daardoor te verwachten (nieuwe) verkeersstromen zullen bij de tracéstudie voor de aanpassing van Rijksweg 61 worden betrokken. (zie ook richtlijnen § 4.1)
13 13.1	A.P. Deij te Hoek Heeft de voorkeur voor een vier-baans autosnelweg.	Gelet op de onbenutte overcapaciteit wordt een autosnelweg niet verder in de procedure opgenomen (zie startnotitie § 4.41).
13.2	Doet de suggestie om voorlopig een 80 km/h-weg aan te leggen, met aan beide zijden parallelwegen, zodat later het geheel omgebouwd kan worden tot autosnelweg.	Een gebiedsontsluitingsweg met een maximum toegestane snelheid van 80 km/h wordt in de tracéstudie als alternatief meegenomen. Zie commentaar punt 13.1.
13.3	Aan één zijde een fietspad voor beide richtingen, beplant vanwege wind en milieu.	Zie commentaar reactie 4.1.
13.4	Verzoekt om een nieuw tracé in de studie te betrekken tussen IJzendijke en Oostburg.	Zie reactie op advies van de commissie voor de milieu-effectrapportage

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
13.5	Verzoekt de eventuele rondweg ten westen van Schoondijke en Molenkreek fraai te beplanten en te voorzien van een parallelweg met fietspad.	Een rondweg ten westen van Schoondijke zal in de tracéstudie worden meegenomen. Aan de landschappelijke inpassing van de wegverbinding zal in de studie aandacht worden besteed. (zie richtlijnen § 4.2)
13.6	In het noorden van de Braakman een weg aanleggen voor verkeer tussen DOW en Breskens.	Bedoelde wegverbinding is geen verbinding waarvoor het Rijk de verantwoordelijkheid heeft. De tracéstudie beperkt zich tot het gedeelte Hoek-Schoondijke van rijksweg 61. De voorgestane verbinding zal derhalve geen onderdeel vormen van deze tracéstudie/m.e.r. (zie ook commentaar reactie 6.2).
13.7	Verzoekt een weg aan te leggen tussen Kappitalendam en rotonde bij Biervliet.	Ook deze wegverbinding valt niet onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. De voorgestane nieuwe verbinding zal derhalve geen onderdeel vormen van deze tracéstudie. De aansluitingen op rijksweg 61 van de huidige wegverbindingen tussen Kappitalendam en Biervliet, te weten de Magdalenadijk en de Driesprongweg, zullen wel bij deze tracéstudie/m.e.r. worden betrokken.
13.8	Het verkeer vanaf Breskens via RW61 zal na voltooiing WST verminderen zodat hier geen uitbreiding noodzakelijk zal zijn.	Zie commentaar reactie 12.
14	C.F.A. Bolleman te Schoondijke Maakt bezwaar tegen een eventuele weg door/dicht langs grotendeels gerestaureerde boerderij uit 1730.	Het bezwaar wordt voor kennisgeving aangenomen, met de aantekening dat er rekening wordt gehouden met de situatie en dat dhr C.F.A. Bolleman op de hoogte wordt gehouden van de verdere ontwikkelingen. (zie ook richtlijnen § 4.2) De nog op te stellen tracénota/MER zal een procedure doorlopen waarbij inspraak en het maken van bezwaar nog mogelijk is.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
15 15.1	B&W te Oostburg Hebben grote twijfels bij de wenselijkheid en haalbaarheid van ongelijkvloerse kruisingen. Er zou grote aandacht aan de landschappelijke inpassbaarheid van dergelijke kunstwerken geschonken moeten worden.	De wenselijkheid van ongelijkvloerse kruisingen en de haalbaarheid daarvan zijn onderdeel van de tracéstudie. Aan de landschappelijke inpassing van de eventuele kunstwerken zal ruim aandacht geschonken worden.
15.2	Uitbreiden van het studiegebied in oostelijke richting inclusief de brug 'Sluiskil'.	Het studiegebied wordt begrenst door de weg naar de Westerscheldetunnel. De problematiek ten oosten van aansluiting met de WST is dermate verschillend, dat koppeling met deze tracéstudie niet wenselijk is. In het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport wordt het uitvoeringsprogramma van het Verkeers- en Vervoersbeleid van de rijksoverheid alsmede de begroting van het infrastructuurfonds aangegeven. De brug/-tunnel Sluiskil is daarin niet opgenomen.
15.3	Verzoekt aandacht te schenken aan de vele (sociale) verbindingen tussen de noord- en zuidzijde van RW61, hierbij zijn ook (school)fietsverbindingen van belang.	In de tracéstudie zal met deze aspecten rekening worden gehouden (zie commentaar reactie 34.4 en richtlijnen § 4.8).
16 16.1	S.J. Riemens te Hoek Vraagt of er een weg komt voor (langzame) landbouwvoertuigen.	Bij diverse alternatieven die bij de tracéstudie aan de orde komen, wordt ervan uitgegaan dat het langzame verkeer op een parallelweg wordt afgewikkeld.
16.2	Vraagt of de huidige oversteekplaatsen kunnen blijven liggen.	Welke in stand gehouden worden en welke zullen moeten verdwijnen zal in de tracéstudie worden onderzocht.
16.3	Vraagt of de opritten voor percelen in de nieuwe situatie blijven liggen.	Zie commentaar reactie nr. 2.
16.4	Vraagt of er met grondeigenaars gepraat wordt eer het plan klaar is.	Gedurende de tracéstudie zal de regio regelmatig geïnformeerd worden via nieuwsbrieven en middels eventuele informatiebijeenkomsten.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
17	J.A. Beun te IJzendijke Voorstel om een nieuwe rechte weg aan te leggen tussen Biervliet en IJzendijke.	Zie commentaar reactie nr. 11.
18	Gasunie te Groningen Verzoekt om rekening te houden met de diverse gastransportleidingen in het inpassingsgebied.	Hiermee zal rekening worden gehouden.
19	Beun Bloemen Biervliet Verzoekt om rekening te houden met de bereikbaarheid van de winkel.	Zie commentaar reactie nr. 2
20	J.A.W. Dhondt te Biervliet	Zie commentaar reactie nr. 16.1
20.1	Vraagt om parallelwegen voor langzaam verkeer aan te leggen.	
20.2	Vraagt om de snelheid op 80 km/h te handhaven.	Zie commentaar reactie nr. 13.2
20.3	Verzoekt bij eventuele parallelwegen op diverse plaatsen aansluitingen te realiseren op de rijksweg.	Uit de studie zal blijken waar, bij eventuele parallelwegen, de aansluitingen op de rijksweg zullen worden gesitueerd.
20.4	Verzoekt om geen viaducten bij de dorpskernen aan te leggen i.v.m. aantasting dorpskarakter, grondbeslag en vanwege negatieve landschappelijke aspecten.	Indien uit de studie blijkt dat bij dorpskernen viaducten zouden moeten worden aangelegd, zal met genoemde aspecten rekening worden gehouden. (zie richtlijnen § 4.8).
20.5	Verzoek om aanleg van fiets-en voetgangers tunnels onder RW61.	De noodzaak van het aanleggen van fiets-en voetgangers tunnels zal in de tracéstudie nader aan de orde komen.
20.6	Verzoekt om gedragsbeïnvloeding van automobilisten.	Aan dit aspect wordt door o.a. politie, ROVZ, VVN en het demonstratieproject Duurzaam Veilig Verkeer al de nodige aandacht besteed. Gebleken is dat dit alleen niet afdoende is voor het oplossen van het verkeersveiligheidsprobleem.
20.7	Vraagt naar de mogelijkheid voor grondruil rond RW61.	Zie commentaar reactie nr. 9.2.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
21 21.1	L.A.M. Maas te Biervliet Heeft de voorkeur voor een relatief kleine ingreep. Een éézijdige parallelweg met fietspad met gelijkvloerse oversteekmogelijkheden.	Dit is in wezen het nul plus-alternatief, dit wordt in de tracéstudie meegenomen. (zie richtlijnen § 3.2.2)
21.2	Vraagt zich af of de verwachte verkeersstroom t.g.v. de aanleg van de WST wel een juiste verwachting is.	Zie commentaar reactie nr. 12.
21.3	Verzoekt het verlies van landbouwgrond te beperken en door middel van het beschikbaar stellen van vervangende grond of grondruil, het probleem op te lossen.	De effecten van alle alternatieven en varianten op het landbouwkundige gebied zullen in de tracéstudie worden meegenomen. Voor het overige wordt verwezen naar commentaar op reactie nr. 9.2.
21.4	Verzoekt de bereikbaarheid van zijn bedrijf te garanderen.	Zie commentaar reactie nr. 2.
22	Dorpsraad Biervliet Vraagt rekening te houden met het specifieke karakter van de streek (= landbouw).	Aan de effecten van de ruimtelijke structuren, patronen en landschapstypen, zal in de tracéstudie aandacht worden besteed.
23 23.1	A.W. van Hoeve te Philippine Wenst geen stroomweg	De voorkeur wordt ter kennisgeving aangenomen.
23.2	Indien wel een stroomweg gekozen wordt, dienen er genoeg oversteekplaatsen voor het landbouwverkeer te worden gerealiseerd.	Zie commentaar reactie nr. 16.2.
23.3	Bij een eventuele stroomweg dienen parallelwegen met vrijliggende fietspaden te worden aangelegd.	Zie commentaar reactie nr. 4.1.
24 24.1	I.A. Haartsen te Schoondijke Verzoekt een nieuw wegtracé aan te leggen ten zuiden van Schoondijke.	Zie commentaar reactie nr 13.4. Zie richtlijnen § 3.2.3.
24.2	Verzoekt de overige wegen in het gebied aan te passen met aan één kant een ventweg, met een goed fietspad, met voldoende oversteken naar percelen en erven.	Zie commentaar reactie nr. 4.1 en 16.2.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
25 25.1	J.A. Riemens te Hoek Verzoekt de percelen goed bereikbaar te houden i.v.m. omrij schade.	Zie commentaar reactie nr. 2. Eventuele schade t.g.v. omrijden is een effect dat wordt meegenomen bij de diverse alternatieven en varianten. Schade door omrijden zal t.z.t. bij de grondverwerving aan de orde komen.
25.2	Vraagt naar de mogelijkheid van vervangende grond.	Zie commentaar reactie nr. 12.
26 26.1	J.A. Quaak te IJzendijke Verzoekt om voldoende oversteken van RW61.	Zie commentaar reactie nr. 16.2.
26.2	Vraagt naar de bereikbaarheid van bijvoorbeeld ambulances.	Zie commentaar reactie nr. 2.
26.3	Meent dat het naar 60 km/h terugbrengen van de snelheid op erftoegangswegen onnodig is. Als alternatief is enige verhogingen d.m.v. een plateau van kruispunten wel acceptabel.	De mening van J.A. Quaak wordt ter kennisgeving aangenomen.
27	Vereniging 'Leefbaar Aardenburg' te Aardenburg Verzoek om uitstel te verlenen voor het inbrengen van een reactie.	De inspraaktermijn op de startnotitie is gebonden aan een wettelijke termijn van 4 weken. Een geringe overschrijding van de termijn wordt toelaatbaar geacht.
28	Natuurbeschermingsvereniging 't Duimpje West Zeeuws-Vlaanderen te Oostburg De voorkeur van de vereniging gaat uit naar een nul plus extra alternatief en voert in haar reactie diverse argumenten en opmerkingen aan voor dit alternatief.	Een nul plus-alternatief is een van de alternatieven in de tracéstudie zal worden meegenomen (zie richtlijn § 3.2) Met de aangevoerde argumenten en opmerkingen zal in de tracéstudie zo veel mogelijk rekening worden gehouden. (Zie hiervoor de richtlijnen).
29	C.J. Risseeuw te IJzendijke Pleit voor een oversteek over de RW61 aan de Groeneweg of aan de Statendijk in verband met de bereikbaarheid van landbouwbedrijf.	Zie commentaar reactie nr. 2.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
30 30.1	F. Haverbeke en P. Peters te IJzendijke Voorkeur voor een nul plus-alternatief met een eenvoudige westelijke kernomleiding om Schoondijke.	De voorkeur zoals verwoord wordt ter kennisgeving aangenomen.
30.2	Pleiten voor gelijkvloerse kruisingen behalve voor fietsers.	De aansluitingsvormen zullen bij de ontwikkeling van de diverse alternatieven worden onderzocht. Zie verder commentaar reactie nr. 20.5.
31	A.M. van der Hout te Biervliet Heeft de voorkeur voor een nul plus-variant met aan de zuidzijde een parallelweg. Aan de noordzijde een fietspad voor twee richtingen. De snelheid maximaal 90 en minimaal 80 km/h.	Bedoelde nul plus-variant zal deel uitmaken van de studie. Invoering van een limiet van 90 km/h is alleen landelijk mogelijk. Dit wordt niet overwogen.
32	A.J. Luteijn te Breskens Voorkeur voor een autoweg met ongelijkvloerse kruisingen.	De genoemde variant maakt onderdeel uit van de studie.
33 33.1	Th. A.M. Buijck te Biervliet Ontvangt als grondeigenaar graag meer specifieke informatie over het tracé tussen Hoek en Halfweg.	Zie commentaar reactie nr. 16.4.
33.2	Ontvangt graag informatie over verkeersremmende maatregelen op gebiedsontsluitingswegen.	Gevraagde informatie zal in de tracénota/mer worden vermeld.
34 34.1	C.H. Bakker te IJzendijke Meent dat de verkeersintensiteit zal afnemen i.p.v. toenemen.	Zie commentaar reactie nr. 12.
34.2	Meent dat de voorgestelde maatregelen ervoor zorgdragen dat een zuiver landbouw-en toeristen gebied in tweeën wordt gedeeld.	Aan het aspect barrièrevorming zal in de tracéstudie aandacht worden besteed.
34.3	Meent dat door het voorstel van een 100 km/h-weg de snelheid van de voertuigen op de 120 km/h zal komen te liggen. Dit zal enorm veel geluids-overlast veroorzaken.	Geluidshinder zal in de tracéstudie voor verschillende alternatieven worden onderzocht. Tevens zullen de mogelijkheden worden aangegeven ter beperking van de eventuele hinder.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
34.4	Voorziet dat de schoolgaande jeugd zal moeten omrijden. Omdat er geen goede openbaar vervoersvoorziening meer zal zijn.	Bij de tracéstudie zal rekening worden gehouden met het feit dat schoolgaande jeugd veelvuldig gebruik maakt van de fiets. In de diverse alternatieven en varianten zullen adequate fietsroutes worden opgenomen.
34.5	Meent dat de ongevallen op de weg te wijten zijn aan te hoge snelheden en drankmisbruik.	Uit onderzoek is gebleken dat er geen duidelijke hoofdveroorzaker van de ongevallen is aan te wijzen.
35 35.1	dh. S.H. Martin te Aardenburg Meent dat het logischer is om de bedoelingen rondom het wegennet in West Zeeuws-Vlaanderen duidelijk te maken, zodat het mogelijk wordt te beoordelen wat de beste alternatieven zijn om de RW61 aan te laten sluiten met de plannen van DVV.	De ideeën en de aanpak van DVV zijn in de regio bekend gemaakt. Hiermee wordt in de tracéstudie rekening gehouden.
35.2	Geeft aan dat dh. Hennekeij openlijk gezegd heeft dat hij gefrustreerd wordt door het tijdverlies dat veroorzaakt wordt door het volgen van de wettelijke procedures en, dat wat hem betreft, de weg een stroomweg wordt.	De stroomweg is één van de alternatieven die in de tracéstudie wordt meegenomen. Volgens de tracéwet dienen meerdere varianten te worden onderzocht en te worden vergeleken.
36 36.1	J. Roest te Schoondijke Heeft argumenten tegen rondweg om Schoondijke: - geen passanten daardoor achteruitgang leefbaarheid - na aanleg WST minder verkeer, minder overlast, minder verkeersonveiligheid - verstoring van het landschap	Zie commentaar reactie nrs. 5.2, 12 en 13.5
36.2	Meent dat er in de startnotitie te weinig aandacht wordt besteed aan fietsers.	Zie commentaar reactie nr. 34.4.
37	M. J. de Feyter te Biervliet Voorkeur voor een parallelweg aan twee kanten van redelijke breedte en bij Biervliet en IJzendijke een ruime rotonde.	De voorkeur wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie ook commentaar reactie nr. 16.1
38 38.1	C.M.L. Verpalen te Hoek Voorkeur om RW61 aan te leggen als autosnelweg.	Zie commentaar reactie nr. 13.1

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
38.2	Voorkeur om de bestaande routes te gebruiken als secundaire weg t.b.v. plaatselijk en toeristisch verkeer.	Het gebruik van bestaande routes als parallelverbinding zal, waar mogelijk, in de studie nader worden uitgewerkt.
39 39.1	G.M.O. Mullaert te Biervliet Voorkeur voor een nul plus-variant, met voldoende oversteekplaatsen.	Zie commentaar reactie nr. 16.2 Zie richtlijnen § 3.2.2
39.2	Pleit ervoor om bij gevaarlijke situaties een ongelijkvloerse kruising op te nemen.	Een dergelijke oplossing zal bij de diverse alternatieven en varianten worden meegenomen.
39.3	Pleit ervoor om de bocht bij Biervliet weg te halen.	Eventuele bochtverruiming zal in de tracéstudie worden meegenomen.
39.4	Pleit ervoor om geen verkooppunten langs de weg toe te laten.	Eventuele situering van een benzine-verkooppunt langs RW61 zal in de studie worden opgenomen.
39.5	Voorkeur om het tracé vanaf Beun Bloemen tot voorbij Biervliet recht te trekken. Het oude stuk weg dan als parallelweg inrichten.	Genoemde voorkeuren worden in de tracéstudie meegenomen.
39.6	Pleit voor een verbod voor het verkeer van het industrieterrein van DOW op secundaire wegen (Braakmanweg, Lovenpolderweg).	Zie commentaar reactie nr. 13.6
39.7	Pleit voor extra invoegstroken naar het recreatiecentrum Braakman.	De ontsluiting van het recreatiegebied de Braakman zal een aandachtspunt in de tracéstudie zijn.
39.8	Pleit voor een verbreding van de brug over de Braakman.	Bij de diverse te onderzoeken alternatieven en varianten zal een verbreding van bedoelde brug onvermijdelijk zijn. Dit aspect zal in de tracéstudie worden meegenomen.
39.9	Pleit voor een bevordering van de ruilverkaveling.	Zie commentaar reactie nr. 9.2
39.10	Pleit voor een beperking van de snelheid van landbouwverkeer tot 30 km/h i.p.v. 50 km/h.	De wettelijke snelheid voor tractoren is 25 km/h.
40	R.G.M van Damme te Schoondijke Pleit voor een rondweg rond Schoondijke.	Zie commentaar reactie nr. 13.5

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
41	M.Z. Salomé te IJzendijke Voorkeur voor het nul plus-alternatief, met parallelwegen, fietspaden, rotondes en fietstunnels.	Zie commentaar reactie nrs. 4.1, 16.1, 16.2 en 20.5
42 42.1	G.L. Vervaeet te Biervliet Merkt op dat er vooral bij westenwind veel geluidsoverlast is (voornamelijk Doppler-effect). Pleit voor een weg verder van Biervliet i.v.m. geluidsoverlast.	Zie commentaar reactie nr. 34.3.
42.2	Merkt op dat er over 25 jaar weer een oliecrisis zal ontstaan. Hierdoor veel minder verkeer. Vraagt of er dan nu wegen moeten worden aangelegd om dan dienst te doen als 'monumenten van doelloosheid'?	De verkeersonveiligheid op rijksweg 61 vormt een probleem waarvoor zo spoedig mogelijk een oplossing moet worden gezocht. De al dan niet gerechtvaardigde vrees dat er over 25 jaar weer een oliecrisis op zou kunnen treden, met alle gevolgen van dien, kan en kan het zoeken naar een zo verkeersveilig mogelijke oplossing en de aanleg daarvan, niet in de weg staan.
43 43.1	J.J. Westdorp te Schoondijke Tegen een rondweg rond Schoondijke, aangezien de toegangswegen breed en veilig genoeg zijn.	Zie commentaar reactie nr. 5.2
43.2	Pleit om een beter uitzicht te creëren op de oversteekplaats bij de rotonde vanaf de Brink.	Dit is geen onderwerp voor de studie. Het is wel doorgegeven aan de wegbeheerder.
44	SOVON Vogelonderzoek Nederland te Beek-Ubbergen Geeft aan dat er gedetailleerde vogelgegevens beschikbaar zijn. Deze gegevens kunnen worden afgestaan aan de uitvoerder van de tracéstudie.	Indien nodig zal tijdens de tracéstudie hiervan gebruik worden gemaakt.
45 45.1	F.C.M. de Milliano te IJzendijke Vraagt om vervangende grond indien tracé over zijn perceel loopt.	Zie commentaar reactie nr. 9.2
45.2	Vraagt in verband met aan te vragen bouwvergunning voor een nieuwe schuur, informatie over de plannen wanneer deze bekend zijn.	Gedurende de tracéwetprocedure zal communicatie en inspraak met betrokkenen plaatsvinden.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
46 46.1	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen te Terneuzen Pleit om de kernomleiding Schoondijke op te nemen in nul plus-alternatief.	Een kernomleiding Schoondijke gecombineerd met een 0+ alternatief behoort tot de mogelijkheden.
46.2	Voorkeur voor een 100 km/h-weg van de Belgische grens bij Sluis tot aan de toekomstige WST, respectievelijk de kanaalkruising bij Sluiskil.	Het Studiegebied betreft alleen het gedeelte tussen Schoondijke en de aansluiting met de WST. Een weg met een ontwerpsnelheid van 100 km/h behoort tot de te onderzoeken en bestuderen alternatieven. Zie ook commentaar reactie nr. 15.2
46.3	Pleit voor een eigentijdse autoweg om kosten en de weerstand van de bevolking te beperken.	Het autoweg alternatief behoort tot de in de studie te onderzoeken alternatief.
47 47.1	ZWN Openbaar vervoer te Zierikzee Merkt op dat in tegenstelling tot wat er in de Startnotitie vermeld staat, momenteel 2 buslijnen gebruik maken van de Rijksweg 61, nl. lijn 1 en lijn 5.	Met deze informatie zal tijdens de studie rekening worden gehouden.
47.2	Verzoekt om rekening te houden met de plannen van nieuwe routes van de buslijnen.	In de tracéstudie zal hiermee rekening worden gehouden.
48 48.1	Vereniging Leefbaar Aardenburg te Aardenburg De vereniging is voorstander van een goede en veilige oost-west verbinding. Waarbij de veiligheid verhoogd wordt, door het scheiden van snel- en langzaam verkeer en het veiliger maken van kruisingen.	De voorkeur van de vereniging wordt ter kennisgeving aangenomen. In de tracéstudie zal de algehele wegveiligheid waaronder de veiligheid bij kruispunten aan de orde komen.
48.2	Pleit voor het beveiligen van de kruisingen d.m.v. het aanleggen van rotondes bij gevaarlijke kruisingen. Waar dit niet kan, drempels in de secundaire wegen die op de rijksweg uitkomen. Eventueel handhaven verkeerslichten bij IJzendijke en Hoek.	Bij het ontwikkelen van de alternatieven zullen genoemde voorzieningen aan de orde komen.
48.3	De vereniging is tegen een autosnelweg met ongelijkvloerse kruisingen.	Zie commentaar reactie nrs. 13.1 en 15.1

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
48.4	Pleit voor het doortrekken van de N61 via de N58 naar Oostburg en Sluis en verder tot aan de Belgische N49. Hierbij is de meest logische verbinding van de zuidelijke rondweg Sluis (N58) naar Lapscheure.	Het studiegebied loopt tot Schoondijke. Voor de N58 is in het verleden al een tracébesluit genomen.
48.5	De vereniging geeft aan dat er voor Duurzaam Veilig Verkeer geen 'overall' plan is. De vereniging ziet graag zo'n plan gepresenteerd worden, zodat alle inwoners van WZ-V kennis kunnen nemen van de visie en mogelijkheid hebben invloed op de plannen uit te oefenen.	Voor duurzaam veilig is er een plan waarbij de hoofdlijnen voor de herinrichting zijn vastgelegd. De detailinvulling gebeurt in overleg met de belanghebbenden.
48.6	De vereniging merkt op dat er geen mogelijkheid tot veranderingen in de huidige aanpak is.	De hoofdlijnen van het beleid staan vast. Over de invulling is er inspraak mogelijk.
48.7	De vereniging heeft de indruk dat er door DVV een 'verdeel en heers' werkwijze wordt gehanteerd, door op informatiebijeenkomsten slechts kleine delen van het project te presenteren en vragen gemakkelijk worden afgedaan.	RW61 is een apart project binnen DVV. Dit project heeft een eigen (wettelijke) procedure. Hierdoor wordt alleen dit project op de informatieavonden behandeld. Wel is er aangegeven wat de relaties met DVV zijn.
49	P.A. Riemens te Hoek Wenst alle informatie te ontvangen.	Zie commentaar reactie nr. 16.4
50 50.1	J. van Dam te Schoondijke Pleit voor een stroomweg. Uitvoeren door bestaande weg te verbreden met aan weerszijden een parallelweg van ca. 4 m.	Zie commentaar reactie nr. 10.1
50.2	Pleit om het aantal oversteekplaatsen te verminderen, alleen gelijkvloerse kruisingen en bij de dorpen eventueel verkeerslichten.	Zie commentaar reactie nr. 16.2
50.3	Tegenstander van een rondweg Schoondijke, aangezien het in de toekomst gebiedsontsluitingsweg wordt en de kern daarop gebouwd is.	Zie commentaar reactie nr. 5.2
51 51.1	F.L.M. Temmerman te IJzendijke Verwacht dat de hoge snelheden, door aanleg stroomweg niet zullen dalen.	Deze opmerking van F.E.M. Temmerman wordt ter kennisgeving aangenomen.

Inspiraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspiraakreactie	Reactie
51.2	Verwacht dat door een stroomweg het verkeer zicht gaat concentreren op de oversteekplaatsen bij de Oranjedijk. Waardoor hier een grotere verkeersdruk komt, dus onveilig.	De situering van de aansluitingen zal in de tracéstudie worden onderzocht, evenals de effecten hiervan.
51.3	Pleit voor een verbinding naar Oostburg i.p.v. Schoondijke.	Zie reactie op advies van de commissie voor de milieu-effectrapportage
51.4	Meent dat rondwegen van groot belang zijn, nu en in de toekomst.	De opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Zie ook commentaar reactie nrs. 5.2, 13.5 en 46.1
52 52.1	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij; Directie Zuidwest te Dordrecht Gaaf er van uit dat de aandachtspunten voor natuur, landschap en ruimtegebruik in de richtlijnen voldoende aandacht krijgen.	Zie richtlijnen § 4.4 en 4.8
52.2	Gaat er van uit dat het compensatiebeginsel wordt toegepast conform het beleid uit het Structuurschema Groene Ruimte.	Genoemde zal worden toegepast.
53 53.1	Zeeuwse Milieufederatie te Goes Volgens de federatie is DVV een demonstratie-project. Pas na uitvoering van dit project kan het effect op de verkeersveiligheid worden vastgesteld. De notitie draait ten onrechte de zaak om. Het proefproject wordt al gekenmerkt als een geslaagd project waarvan de resultaten moeten worden gebruikt.	Het idee achter DVV is dat de infrastructuur op zodanige wijze wordt aangepast dat er voor de weggebruiker een duidelijk beeld ontstaat op wat voor weg hij/zij zich bevindt. Deze extra duidelijkheid zal de verkeersveiligheid ten goede komen. Dit wordt dan ook als uitgangspunt gebruikt. In hoeverre verschillende alternatieven voor RW61 hier aan voldoen is één van de criteria in de trajectstudie.
53.2	De federatie meent dat, omdat het nog om een theoretisch concept gaat, rekening moet worden gehouden met de specifieke gebiedsinvloeden om tot een optimaal resultaat te komen.	Zowel bij de algemene opzet, van het project Duurzaam Veilig Verkeer West Zeeuwsch-Vlaanderen, als bij de detailinvulling spelen specifieke zaken van het gebied een belangrijke rol.
53.3	De federatie meent dat er ook een goede afweging moet komen met o.a. de natuur-en milieubelangen.	Zie richtlijnen § 4.4

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
53.4	De federatie meent dat van het verkeer op RW61 20% geen herkomst of bestemming in West-Zeeuwsch Vlaanderen heeft. Dit verkeer moet worden gezien als sluipverkeer, daar afhandeling na gereedkomen van de WST het beste via de Tractaatweg en de Expressweg kan gebeuren. Deze wegen dienen dan ook in het studiegebied te worden opgenomen.	De Tractaatweg en de Expressweg worden in het verkeersmodel meegenomen. Zie ook commentaar reactie nr. 12.
53.5	De federatie geeft aan dat de genoemde groep gebruikers relatief onbekend met de verkeerssituatie is, zodat dit een potentieel risicogroep is.	Door een goede bewegwijzering zal het doorgaande verkeer naar de hoofdroutes worden geleid.
53.6	De federatie geeft aan dat er maatregelen (rotondes) genomen moeten worden ter beperking van de automobiliteit (doelstelling DVV).	De rijksdoelstellingen zijn richtinggevend voor de trajectstudie (zie startnotitie § 3.2/3.3). Zie ook commentaar reactie nr. 12.
53.7	De federatie merkt op dat door het nemen van de maatregelen er een afname te zien zal zijn van het aantal gevaarlijke vrachtwagentransporten en niet zoals in de startnotitie aangegeven, een toename.	Zie commentaar reactie nr. 12.
53.8	De federatie merkt op dat er niet bij voorhand kan worden uitgegaan van een toename van het verkeer.	Zie commentaar reactie nr. 12.
53.9	De federatie meent dat RW61 in de startnotitie te veel naar een stroomweg wordt toegeschreven. Het internationale verkeer dient via de Expressweg en de Tractaatweg te worden afgehandeld zodat RW61 dan een gebiedsontsluitingsweg kan worden.	Zie commentaar reactie nr. 12 en 53.4.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
53.10	De federatie merkt op dat op parallelwegen door de menging van verkeer verkeersonveilige situaties ontstaan. Dit leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers. Er zullen aan weerszijden van de weg fietspaden aangelegd moeten worden, of als menging toch noodzakelijk blijkt landbouwsluizen in de parallelweg om sluipverkeer tegen te gaan.	Zie commentaar reactie nr. 4.1.
53.11	Landinrichting, zoals het ontsluiten van landbouwpercelen door plattelandswegen, moet worden meegenomen als alternatief om het landbouwverkeer niet van RW61 gebruik te laten maken.	Dit maakt onderdeel uit van de trajectnota/m.e.r.
53.12	Bij het ontwerpen van de weg moet aantasting van de geologische hoofdstructuur worden voorkomen. Indien dit onvermijdelijk is, is natuurcompensatie noodzakelijk. Een natuurcompensatieplan hoort dan onderdeel van de MER te zijn.	Zie commentaar reactie nr. 53.11
54 54.1	B&W Terneuzen Is er ervaring opgedaan met een stroomweg; is aangetoond c.q. bewezen dat een stroomweg een veilige(r) oplossing oplevert?	Er is nog geen ervaring opgedaan met een stroomweg. Volgens de theorie is de stroomweg een veilige oplossing. Aangezien er nog geen stroomweg gebouwd is, is dit in de praktijk nog nooit aangetoond.
54.2	Aan de beschrijving van de effecten is verhoudingsgewijs weinig aandacht besteed in relatie gezien tot de onderwerpen zoals vervat in de hoofdstukken 1 t/m 4 van de startnotitie.	De effecten zijn afhankelijk van de gekozen varianten. In de startnotitie is aangegeven welke onderdelen in ieder geval in de effectenbeschrijving moeten worden opgenomen.
54.3	Het creëren van een stroomweg betekent een versterking van de barrièrewerking voor de in het gebied aanwezige fauna en voor de reeds aanwezige fietsroutes	Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. De effecten zullen zoals in punt 54.2 al reeds vermeld onderzocht worden.

Inspiraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspiraakreactie	Reactie
54.4	De vraag wordt opgeworpen of de combinatie van vrachtverkeer met een maximum van 80 km/h en het personenverkeer met een maximum snelheid van 100 km/h voldoende recht doet aan de toebedachte stroomfunctie van het tracé.	In de trajectnota/m.e.r. wordt dit aspect verder onderzocht.
54.5	Dezerzijds kan vooralsnog niet worden ingeschat of met de aanleg van een stroomweg in een enkelstrooks uitvoering met op regelmatige afstanden inhaalstroken de verkeersveiligheid sterk zal worden verbeterd.	Dit zal uit onderzoek moeten blijken.
54.6	Wij onderschrijven het voornemen om de afstand tussen de bebouwing en het nieuwe tracé nabij Biervliet te vergroten. Ten aanzien van de wijze waarop, willen wij graag betrokken blijven.	Er zal met de betrokken gemeenten contact worden onderhouden gedurende de trajectnota/m.e.r.
54.7	Aandacht wordt gevraagd voor de wijze van aansluiting van de Hoofdplaatseweg en de Braakmanlaan op het nieuwe tracé.	De aansluitingen van wegen op het nieuwe tracé vormen een onderdeel van de trajectnota/m.e.r.
54.8	Met de uitwerking van een nieuw tracé dient rekening te worden gehouden met de aspecten verkeersafwikkeling, oplossen verkeersonveilige situaties, verhoging verblijfsgenot kampeerders en het waarborgen van evt. uitbreidingsmogelijkheden voor het recreatiecentrum de Braakman.	Problematiek rond het recreatiecentrum de Braakman vormt een aandachtspunt in de trajectnota/m.e.r.
54.9	Het streven naar afsnijden van bochten vormt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een probleem, doch betekent relatief veel verlies aan cultuurgrond.	Het afsnijden van de bochten is één van de alternatieven die worden bekeken.
54.10	Er wordt specifieke aandacht gevraagd voor de landschappelijke inpassing van RW61.	De landschappelijke inpassing is een onderdeel van de trajectnota/m.e.r.
54.11	De nieuwe infrastructuur moet berekend zijn op de relatief grote afmetingen van landbouwmachines.	Bij het ontwerpen van de nieuwe infrastructuur zal rekening worden gehouden met de (wettelijke) afmetingen van voertuigen.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
54.12	Hulpverleningsdiensten mogen zo min mogelijk belemmeringen ondervinden in de nieuwe infrastructuur.	Tijdens de trajectnota/m.e.r. zal er overleg plaatsvinden met de hulpdiensten.
54.13	Aandacht wordt gevraagd voor uniforme uitvoering van rotondes.	Hieraan wordt aandacht besteed.
54.14	Aandacht wordt gevraagd voor het aanbrengen van fysieke belemmeringen in de middenberm waarmee voorkomen kan worden dat men van de ene rijstrook op de andere rijstrook oversteeft.	Het genoemde zal onderdeel uitmaken van de studie.
54.15	De stroomweg zal de snelste en veiligste verbinding moeten worden, waardoor het gebruik van sluiproutes minder aantrekkelijk wordt.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
54.16	Het weggedeelte vanaf het kruispunt Mauritsfort tot aan de brug Sluiskil levert vanwege niveauverschillen van de huidige weg met name bij inhaalmanoeuvres gevaarlijke situaties op; bij verbetering van het tracé zal aan dit aspect aandacht moeten worden besteed.	Het genoemde weggedeelte valt slechts voor de helft in het onderzoeksgebied. Het geheel aanpassen is daarom niet reëel.
54.17	De geluidswal nabij het kruispunt Mauritsfort dient te worden aangepast in verband met geluidhinder.	Geluidhinder vormt een onderdeel van de trajectnota/m.e.r.
54.18	In het belang van de verkeersveiligheid en uit recreatief oogpunt, verdient het aanbeveling om de mogelijkheden te bezien tot het creëren van locaties t.b.v. rustpunten c.q. picknick plaatsen.	Dit punt zal worden meegenomen in de trajectnota/m.e.r.
54.19	De inrichting van het tracé zal ertoe moeten leiden, dat het openbaar vervoer in principe in staat wordt gesteld zijn kwaliteit te verbeteren.	Openbaar vervoer is een onderdeel van de trajectnota/m.e.r.
54.20	De nieuwe infrastructuur zal v.w.b. de route van gevaarlijke stoffen daarop moeten worden berekend en zo nodig verbeterd. Met name ter hoogte van het recreatiegebied de Braakman.	Dit onderdeel wordt onderzocht in de trajectnota/m.e.r.

Inspraakreacties Rijksweg 61		
volgnr.	Naam Inspraakreactie	Reactie
54.21	De planvorming voor de stroomweg zal zoveel mogelijk moeten worden afgestemd op het lopende ruilverkavelingsproject 'Herinrichting Hoek' inclusief andere plannen waaronder de Intergemeentelijke Structuurvisie.	Er zal worden gestreefd om zoveel mogelijk de besluitvormingsprocedure ten behoeve van de verbetering van RW61 en de plannen van het ruilverkavelingsproject 'Herinrichting Hoek' op elkaar af te stemmen. Bij de studie zal ook rekening gehouden worden met de Intergemeentelijke Structuur Visie Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen. Zie richtlijnen § 2.3
54.22	In de startnotitie wordt niet aangegeven wat er met het resterende tracé van RW61 zal gebeuren.	Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.