

Kanaalkruising Sluiskil

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

8 september 2005 / rapportnummer 1327-198



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
afd. Wegen, t.a.v. dhr. H. van der Kolk
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/U.05.01024

uw brief
29 april 2005

ons kenmerk
1327-197/Bb/wt

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Kanaal-
kruising Sluiskil

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
8 september 2005

Geachte heer/mevrouw,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Kanaalkruising Sluiskil.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. J.G.M. van Rhijn
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Kanaalkruising Sluiskil

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl


Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Kanaalkruising Sluiskil

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de kanaalkruising bij Sluiskil,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Kanaalkruising Sluiskil,

de secretaris

Handwritten signature of H.G. de Brabander in black ink, consisting of the initials 'HG' followed by a stylized 'de Brabander'.

ir. H.G. de Brabander

de voorzitter

Handwritten signature of J.G.M. van Rhijn in black ink, featuring a stylized 'J' and 'G' followed by 'van Rhijn'.

drs. J.G.M. van Rhijn

Utrecht, 8 september 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	4
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN ..	5

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 87 d.d. 9 mei 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat directie Zeeland heeft het voornemen om verkeersproblemen rond de brug in rijksweg 61 over het kanaal van Gent naar Terneuzen nabij Sluiskil op te lossen. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van een tunnel ten noorden van Sluiskil of een tweede brug ten zuiden van Sluiskil. De besluitvorming vindt plaats via een tracé/m.e.r.-procedure, waarbij de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) bevoegd gezag zijn. De formele initiatiefnemer voor deze procedure is Rijkswaterstaat directie Zeeland. In de praktijk treedt echter de provincie Zeeland op als initiatiefnemer.

Bij brief van 29 april 2005¹ heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 9 mei 2005 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴ die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld in december 2003;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de keuze voor het tracé van de nieuwe kanaalkruising. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat voor het **tunnelalternatief de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. Uit het MER blijkt dat het tunnelalternatief een groter probleemoplossend vermogen heeft dan het tweedebrugalternatief, en op alle milieuaspecten gunstiger of gelijk beoordeeld wordt. Het tunnelalternatief is dan ook volgens de Commissie terecht als basis gekozen voor het meest milieuvriendelijkste alternatief.

Voor het **tweedebrugalternatief** signaleert de Commissie tekortkomingen in het MER, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij een eventuele keuze voor dit alternatief. Daarom adviseert de Commissie om in het geval dat de Ministers van V&W en VROM overwegen om in het standpunt te kiezen voor het tweedebrugalternatief, een **aanvulling op het MER** op te stellen. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 2.2 van dit advies. Voor de te volgen procedure bij aanvullingen wijst de Commissie op het *Richtsnoer aanvullingen (1994)*.

Volgens de Commissie kan een besluit tot het aanleggen van het tunneltracé zonder aanvulling op het MER genomen worden, omdat de extra informatie over het tweedebrugalternatief er niet toe kan leiden dat dit alternatief op probleemoplossend vermogen én/of milieuaspecten alsnog gunstiger beoordeeld zal worden dan het tunnelalternatief. Voor het tunnelalternatief is er daarmee voldoende informatie beschikbaar gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

Het MER is volgens de Commissie goed leesbaar, en voorzien van een goede samenvatting. Ook bevat het MER een tekeningenrapport met kaarten waarop technische details te zien zijn, met name over de toeleidende wegen en aansluitingen. In het MER ontbreken echter *visualisaties* van bijvoorbeeld het lengteprofiel, de viaducten, de taluds, de beplanting en de geluidwerende voorzieningen. Hierdoor is het voor de lezer van het MER zeer moeilijk om zich een beeld te vormen van het landschappelijk effect van de alternatieven en de inpassingsmaatregelen.

Natuurinformatie

Voor natuur is gekeken naar de beschikbare informatie bij het Natuurloket. Hieruit blijkt dat er in het plangebied amfibiesoorten aangetroffen zijn die in de Flora- en faunawet opgenomen zijn als strikt beschermde soorten, waarvoor een “uitgebreide toets” noodzakelijk is om in aanmerking te komen voor een ontheffing.⁸ Voor een aantal kilometerhokken waardoor de tracés voeren geldt dat het Natuurloket hiervoor geen informatie kan geven, omdat ze nooit

⁸ Voor het tunnelalternatief is dat de Rugstreeppad, voor het tweedebrugalternatief is dat de Kamsalamander. De Kamsalamander is bovendien opgenomen op de Rode lijst 2004. De uitgebreide toets houdt in dat een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet wordt getoetst aan drie criteria: a) er is sprake van een in of bij wet genoemd belang, b) er is geen alternatief, c) doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

op amfibieën onderzocht zijn.⁹ Voor het MER heeft geen nader veldonderzoek plaatsgevonden¹⁰.

De Commissie gaat ervan uit de aanwezigheid van strikt beschermde amfibie-soorten samenhangt met de ligging van drinkpoelen en vijvers in het gebied, die zich in de omgeving van beide tracés bevinden. De tracés gaan echter niet door deze vijvers en poelen.¹¹ Een eventuele aantasting van het leefgebied van beschermde amfibieën is daarom niet onderscheidend tussen beide alternatieven.

Op grond van het bovenstaande concludeert de Commissie dat het MER de invloed op beschermde soorten voor beide alternatieven een juiste waardering geeft (p142, tabel 7.69): negatief (en niet zeer negatief) en voor beide alternatieven hetzelfde. Het MER zou echter voor deze waardering een betere onderbouwing geboden hebben – en ook voor de stelling in het MER (p143) dat er voldoende grond is om een ontheffing aan te vragen – indien deze waardering was gebaseerd op de resultaten van veldonderzoek.

De doorsnijding van watergangen wordt in het MER voor beide alternatieven gelijk beoordeeld, omdat het *aantal* doorsneden watergangen gelijk is. Overigens gaat het MER uit van verlegging of herstel van deze watergangen, omdat dat noodzakelijk is voor het functioneren van het watersysteem.¹² De Commissie verwacht echter dat het doorsnijden van de Westelijke Rijkswaterleiding in het tunnelalternatief ingrijpender zal zijn dan het doorsnijden van de natte ecologische verbindingzone in Autrichepolder. De Commissie is daarom van mening dat het *kwalitatieve* verschil tussen beide alternatieven wat betreft het doorsnijden van watergangen en de eventuele (tijdelijke) (natuur)gevolgen daarvan in de waardering van de alternatieven beter tot uiting gebracht hadden kunnen worden.

Uitwerking van het tweedebrugalternatief

Zoals gezegd blijkt uit het MER blijkt dat het tunnelalternatief zowel op verkeersaspecten (verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid) als op een aantal milieuaspecten (zoals ruimtelijke en infrastructurele functies, landschap) beter scoort dan het tweedebrugalternatief, terwijl er géén aspecten zijn waarop het tunnelalternatief slechter scoort dan het tweedebrugalternatief. De Commissie merkt daarbij op dat het MER niet vermeldt dat voor een aantal aspecten het tweedebrugalternatief met relatief eenvoudige ingrepen een hogere score kan halen. Zo kan het tweedebrugalternatief op infrastructurele functies minder negatief scoren door te voorzien in één of meer onderdoorgangen die de barrièrewerking van het nieuwe tracé voor een deel teniet doen. Op dezelfde manier kan een iets bredere tweede brug de scores voor interne veiligheid en lokaal langzaam verkeer verbeteren. Ook is het voorgestelde brugontwerp met vier pijlers voor de scheepvaartveiligheid niet optimaal. Het algemene beeld van de verschillen tussen tunnelalternatief en tweedebrugalternatief zal daardoor echter niet wijzigen.

⁹ Voor het tunnelalternatief is dat kilometerhok 046-368, waarin de tunnel zelf is gelegen. Voor het tweedebrugalternatief betreft dit een aantal kilometerhokken. Zie MER, Bijlagenrapport, pagina 74.

¹⁰ Het MER (p143) kondigt wel veldonderzoek voor de 2^e helft van 2004 (sic) aan.

¹¹ De Kamsalamander komt waarschijnlijk voor in een grote poel/vijver bij een boerderij ten zuidoosten van Zandstraat; het tweedebrugtracé ligt oostelijker. Ook in de Bonte Polder, ten zuiden van het tunneltracé, bevinden zich drinkputten waar de Kamsalamander te verwachten is. De waarneming van de Rugstreeppad in kilometerhok 049-368 wordt mogelijk verklaard door de Spuikreek die door dit kilometerhok voert.

¹² Zie MER pagina 151, en MER, Bijlagenrapport, pagina 98.

Tol

De verkeerscijfers in het MER gaan alle uit van de situatie zonder tolheffing. In een kader geeft het MER de resultaten van een studie naar de effecten van tolheffing op het gebruik van de tunnel.¹³ De verkeersintensiteit in de tunnel blijkt met tolheffing afhankelijk van het toltarief 39% tot 94% minder te zijn. Dit betekent dat met tolheffing andere verkeersintensiteiten in het studiegebied ook aanzienlijk anders kunnen zijn, en daarmee ook de effecten daarvan.

■ Als de Ministers van V&W en VROM overwegen om in het standpunt te kiezen voor het tunnelalternatief inclusief tolheffing, adviseert de Commissie een meer gedetailleerd onderzoek naar het effect van het voorgenomen toltarief op het gebruik van de tunnel uit te voeren. Indien dat tot duidelijk andere verkeersbelastingen leidt dan vermeld in het MER, dan dient een aanvulling op het MER te worden opgesteld.

2.2 Toelichting op het oordeel

Tekortkomingen bij het tweedebrugalternatief

Effect van toenemend aantal scheepspassages

Het MER (p34) geeft aan dat rond 2013 een operationeel plafond van het sluiscomplex bij Terneuzen zal zijn bereikt. Wanneer besloten zou worden tot vergroting van de capaciteit door de aanleg van een nieuwe zeesluis, zal volgens een beleidsanalyse¹⁴ het aantal scheepvaartbewegingen in 2030 verdubbeld zijn. Met het oog op vergroting van de capaciteit van het kanaal zou besloten kunnen worden om na de aanleg van een nieuwe zeesluis ook over te gaan tot verruiming van het kanaal.

Over een nieuwe zeesluis is nog niet besloten, evenmin over verruiming van het kanaal. In het MER wordt in de autonome ontwikkeling daarom niet uitgegaan van een tweede zeesluis, noch van kanaalverruiming. Wel is in een scenariobenadering bekeken hoe fysiek rekening gehouden kan worden met kanaalverruiming door het ontwikkelen van een langere brug c.q. langere en diepere tunnel als varianten.

Gezien het bovenstaande is het heel goed denkbaar dat het scheepvaartverkeer in de toekomst intensiever zal zijn dan waar het MER van uitgaat. Intensiever scheepvaartverkeer zal gepaard gaan met een toename van het aantal brugopeningen. Voor de beschrijving van de effecten van het tweedebrugalternatief op de afwikkeling van het verkeer in het studiegebied is een dynamisch model ontwikkeld. Uit berekeningen met dit model blijkt onder andere dat bij een geopende brug bij Sluiskil het verkeer als alternatief vooral het sluiscomplex kiest en niet de nieuwe tweede brug. Bovendien blijkt dat niet gegarandeerd kan worden dat er voor het verkeer altijd één brug beschikbaar is.¹⁵ Beide effecten zullen bij een toename van het aantal brugopeningen worden versterkt. Dit betekent dat in het tweedebrugalternatief bij intensiever scheepvaartverkeer de verkeersintensiteit op de route over het sluiscomplex zal toenemen (en dus ook van de bijbehorende hindereffecten in Terneuzen en verslechtering van de verkeersafwikkeling), en dat bovendien de directe en indirecte economische effecten van het tweedebrugalternatief

¹³ MER, pagina 110.

¹⁴ Uitgevoerd door de Stuurgroep verbetering nautische toegang van het kanaal Gent-Terneuzen. Overigens is er ook een recent proefschrift over de scheepvaart van en naar zeehavens in het Schelde-estuarium: Dr J.W.P. Prins, *De nautische veiligheid en vlotheid en de maritieme toegankelijkheid in het Schelde-estuarium*, Universiteit Gent, 2003.

¹⁵ MER, Bijlagenrapport, paragraaf 2.2.2.

negatiever respectievelijk minder positief zullen moeten worden ingeschat. De Commissie acht het mogelijk dat deze effecten zodanig kunnen zijn, dat het tweedebrugalternatief niet langer als een reële oplossing voor de probleemstelling kan worden beschouwd.¹⁶

■ Als de Ministers van V&W en VROM overwegen om in het standpunt te kiezen voor het tweedebrugalternatief, adviseert de Commissie in een aanvulling op het MER na te gaan welke effecten een toekomstige toename van het scheepvaartverkeer heeft op het aantal brugopeningen, en de gevolgen daarvan voor de in het MER onderzochte verkeers- en economische aspecten. Aan de hand daarvan kan dan worden beoordeeld of het tweedebrugalternatief voldoende voldoet aan de doelstelling.

Externe veiligheid van het tweedebrugalternatief

De manoeuvreerbaarheid in het Kanaal wordt in het MER voor het tweedebrugalternatief als zeer ongunstig beoordeeld, en de kans op aanvaring tweemaal zo hoog ingeschat (MER p127-128).¹⁷ Op het Kanaal van Gent naar Terneuzen vindt zeevaart met gevaarlijke stoffen plaats, maar nadere gegevens zijn volgens het MER niet bekend (p75). Het MER geeft aan dat daardoor bij het tweedebrugalternatief de risico's mogelijk te laag zijn ingeschat (p122). Onder leemten in kennis is aangegeven dat nader onderzoek moet worden verricht naar de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van zeevaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De Commissie van mening dat de onderzoeksresultaten beschikbaar moeten zijn vóórdat een keuze voor het tweedebrugalternatief gemaakt wordt.

■ Als de Ministers van V&W en VROM overwegen om in het standpunt te kiezen voor het tweedebrugalternatief, adviseert de Commissie in een aanvulling op het MER een kwantitatieve analyse uit te voeren van de risico's als het gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Kanaal, mede in het licht van de verminderde manoeuvreerbaarheid op het Kanaal en de vergrote kans op aanvaring.¹⁸

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN

De opmerkingen in het verdere advies zijn niet van invloed op het hierboven gegeven oordeel. De Commissie hoopt hiermee wel een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

Luchtkwaliteit¹⁹

Het aspect lucht is in het MER onderzocht voor stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀). Over andere stoffen waarvoor het Besluit luchtkwaliteit grenswaarden

¹⁶ Op pagina 24 van het MER wordt als doelstelling gegeven: het tot stand brengen van een nieuwe hoogwaardige (kanaalkruisende) verbinding die primair een oplossing is voor het bereikbaarheidsprobleem (vracht)auto- en motorverkeer. [...] Tenslotte wordt met een dergelijke oplossing de groei van de economie en werkgelegenheid in en rond de Zeeuwsch-Vlaamse kustzone en aangrenzende gebieden bevorderd.

¹⁷ In inspraakreactie 53 schrijft Zeeland Seaports: 'Bijkomend vermeldenswaardig effect is dat twee bruggen op relatief korte afstand van elkaar een versterkend effect in zich heeft.'

¹⁸ Voor de besluitvorming over de verdieping van de Westerschelde is in opdracht van de provincie Zeeland een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd (Det Norske Veritas, *QRA Toekomstig transport Gevaarlijke stoffen (Wester)Schelde*, juni 2004), waarvoor informatie is vergaard over de aantallen (relevante) zeeschepen op de Westerschelde. Ook is er informatie over de ammoniaktransporten vanaf Yara Sluiskil beschikbaar. Deze informatie kan gebruikt worden voor een eerste inschatting van de bijdrage van het transport van gevaarlijke stoffen over het kanaal door zeeschepen aan het risico.

¹⁹ De Commissie merkt op dat in het MER getoetst wordt aan het Besluit luchtkwaliteit. Inmiddels is het Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht. Dit bevat overigens dezelfde grenswaarden. Relevante wijzigingen ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit uit 2001 zijn: a) de saldobenadering wordt toegestaan; b) initiatieven die niet leiden tot een verslechtering van de luchtsituatie zijn mogelijk; en c) voor fijn stof kan de van nature aanwezige achtergrondconcentratie (zeezout, zand, e.d.) buiten de beoordeling blijven.

geeft (zwaveldioxide, stikstofoxiden, lood, koolmonoxide en benzeen) wordt geen informatie gegeven. De Commissie heeft begrepen dat hiervoor wel berekeningen zijn uitgevoerd en dat hieruit blijkt dat er voor deze stoffen geen overschrijdingen van de grenswaarden zullen zijn.

Voor fijn stof blijkt uit het MER dat zowel in de huidige situatie als in de autonome ontwikkeling als bij realisering van beide alternatieven overschrijding van de grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit plaatsvindt. Het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde is daarbij voor autonome ontwikkeling en beide alternatieven exact hetzelfde. Het MER gaat niet in op maatregelen die genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te kunnen voldoen aan de grenswaarden.²⁰

■ De Commissie adviseert in het ontwerp-tracébesluit/standpuntbepaling ook voor zwaveldioxide, stikstofoxiden, lood, koolmonoxide en benzeen te vermelden of – en zo ja in welke mate – overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 zal plaatsvinden.

■ De Commissie adviseert om in het ontwerp-tracébesluit/standpuntbepaling in te gaan op de maatregelen die genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor fijn stof uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Aanlegfase

De Commissie is van oordeel dat de aanlegfase summier in het MER behandeld is. Zo bevat het MER bijvoorbeeld geen kwantitatieve informatie over ontgravingen en ophogingen voor de nieuwe infrastructuur, en de bestemming respectievelijk herkomst van grond. Ook blijft onduidelijk waar en hoe lang bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden, en hoeveel hinder de scheepvaart en omwonenden daarvan zullen ondervinden.

Voor het tunnelalternatief geldt dat het MER in voldoende mate ingaat op de verschillen tussen zink- en boortunnel. De variatie in keuzes voor de bouwwijze van de in- en uitritten kunnen echter nog verschillen in milieugevolgen tijdens de aanleg te zien geven. Hierin biedt het MER geen inzicht.

■ De Commissie beveelt aan om voor belangrijke negatieve milieugevolgen van de aanlegfase – hinder voor de scheepvaart en voor omwonenden – na te gaan in hoeverre hiervoor door keuzes op het gebied van de bouwmethode en door het nemen van maatregelen in de bouwfase mitigatie mogelijk is.

Anticiperen op kanaalverruiming

Het MER geeft weer hoe bij het ontwerp van een tweede brug dan wel een tunnel in fysieke zin geanticipeerd kan worden op kanaalverruiming. Het MER gaat niet in op de keuzemogelijkheden en consequenties die een rol spelen bij een daadwerkelijke kanaalverruiming. Dit is in de ogen van de Commissie terecht, omdat deze keuzes en consequenties pas in de besluitvorming voor kanaalverruiming aan de orde zullen komen. Voor deze besluitvorming zal naar verwachting ook een MER moeten worden opgesteld.

Bij kanaalverruiming zal onder andere besloten moeten worden over de wijze waarop het vervallen van de huidige brug zal worden opgevangen. Wanneer nu gekozen wordt voor het tunnelalternatief zal de huidige brug gebruikt worden door lokaal verkeer, langzaam verkeer (landbouwverkeer, (brom)fietsers)²¹ en treinverkeer. Bij keuze voor het tweedebrugalternatief zal de huidige brug

²⁰ Zie ook uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake A1 traject Hoewelaken-Barneveld.

²¹ Insprekers (16, 32) vragen om een tunnel waar ook het landbouwverkeer gebruik van kan maken, omdat de huidige brug bij kanaalverbreding zal verdwijnen (reactie 16), omdat de huidige brug voor minstens tweemaal zoveel stremmingen zal zorgen door de toename van de scheepvaartbewegingen op het kanaal (reactie 32). In inspraakreactie 37 wordt gepleit voor voldoende brede wegen en een scheiding van fietsverkeer. In inspraakreactie 55 vindt de Zeeuwse Milieufederatie dat de reistijd van fietsers die gebruik maken van de kanaalkruising verminderd dient te worden.

daarnaast door nog meer autoverkeer worden gebruikt. Bij kanaalverruiming zal dus een oplossing moeten worden gezocht voor deze verkeersstromen.

Pas bij de besluitvorming over kanaalverruiming zullen alternatieve wijzen van kanaalkruisen voor het verkeer over de huidige brug onderzocht worden. Bij de huidige besluitvorming over de kanaalkruising kan echter door extra voorzieningen geanticipeerd worden op deze alternatieven. De Commissie denkt daarbij met name aan een extra buis voor (brom)fietsverkeer als nu voor een tunnel gekozen zou worden.

■ De Commissie beveelt aan om indien bij de keuze voor de kanaalkruising rekening gehouden wordt met kanaalverruiming, te overwegen of daarbij reeds voorzien moet worden in een vervangende kanaalkruising voor het niet-autoverkeer. Dit geldt met name bij de keuze voor een tunnel: nagegaan zou moeten worden of tegen redelijke kosten de tunnel kan worden aangelegd met een extra buis voor langzaam verkeer of (brom)fietsverkeer.

BIJLAGEN

bij het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Kanaalkruising Sluiskil

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 april 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage
T.a.v. ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	13 MEI 2005
nummer	
dossier	1327-142
kopie naar :	Bb wt

Contactpersoon
H. van der Kolk
Datum
29 april 2005
Oms kenmerk
DGP/WV/U.05.01024
Onderwerp
Trajectnota/mer kanaalkruising Sluiskil

Doorkiesnummer
070-3516396
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet stel ik u hierbij in de gelegenheid om advies uit te brengen over de trajectnota/mer Kanaalkruising Sluiskil. De trajectnota/mer zal vanaf 9 mei 2005 gedurende 8 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Ik verzoek u om uw advies uiterlijk 8 september 2005 uit te brengen en dit te richten aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Afdeling Wegen, t.a.v. H. van der Kolk
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

De trajectnota/mer zal u in tienvoud rechtstreeks door Rijkswaterstaat/Zeeland worden toegezonden.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens deze,
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

mr. M.J. Olman



BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 87 d.d. 9 mei 2005

Inspraak Trajectnota/MER Kanaalkruising Sluisdijk



In de periode van 9 mei tot en met 4 juli 2005 ligt de Trajectnota/MER Kanaalkruising Sluisdijk ter inzage. Deze doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet. Op grond daarvan kunt u over de inhoud uw mening geven.

De huidige kanaalkruising bij Sluisdijk over het Kanaal van Gent naar Terneuzen vormt een knelpunt voor het wegverkeer van Zeewoerd-Vlaanderen. De brug staat ruim vijf uur per dag open voor het scheepvaartverkeer. Automobilisten kiezen daarom vaak voor andere routes.

De provincie Zeeland, in samenwerking met Rijkswaterstaat Zeeland en de NV Westerscheldetunnel, nam daarom in 2002 het voortouw om een planstudie uit te voeren die zou moeten leiden tot de oplossing van het probleem. In januari 2003 verscheen de Startnotitie, het eerste officiële document van de Tracéwetprocedure. In dit document werden de verschillende oplossingen beschreven. Daarvan zijn twee oplossingen nader bestudeerd: een tunnel ten noorden van Sluisdijk en een tweede brug ten zuiden van Sluisdijk. De resultaten zijn beschreven in de trajectnota/MER.

Wat houdt de Trajectnota/MER in?

De Trajectnota/MER beschrijft de twee onderzochte alternatieven en de gevolgen van de alternatieven voor onder meer het milieu, de economie, de veiligheid en de ruimtelijke ordening. Bovendien geeft de nota globaal aan hoe de alternatieven mogelijk in de omgeving worden ingepast. Waar komt de tunnel of tweede brug te liggen? Hoe komen ze eruit te zien? Ten slotte worden de kosten van de alternatieven naast elkaar gezet. Zo is het mogelijk de voorgestelde oplossingen met elkaar te vergelijken.

Het verschijnen van de Trajectnota/MER is een belangrijk moment in de Tracéwetprocedure. De minister heeft nog geen beslissing genomen over het te verkiezen alternatief, maar alle relevante informatie is nu wel beschikbaar.

Waar en wanneer kunt u de Trajectnota/MER inzien?

De Trajectnota/MER ligt van 9 mei tot en met 4 juli 2005 tijdens reguliere openingstijden ter inzage op de volgende plaatsen:

- De gemeentehuizen van Terneuzen (ook de vestigingen Axel en Sas van Gent), Hulst en Sluis
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag
- Ministerie van VROM in Den Haag
- Rijkswaterstaat Zeeland en District Westerschelde
- Provincie Zeeland
- De bibliotheken van Terneuzen, Axel, Bervik, Koewacht, Philippine, Zaamslag, Hoek, Sas van Gent en Sluisdijk.

U kunt de Trajectnota/MER ook lezen via internet: www.kanaalkruisingsluisdijk.nl

Informatiebijeenkomst

Wilt u weten hoe de alternatieven er precies uit zien? Hoe u kunt inspreken? Of bent u gewoon benieuwd naar de laatste stand van zaken? Kom dan naar de informatiebijeenkomst. U wordt geïnformeerd over inhoud van de Trajectnota/MER, de mogelijkheid tot inspraak en het verdere verloop van het traject. Medewerkers van de Kanaalkruising Sluisdijk staan klaar om al uw vragen te beantwoorden.

Datum: 18 mei 2005

Plaats: 't Meulengat, St-Elizabethlaan 49, Sluisdijk

Tijd: 17.00 - 22.00 uur

Hoe kunt u inspreken?

Inspraak op de Trajectnota/MER geeft u de mogelijkheid uw oordeel te geven over de resultaten en de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek. U kunt bijvoorbeeld aangeven welk alternatief uw voorkeur heeft en welk alternatief de minister volgens u zou moeten kiezen. Wilt u graag dat er een tunnel komt, of juist een tweede brug? Bent u van mening dat er iets over het hoofd gezien is? Iedereen kan inspreken. Uw inspraak wordt door de ministers van V&W en VROM als bevoegd gezag gebruikt bij hun keuze welk alternatief verder uitgewerkt moet gaan worden. U kunt uw inspraakreactie op de Trajectnota/MER uiterlijk tot 5 juli 2005 schriftelijk kenbaar maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Kanaalkruising Sluisdijk
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Inspreken is ook mogelijk via www.inspraakverw.nl

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken uw persoonlijke gegevens niet openbaar te maken.

Mondeling inspreken

U kunt ook mondeling inspreken tijdens een openbare hoorzitting die op 9 juni 2005 om 19.30 uur zal plaatsvinden in 't Meulengat in Sluisdijk. Graag voor 6 juni telefonisch aanmelden op 070-3519600. Als u tijdens de hoorzitting heeft ingesproken, krijgt u het verslag hiervan toegezonden.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Zo snel mogelijk na afloop van de inspraaktermijn verzamelt het Inspraakpunt alle reacties op de Trajectnota/MER in een bundel. Deze bundel kunt u inzien op dezelfde locaties waar nu de Trajectnota/MER ter inzage ligt. Alle insprekers ontvangen na afloop van inspraak een brief, waarin staat hoeveel reacties in totaal zijn ontvangen en waar deze kunnen worden ingezien.

Het Inspraakpunt stelt de minister en de bij het project betrokken ambtenaren op de hoogte van alle inspraakreacties. Uw inspraakreactie wordt ook naar de Commissie voor de m.e.r. (milieueffectrapportage) gestuurd. Deze commissie toetst achteraf of het onderzoek aan de gestelde eisen heeft voldaan.

Op basis van onder meer de inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. bepaalt de minister het standpunt. De minister geeft dan aan of het gesignaleerde probleem wordt aangepakt en zo ja, welk alternatief de voorkeur krijgt. Het standpunt wordt vervolgens gedetailleerd uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit.

Meer informatie over de Trajectnota/MER

Een samenvatting van de Trajectnota/MER en een nieuwsbrief over het project zijn gratis verkrijgbaar. Het hoofddocument kunt u tegen betaling (€ 50,-) aanvragen. Ook bestaat de mogelijkheid de documenten gratis te downloaden via onze website. Voor aanvragen van één van de documenten, exemplaren van de nieuwsbrief of voor meer informatie kunt u terecht bij:

Informatiepunt Kanaalkruising Sluisdijk
Postbus 303, 4460 AS Goes
telefoon 0113 278480
e-mail info@kanaalkruisingsluisdijk.nl
www.kanaalkruisingsluisdijk.nl

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.
telefoon 070-3519600.

**KANAALKRUISSING
SLUISDIJK**



BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: de Minister van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Directie Zeeland

Bevoegd gezag: de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: Het tot stand brengen van een hoogwaardige kruising voor wegverkeer van het Kanaal van Gent naar Terneuzen nabij Sluiskil

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 22 januari 2003

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 maart 2003

richtlijnen vastgesteld: december 2003

kennisgeving MER: 9 mei 2005

toetsingsadvies uitgebracht: 8 september 2005

Bijzonderheden: In haar toetsingsadvies constateert de Commissie essentiële tekortkomingen voor het tweedebrugalternatief. Het effect van een toenemend aantal scheepspassages en de externe veiligheid zijn onvoldoende bekend. Een besluit tot het aanleggen van het tunneltracé zonder aanvulling op het MER genomen worden, omdat de extra informatie over het tweedebrugalternatief er niet toe kan leiden dat dit alternatief op probleemoplossend vermogen én/of milieuaspecten alsnog gunstiger beoordeeld zal worden dan het tunnelalternatief.

In het advies heeft de Commissie verder nog opmerkingen over de natuurinformatie in het MER en de uitwerking van het tweedebrugalternatief. De Commissie heeft aanbevelingen voor de besluitvorming op het gebied van tolheffing, luchtkwaliteit, de aanlegfase en anticipatie op kanaalverruiming.

Samenstelling van de werkgroep:

dhr. ir. G. Arends

dhr. ir. C. van der Giessen

dhr. drs. R.H.D. Lambeck

dhr. ir. K.A.A. van der Spek

dhr. ir. J. Termorshuizen

mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

dhr. ir. H.G. de Brabander

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050509	C.L.M Bouwman	Terneuzen	20050519
2.	20050509	Anoniem	.....	20050519
3.	20050510	Lijst Cees Freeke (LCF)	Terneuzen	20050519
4.	20050510	Anoniem	.....	20050519
5.	20050510	P.J Vervet	Biervliet	20050519
6.	20050510	K.J.M. Verherbrugge-Korbee	Sas van Gent	20050519
7.	20050510	E.D.J. Moorthamer	Spui	20050519
8.	20050511	A.M Drabbe	Terneuzen	20050519
9.	20050510	B. Willems	Sas van Gent	20050519
10.	20050511	Anoniem	.....	20050519
11.	20050512	F.F.I Dumez	Sas van Gent	20050519
12.	20050512	P.A. Plant Schrijver	Westdorpe	20050520
13.	20050513	H.R Boschitsch	Terneuzen	20050520
14.	20050513	W. van der Kevie	Hoek	20050520
15.	20050517	Anoniem	.....	20050520
16.	20050517	G.P Dekker –Guiljam	Zaamslag	20050520
17.	20050517	Anoniem	.....	20050520
18.	20050516	J.G. Michielsen	Axel	20050520
19.	20050516	E.P.J Hofman	Terneuzen	20050520
20.	20050516	W. van der Heijden	Terneuzen	20050520
21.	20050515	J.M. Breukelman – Schilt	Terneuzen	20050520
22.	20050515	A.J Breukelman	Terneuzen	20050520
23.	20050513	P.P.M. Wieme	Terneuzen	20050520
24.	20050519	A.W.J. Goethals	Sas van Gent	20050606
25.	20050520	Anoniem	.....	20050606
26.	20050521	L. van Driessen	Sas van Gent	20050606
27.	20050512	P. Willemse	Axel	20050606
28.	20050523	A.C Koeijer	Axel	20050606
29.	20050529	R.I.M. Verplanke	Terneuzen	20050606
30.	20050528	L.C.D. Trouwborst	Terneuzen	20050606
31.	20050530	Anoniem	.....	20050606
32.	20050530	Zuidelijke Land- en Tuinbouwor- ganisatie	Zaamslag	20050606
33.				
34.	20050601	Anoniem	.....	20050624
35.	20050604	Dhr. Moor	Sas van Gent	20050624
36.	20050604	Anoniem	.....	20050624
37.	20050608	Cumela Nederland	Nijkerk	20050624
38.	20050610	Mw. Van der Stuyft-Baert	Hoek	20050624
39.	20050613	Jan Snel Terneuzen B.V.	Sas van Gent	20050624
40.	.....	Dhr Jansen van Roosendaal	Terneuzen	20050624
41.	.....	Mw. Van Kruijssen	Drieschouwen	20050624
42.	.....	Dhr. van der Walle	Clinge	20050624
43.	.....	Mw. Bakker	Schapenbout	20050624
44.	.....	Dhr. Manhava	Terneuzen	20050624
45.	20050616	Gasunie	Waddinxveen	20050624

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
46.	20050617	Van de Bilt Zaden en Vlas	Sluiskil	20050624
47.	20050617	ROB	Amersfoort	20050624
48.	20050616	P.M.M. Rademacher namens Zorg Saam Zeeuws-Vlaanderen	Terneuzen	20050704
49.	20050504	W.J. de Graaf en J.Y. Dekker namens Waterschap Zeeuws- Vlaanderen		20050704
50.	2005----	Anoniem		20050704
51.	2005----	Anoniem		20050704
52.	20050628	C.A. Wisse		20050704
53.	20050630	Zeeland Seaports	Terneuzen	20050707
54.	20050701	Commissie Transport & Infrastruc- tuur Zeeland	Middelburg	20050707
55.	20050704	Zeeuwse Milieufederatie	Goes	20050707
	20050609	Verslag Hoorzitting 9 juni 2005 te Sluiskil		20050707

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Kanaalkruising Sluiskil

Rijkswaterstaat directie Zeeland heeft het voornemen om de verkeersproblemen rond de brug in rijksweg 61 over het kanaal van Gent naar Terneuzen nabij Sluiskil op te lossen. Daarbij wordt gedacht aan de aanleg van een tunnel ten noorden van Sluiskil of een tweede brug ten zuiden van Sluiskil. De Ministers van V&W en VROM doorlopen voor het Tracébesluit de tracé/m.e.r.-procedure.

ISBN 90-421-1561-0