

MER Sloeweg N62

Samenvatting



MER Sloeweg N62

Samenvatting

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1	Aanleiding project	2
1.2	Projectgeschiedenis	2
1.3	Procedure en planning	3
1.4	Opzet van het Hoofdrapport MER Sloeweg (N62)	3
1.5	Leeswijzer	3
2.	Projectdoelstellingen	4
3.	Alternatieven en varianten	5
3.1	Keuze van de alternatieven	5
3.2	Beschrijving van de alternatieven	5
4.	Belangrijkste effecten van de alternatieven	16
5.	Vergelijking van de alternatieven	18
5.1	Effectenoverzicht	18
5.2	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	18
6.	Inspraak	20
	Bijlage	
	Kaart Alternatief B, variant 1	
	(tevens Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA))	

N62; kruispunt Bernhardweg



MER Sloeweg N62

1. Inleiding

1.1 Aanleiding project

De Sloeweg (N62) is de doorgaande verbinding tussen het Sloegebied, de Westerscheldetunnel en de A58 (de autosnelweg tussen Vlissingen en Bergen op Zoom). In het noorden sluit de Sloeweg aan op de A58 en de Nieuwe Rijksweg (N664 richting Goes; voorheen N254); in het zuiden sluit deze weg aan op de Tunnelweg (ook N62) en op de Bernhardweg (N254 richting Middelburg). Naast de functie voor het doorgaande verkeer, zorgt de Sloeweg ook voor de aansluiting van verschillende woonkernen op het hoofdwegennet.

Als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel in maart 2003 is het flink drukker geworden op de Sloeweg. De komende jaren wordt nog meer verkeer verwacht. Hierdoor komt de vlotte en veilige doorstroming op de weg in gevaar. Om een goede verkeersafwikkeling tussen het Sloegebied en Goes respectievelijk Middelburg ook in de toekomst te kunnen garanderen, heeft de Provincie Zeeland het initiatief genomen om de capaciteit van de Sloeweg te verbeteren. Ook voor de ontsluiting van Heinkenszand en het achterliggende gebied en het correcte gebruik van de binnenwegen, worden maatregelen genomen.

1.2 Projectgeschiedenis

Tot nu toe is het volgende studietraject gevolgd:

- **2001 - Quick Scan corridor Sloe-Goes**
Om te onderzoeken in welke mate aanpassingen aan het wegennet in deze corridor noodzakelijk zijn om de verwachte verkeerstoename op te vangen, is de "Quick Scan corridor Sloe-Goes" uitgevoerd. In de Quick Scan is de huidige én toekomstige problematiek in beeld gebracht.
- **2003 - Startnotitie MER Sloeweg**
De Startnotitie was het formele begin van de m.e.r.-procedure. Hierin zijn de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij gezet en de onderzoeksvragen beschreven.
- **2003 - 2004 Inspraak op de Startnotitie en Richtlijnen**
De Startnotitie en de inspraakreacties daarop, vormden de basis voor de vaststelling van de Richtlijnen voor het MER Sloeweg.
- **2004 - 2005 Quick Scan (haalbaarheidsstudie) MER Sloeweg**
Van alle, tijdens de inspraak ingebrachte, alternatieven, is de haalbaarheid onderzocht. De resultaten van de Quick Scan zijn gecommuniceerd tijdens een informele inloopavond, met mogelijkheid tot inspraak. Op basis daarvan is een definitieve selectie gemaakt van de alternatieven die in de MER zijn onderzocht.

Kaart 1: Overzicht bestaande toestand Sloeweg (2005)



- **2004 - 2006 Brede Verkeersvisie Zuid-Beveland**
Parallel met het MER is, op verzoek van het Bevoegd Gezag, de gemeenteraden van Goes en Borsele, een integrale verkeersvisie voor het gebied tussen Middelburg en Kapelle opgezet: de Brede Verkeersvisie Zuid-Beveland. Het project Sloeweg wordt hierin gepast.
- **2006 - 2007 M.e.r.-procedure en termijn voor besluitvorming**

1.3 Procedure en planning

M.e.r.-procedure

Voor de aanpassingen aan de Sloeweg moet een m.e.r.-procedure gevolgd worden. Deze procedure onderzoekt de effecten van de geplande maatregelen en bestaat uit vijf fasen.

1.4 Opzet van het Hoofdrapport MER Sloeweg (N62)

Het hoofdrapport dient als basis voor de besluitvorming over het verbeteren van de capaciteit van de Sloeweg (N62). Daarvoor zijn verschillende oplossingen mogelijk, die we alternatieven noemen. Elk alternatief heeft voor- en nadelen. Uiteindelijk kiest het Bevoegd Gezag in overleg met Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Zeeland voor het alternatief

dat de beste oplossing voor de geschetste problemen biedt. In het hoofdrapport wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaald alternatief. Voordat een besluit kan worden genomen, volgt eerst nog de inspraak.

De resultaten van de uitgebreide studie van de verschillende alternatieven, zijn weergegeven in het hoofdrapport. Het gaat hierbij om een uitgebreid rapport, met veel gedetailleerde en vaktechnische informatie. Daardoor is het rapport niet voor iedereen gemakkelijk te lezen. In deze samenvatting wordt de belangrijkste informatie uit het rapport op een overzichtelijke en heldere wijze uiteengezet, zodat iedereen voldoende geïnformeerd is om aan de inspraak te kunnen deelnemen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de projectdoelstellingen op een rijtje gezet. Hoofdstuk 3 omvat een beschrijving van de verschillende oplossingen of alternatieven. In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste milieueffecten voor de verschillende alternatieven uiteengezet. Hoofdstuk 5 omvat de vergelijking van de alternatieven en de beschrijving van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). In hoofdstuk 6 tenslotte staat aangegeven hoe u kunt inspreken op het Hoofdrapport MER.

Tabel 1: Planning m.e.r.-procedure N62

Fase	Activiteiten	Planning
VERLEDEN		
Fase 1		
Startnotitie en Richtlijnen	Vaststelling/Publicatie Startnotitie	17 september 2003
	Inspraak particulieren	17 september – 14 oktober 2003
	Inspraak betrokken overheden	17 september – 11 november 2003
	Vaststelling/Publicatie inspraakreacties op Startnotitie	13 november 2003
	Vaststelling/Publicatie Antwoordnota inspraakreacties op Startnotitie	1 april 2004
	Vaststelling/Publicatie Richtlijnen voor de m.e.r.-studie en het MER	1 april 2004
Tussenstap	Inspraak Quick Scan (Haalbaarheidsstudie)	17 november 2004
	Vaststelling/Publicatie Samenvatting Quick Scan	12/19 mei 2005
	Vaststelling/Publicatie Reacties Quick Scan	12/19 mei 2005
	Vaststelling/Publicatie Antwoordnota Reacties Quick Scan	12/19 mei 2005
HEDEN		
Fase 2		
Het Milieueffectrapport (MER)	Publicatie MER	6 november 2007
	Inspraak MER	6 november – 18 december 2007
Fase 3		
Standpuntbepaling	Vaststelling MER/Tracé door BG	Juni 2008
Fase 4		
Planologische inpassing	Bestemmingsplan, bestek en tekeningen klaar	Medio 2008 – medio 2010
Fase 5		
Realisatie en evaluatie	Uitvoering	2011 – 2012
	Evaluatie milieugevolgen	2013

MER Sloeweg N62

2. Projectdoelstellingen

Het project is opgezet met drie hoofddoelstellingen, telkens met een aantal subdoelstellingen.

1. Verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van het gebied:
 - a) Verzekeren van goede verbindingen voor doorgaand verkeer;
 - b) Garanderen van bereikbaarheid van lokale kernen voor auto's, langzaam verkeer en het openbaar vervoer.
2. Verhogen van de verkeersveiligheid:
 - a) Beperken van het aantal voertuigkilometers en een gewenste verdeling van het verkeer over het wegennet;
 - b) Verkeersveilige inrichting van het wegennet.
3. Beperken van sluipverkeer om de verkeersleefbaarheid voor de bewoners van het gebied te verbeteren:
 - a) Beperken van sluipverkeer op het onderliggend wegennet in het algemeen;
 - b) Beperken van ongewenst doorgaand verkeer op de Nieuwe Rijksweg;
 - c) Beperken van sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland;
 - d) Beperken van sluipverkeer door De Poel.

Sluipverkeer in het buitengebied kan problemen veroorzaken



MER Sloeweg N62

3. Alternatieven en varianten

3.1 Keuze van de alternatieven

In de Startnotitie zijn drie alternatieven voorgesteld: het Nul-alternatief, alternatief A en alternatief B. Uit de inspraak op de Startnotitie en de Richtlijnen voor het m.e.r.-onderzoek zijn verschillende nieuwe alternatieven naar voren gekomen. Die zijn op hun haalbaarheid onderzocht in een Quick Scan of haalbaarheidsstudie. Op basis van de resultaten van de Quick Scan en de reacties daarop, heeft het Bevoegd Gezag beslist om enkel de projectalternatieven A en B in aanmerking te nemen voor de MER-studie.

Beide alternatieven voorzien in een verdubbeling van de weg en in de herinrichting van de aansluitingen en kruispunten op de Sloeweg, om de capaciteit te verhogen en conflicten op te heffen.

De alternatieven onderscheiden zich in de manier waarop het gebied ten noorden van de A58 (’s-Heer Arendskerke) aangesloten wordt op de A58 en op het wegennet ten zuiden van de A58. In beide alternatieven zijn verschillende varianten mogelijk voor de aansluiting van de A58 en de N62 op het onderliggende wegennet.

3.2 Beschrijving van de alternatieven

Nul-alternatief of referentiesituatie

In het Nul-alternatief blijft de situatie ongewijzigd ten opzichte van de huidige toestand. Er worden geen ingrepen gedaan aan de Sloeweg.

Nulplus-alternatief

Binnen het Nulplus-alternatief worden mogelijkheden onderzocht om de infrastructuur in haar huidige vorm beter te benutten door het nemen van beperkte maatregelen. Er bestaan twee verschillende varianten:

1. Nulplus-alternatief 1: ingrepen aan de kruispunten A58-N62, Stoofweg N62 en Bernhardweg N62;
2. Nulplus-alternatief 2: een gedeeltelijke realisatie van de verbreding van de N62 door de aanleg van een conflictvrije wisselstrook.

Tabel 2: Overzicht Nulplus-alternatieven MER Sloeweg

Alternatief	Variant	Aansluitingen Sloeweg (N62)	Aansluiting A58
Nulplus	1	Bernhardweg-N62 met rotonde Molendijk centrale rotonde	Vrijliggende rijstrook naast rotonde (richting Sloe)
Nulplus	2	Wisselstrook heeft geen aansluitingen op N62, huidige aansluitingen blijven behouden	Bijkomende oprit wisselstrook Vrijliggende rijstrook naast rotonde (richting Sloe)

Kaart 2: Alternatief Nulplus 1



Kaart 3: Alternatief Nulplus 2



Alternatief A, met aansluiting Vleugelhofweg

Alternatief A voorziet in de verdubbeling van de Sloeweg tot 2 x 2 rijstroken over de gehele lengte van de Bernhardweg tot aan de aansluiting met de A58. De aansluitingen tussen de Bernhardweg, Tunnelweg en Sloeweg worden volledig conflictvrij en dus gedeeltelijk ongelijkvloers aangelegd.

Het onderliggende wegennet wordt ongelijkvloers aangesloten via de Vleugelhofweg. Het lokale verkeer wordt via rotondes en op- en afritten aangesloten op de N62. Ter hoogte van de Stoofweg wordt een ongelijkvloerse kruising gepland zonder aansluiting op de N62.

Het op- en afritcomplex Sloeweg-A58 wordt aangepast om in meer ongelijkvloerse aansluitingen te voorzien. Om de verbinding tussen de N62 en de A58 naar en vanuit Goes conflictvrij te maken, wordt een extra oprit aangelegd ten zuiden van

de A58 en noordoostelijk van de A58. Daarmee is de N62 naar het oosten conflictvrij aangesloten op de A58. De Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254) wordt als gebiedsontsluitingsweg met een half klaverblad aangesloten op de A58. De uitwisseling met de N62 verloopt langs twee naar het zuiden gerichte verbindingswegen vanaf de N62 en aansluitend op de zuidelijke rotonde van het halve klaverblad N254/A58. Het verkeer richting N254 wordt ontmoedigd door de aanleg van een extra, indirecte, lusvormige verbindingsweg. Voor de rechtdoor beweging vanaf de N254 naar de N62 volstaat een langgerekte verbindingsweg. Voor het verkeer vanuit Middelburg richting N62, moet de afrit verplaatst worden tot voor het kruispunt A58-N62. Ook de lokale oprit richting A58 Goes (vanuit het noorden) wordt verplaatst. De lokale op- en afritten richting Middelburg en richting 's-Heer Arendskerke blijven bestaan.

Kaart 4: Alternatief A



Alternatief A, variant 1, met aansluiting Molendijk, als één centrale rotonde (A1)

Alternatief A kan ook uitgevoerd worden met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk in plaats van ter hoogte van de Vleugelhofweg.

In variant 1 wordt deze aansluiting voorzien van één centrale rotonde. Deze oplossing houdt in dat het verkeer met een lokale oorsprong of bestemming afgewikkeld wordt via een centraal gelegen rotonde. Plaatselijk worden de doorgaande rijbanen uitgebreid tot 2 x 3 rijstroken. Hierna splitst de linkerrijstrook zich af van de doorgaande rijstroken naar de

centrale rotonde. Het lokale verkeer moet deze linkerrijstrook kiezen om de rotonde te bereiken. Doorgaand verkeer wordt rechts langs de rotonde ongelijkvloers onder de kruisende wegen door geleid. Het verkeer dat de rotonde verlaat en de N62 oprijdt, wordt samengevoegd met de twee doorgaande rijstroken tot een driestrooksbaan. Na een beperkte lengte kan de linkerrijstrook worden beëindigd en resteert een 2 x 2 strooksdwarsprofiel. Deze constructie maakt een compacte uitvoering van de aansluiting mogelijk.

Kaart 5: Alternatief A, variant 1



Alternatief A, variant 2, met aansluiting Molendijk, als half klaverblad (A2)

In een tweede variant wordt Alternatief A uitgevoerd met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk in de vorm van een half klaverblad.

Het splitsen en weer samenvoegen van de linkerrijstrook op de N62 voor bestemmingsverkeer wordt vermeden en kan vanuit beide richtingen rechts worden uitgevoerd. De aan-

sluiting wordt uitgewerkt via een halve klaverbladaansluiting aan de zuidkant en een Haarlemmermeeraansluiting aan de noordkant. Voor de aansluitingen op de kruisende weg wordt telkens gebruik gemaakt van een rotonde. De aansluiting neemt meer ruimte in dan de aansluiting met centrale rotonde.

Kaart 6: Alternatief A, variant 2



Alternatief A, variant 3, met aansluiting Molendijk, als één centrale rotonde en extra aansluiting met de Postweg (A3)

Alternatief A, variant 3, is een variant op alternatief A1. Hierbij wordt een extra wegvak aangelegd tussen de Postweg en de N62. Dit wegvak loop parallel aan de A58 en sluit aan op de N62 via een extra rotonde westelijk van de N62.

Kaart 7: Alternatief A, variant 3



Alternatief B, met aansluiting Vleugelhofweg en Drieweg

De aansluitingen tussen de Bernhardweg, de Tunnelweg en de N62, worden conflictvrij en dus gedeeltelijk ongelijkvloers aangelegd.

In de basisvariant wordt een ongelijkvloerse aansluiting met het onderliggende wegennet voorzien ter hoogte van de Vleugelhofweg. Het lokale verkeer wordt via rotondes aan beide zijden van de N62 afgewikkeld en via op- en afritten aangesloten op de N62. Ter hoogte van de Stoofweg wordt een ongelijkvloerse kruising voorzien, zonder aansluiting op de N62.

In alternatief B wordt de bestaande verbinding tussen de N62 en de Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254) opgebroken. Daarnaast wordt de lokale aansluiting op de A58 verplaatst naar de Drieweg. Die wordt gerealiseerd met een half klaverblad aan de oostkant van de Drieweg. De huidige ongelijkvloerse aansluiting van de Drieweg op de N254 wordt opgebroken en vervangen door een rotonde.

Kaart 8: Alternatief B



Alternatief B, variant 1, met aansluiting Molendijk, als één centrale rotonde

Net als alternatief A, kan alternatief B uitgevoerd worden met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk, in plaats van ter hoogte van de Vleugelhofweg.

Kijk voor de verdere toelichting bij Alternatief A, variant 1.

Kaart 9: Alternatief B, variant 1



Alternatief B, variant 2, met aansluiting Molendijk, als half klaverblad

Net als alternatief A, kan alternatief B uitgevoerd worden met een aansluiting ter hoogte van de Molendijk in de vorm van een half klaverblad.

Kijk voor de verdere toelichting bij Alternatief A, variant 2.

Kaart 10: Alternatief B, variant 2



Alternatief B, variant 3, met aansluiting Molendijk, als centrale rotonde en aansluiting met de Lamoenweg

Alternatief B, variant 3 is een variant op alternatief B1, waarbij de lokale aansluiting met de A58 niet ter hoogte van de Drieweg maar verder oostelijk, ter hoogte van de Lamoenweg gerealiseerd wordt.

De aansluiting wordt gerealiseerd met een half klaverblad op een nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg tussen de A58 en de Drieweg. Bij de aansluiting van de zuidelijke verbindingswegen en bij de kruising met de Drieweg is een rotonde voorzien. Verkeer van en naar het noorden wordt omgeleid via één van de zuidelijk gelegen rotondes.

Er is geen rechtstreekse aansluiting tussen de A58 en de noordelijk gelegen kernen voorzien. De Kwekerijweg en het Martinweegje blijven als parallelle erftoegangsweg behouden. De kruisende erftoegangswegen Westhofsezandweg, Noordhoekweg en Grotedijk kruisen de nieuwe gebiedsontsluitingsweg in de nabijheid van de rotondes en sluiten aan op de Kwekerijweg.

Kaart 11: Alternatief B, variant 3



Alternatief AB, combinatie van alternatief A1 en B3 (AB)

Alternatief AB is een combinatie van alternatief B3 (aansluiting Lamoenweg) met het alternatief A1 voor de vorm waarop de Sloeweg op de A58 is aangesloten.

Kaart 12: Alternatief AB



4. Belangrijkste effecten van de alternatieven

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de effecten per alternatief. Elk alternatief heeft sterke en zwakke punten en draagt op verschillende wijze bij tot het bereiken van de doelstellingen. De effecten zijn bepaald voor de volgende milieuaspecten:

- Verkeer en vervoer
- Ruimtelijke organisatie en sociale beleving;
- Geluid;
- Bodem en water;
- Ecologie;
- Externe veiligheid;
- Lucht;
- Landschap en cultuurhistorie.

Verkeer en vervoer

De scores voor verkeer zijn in het algemeen beter voor alternatief B en zijn varianten dan voor de alternatieven A en Nulplus. Voor de Nulplus-alternatieven zijn de scores aanzienlijk lager. Het onderscheid tussen de alternatieven A en de alternatieven B is het meest uitgesproken bij:

- Ongevallenrisico op basis van aantal voertuigkilometers en verdeling verkeer over wegtypes;
- Sluipverkeer op onderliggend wegennet in het algemeen;
- Sluipverkeer Nieuwe Rijksweg (N664, voorheen N254);
- Sluipverkeer Zak van Zuid-Beveland;
- Sluipverkeer door De Poel.

Het minst onderscheidend zijn daarbij:

- IC-verhouding op stroomwegennet;
- Reistijden en afstanden tussen functies;
- Bereikbaarheid voor het Openbaar Vervoer en langzaam verkeer;
- Verkeersveilige inrichting van het wegennet.

Ruimtelijke organisatie en sociale beleving

Vanuit het aspect sociale beleving en ruimtelijke organisatie is alternatief A het meest neutraal. Van de andere alternatieven en varianten, geniet B1 voorkeur. Die scoort, ondanks een mindere score op landschappelijke beleving, positief op andere kenmerken (veiligheidsgevoel en hinderbeleving en kwaliteit van de woon- en leefomgeving).

Er zijn negatieve effecten van de ingrepen te verwachten op volgende vlakken:

- Totaal ruimtebeslag;
- Ruimtelijke structuur van het gebied voor de functies wonen, werken, recreatie en landbouw;
- Perceptie van (de complexiteit van) het wegennet;
- Beleving van de landschappelijke omgeving.

De verwachte positieve effecten blijven beperkt tot:

- Beleving van de landschappelijke omgeving;
- Functioneren van het gebied voor de Nulplus-alternatieven;
- Hinderbeleving en kwaliteit van de woon- en leefomgeving voor de alternatieven B1 en B2.

Voor het laatste criterium is er bij de A-varianten een negatief effect te verwachten. Over de hele lijn zijn de effecten voor toegankelijkheid van het wegennet neutraal.

Geluid

Voor de discipline geluid, scoren de varianten van alternatief B het best. Het criterium dat het verschil maakt tussen alternatief A en B is het 'aantal gehinderden door het wegverkeer'. Dat aantal ligt beduidend lager voor de varianten van alternatief B, waardoor dit alternatief beter scoort.

De effecten van geluid zijn positief voor het aantal immissiepunten met een L_{den} -waarde (maat om de geluidbelasting door omgevingslawaai uit te drukken) groter dan 48 dB(A). Het aantal immissiepunten langs de N62 met L_{den} -waarde groter dan 48 dB(A) is hoog voor het Nul-alternatief (zestien punten). De basisvarianten van alternatieven A en B scoren al lager (elf punten). Varianten 1, 2 en 3 van alternatief A scoren gelijk (elf punten). Het best scoren de varianten 1, 2 en 3 van variant B. Relatief scoren echter alle varianten van de alternatieven A en B zeer goed op dit criterium.

Een gematigd negatief effect is er te verwachten op het aantal woningen met $L_{den} > 48$ dB(A) in het totale studiegebied. Het effect op het akoestische ruimtebeslag is over de hele lijn neutraal.

Bodem en water

Het onderscheid tussen de alternatieven en varianten in de discipline bodem en water, is beperkt. De verschillende alternatieven en varianten scoren neutraal op de criteria 'kans op vernatting/verdroging en op verzilting'. Alternatief A en B scoren gering negatief op dit criterium door het lokaal en tijdelijk uitvoeren van bemalingen ter hoogte van de tunnel.

- Met betrekking tot de kans op bodemverontreiniging en aantasting van grond- en oppervlaktewaterkwaliteit scoren de verschillende alternatieven en varianten hetzelfde,

Binnen het ontwerp is er veel aandacht voor het landschap en de beeldkwaliteit, maar toch zal de beleving van het landschap veranderen.



maar gering negatiever dan het Nul-alternatief, wegens kans op calamiteiten tijdens de werkzaamheden.

- De alternatieven A en B scoren negatief op het criterium 'mate van bodemverstoring' wegens de grote kans op bodemzetting tijdens de bemalingen. Het Nulplus-alternatief 1 (0+1) scoort neutraal, omdat de werkzaamheden plaatsvinden op een bodem die al verstoord is. Alle overige alternatieven en varianten scoren gering negatief doordat graafwerkzaamheden profiel-, structuur- en reliëfwijzigingen veroorzaken.
- Voor de criteria 'kans op vernatting/verdroging' en 'kans op verzilting' worden geen bijkomende permanente effecten verwacht bij één van de alternatieven. Met betrekking tot de 'kans op bodemverontreiniging' en de 'kans op aantasting van grond- of oppervlaktewaterkwaliteit' scoort het Nulplus-alternatief 2 (0+2) neutraal en het Nulplus-alternatief 1 (0+1) gering positief ten opzichte van het Nul-alternatief. Alle andere alternatieven en varianten scoren positief ten opzichte van het Nul-alternatief. Deze scores geven een reflectie van de mate van verkeersveilige inrichting van het wegennet.
- Voor het criterium 'wijziging in bodemgebruik' scoren de Nulplus-alternatieven gering negatief en alle andere alternatieven negatief ten opzichte van het Nul-alternatief. Wat betreft de verandering in afstromingssnelheid en buffercapaciteit (die daarmee samenhangt) scoren alle alternatieven neutraal. Dit heeft te maken met de passende maatregelen die genomen worden met betrekking tot de dimensionering van de berm sloten. In het ontwerp zijn ecologische bermen toegepast. Dit zijn bol afgewerkte bermen, waardoor een geleidelijke overgang van de droge berm naar het natte slootniveau ontstaat. Als het waterpeil in de sloot stijgt, neemt het wateroppervlak zeer sterk toe, waardoor extra berging ontstaat. Ook de middenberm wordt bol afgewerkt, met als resultaat dat ook hier het regenwater wordt vastgehouden en daardoor de berging toeneemt. Hierdoor is noch in de buitenberm, noch in de middenberm geleiderail nodig.

Ecologie

De effecten op ecologie zijn over het algemeen negatief. Op het vlak van ecologie scoort het Nulplus-alternatief 1, waarbij enkel de rotondes van de bestaande wegkruisingen worden heraangelegd, het beste ten opzichte van het Nulalternatief voor alle criteria. Nulplus-alternatief 2 komt op de tweede plaats voor de milieudiscipline ecologie. Voor de effecten op ecologie is rekening gehouden met oppervlakteverlies en kwaliteitsverlies.

- De A-alternatieven veroorzaken een oppervlakteverlies van 0,24 ha aan waardevolle natuur. In de praktijk verschilt dit weinig van het Nulplus-alternatief 1 (0,19 ha). De A-alternatieven nemen wel een kleinere oppervlakte in dan alternatief B, B1 en B2, die elk 0,32 ha innemen. Alternatief B3 scoort duidelijk het meest negatief op het criterium van oppervlakteverlies, omdat het 1,14 ha waardevolle natuur inneemt. Alternatief Nulplus 1 neemt de minste oppervlakte waardevolle natuur in (0,006 ha). Dat alternatief scoort dan ook het minst negatief op dit criterium.
- Voor het verlies aan habitat voor bepaalde doelsoorten en

de toename aan versnippering van de habitats zijn de effecten van de Nul-alternatieven neutraal. Dit betekent niet dat die doelsoorten ook aanwezig zijn, maar het type struweel, grasland of bos is een kenmerkend habitat voor die groep dieren. De versnippering van habitats ontstaat vooral door de noodzakelijke verbindingswegen en op- en afritten bij de knooppunten en aansluitingen. Het streven is versnippering te voorkomen, maar als dat niet mogelijk is, kunnen maatregelen ervoor zorgen dat het afgesneden gebied nog steeds veilig is te bereiken voor de doelsoorten. De effecten van de alternatieven A en A2 zijn minder negatief dan alle andere alternatieven en varianten.

- Het verlies aan habitatkwaliteit is voor alle alternatieven en varianten in dezelfde mate een negatief effect, hoewel het minder is in de Nulplus-alternatieven.

Externe veiligheid

De externe veiligheid op de N62 en de erop aansluitende hoofdwegen is in alle omstandigheden voldoende hoog. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt nu en ook in de toekomst niet overschreden. Dit is een theoretisch risico op basis van een wettelijk empirisch model om in vergelijking de zin te kunnen toetsen aan de wettelijke normen. De 10-6-contour overeenkomend met de grenswaarde van het plaatsgebonden risico, is bijna overal afwezig of ligt zo dicht bij de rand van de weg dat er zich geen kwetsbare locaties binnen (kunnen) bevinden. De B-alternatieven scoren beter dan de A-alternatieven, die op hun beurt beter scoren dan het Nul- en Nulplus-alternatief 1. De verschillen tussen de alternatieven zijn echter heel klein, en voor geen enkel alternatief worden de grens- of oriëntatiewaarde overschreden. De verschillende alternatieven zijn dus in feite niet onderscheidend op het vlak van externe veiligheid.

Lucht

De verdubbeling van de N62 heeft geen aantoonbaar effect voor de milieudiscipline lucht. De realisatie van de Westerschelde Container Terminal (WCT) zou langs de N62 een duidelijke impact veroorzaken, zowel qua fijn stof als qua NO₂. Er worden echter geen overschrijdingen van grenswaarden verwacht.

Landschap en cultuurhistorie

De effecten op landschap en cultuurhistorie zijn negatief.

- Bij de evaluatie van de Nulplus-alternatieven scoort het Nulplus-alternatief 1 aanzienlijk slechter dan de versie met een extra opstelstrook aan de Stoofweg. Alternatief Nulplus 2 heeft slechts een beperkte landschappelijke impact.
- Bij zowel het A- als het B-alternatief, scoort het basaalalternatief beter dan de varianten. Dat is voor de varianten 1 volledig toe te wijzen aan de impact die ter hoogte van de Molendijk wordt verwacht bij aanleg van de centrale rotonde. De impact van de varianten 2 wordt lichtjes hoger ingeschat, omwille van het extra ruimtebeslag.
- A3 is de meest negatieve A-variant, omdat de aansluiting met de Postweg een aanzienlijke, bijkomende impact heeft. B3 is de meest negatieve variant van B, omdat er ter hoogte van de Lamoenweg een impact is op een cultuurhistorisch belangrijk gebied (Baarsdorp).

MER Sloeweg N62

5. Vergelijking van de alternatieven

5.1 Effectenoverzicht

Tabel 3 presenteert het overzicht van de effecten. In de tabel staan de resultaten van de effectbeschrijvingen per milieuaspect. Bij de beoordeling van de effecten, is met een zevendelige schaal weergegeven in hoeverre een alternatief of variant beter of slechter scoort ten aanzien van een bepaalde randvoorwaarde. Een - - score betekent een sterk nadelig effect, terwijl een + + + score een sterk voordelig effect inhoudt. Een 0 score betekent geen significante verandering ten opzichte van de referentiesituatie (= Nulalternatief in 2020). Zo wordt duidelijk hoe de effecten van elk alternatief of variant zich verhouden tot elkaar en met de geldende grenzen.

5.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Uit de afweging van de alternatieven aan de hand van de projectdoelstellingen, blijkt dat de alternatieven B, B1 en B2 beter scoren dan de Nulplus-alternatieven en de A-alternatieven. De alternatieven B1 en B2 verdienen de voorkeur, onder andere omwille van hun positieve scores voor de effecten met betrekking tot de discipline Verkeer en Vervoer.

Alternatief B1, aangevuld met mitigerende maatregelen, wordt gezien als het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Tabel 3: Effectenoverzicht + investeringskosten per alternatief

Milieudiscipline	Beoordelingscriterium	0+1	0+2	A	A1	A2	A3	B	B1	B2	B3
Verkeer en Vervoer	IC-verhouding op stroomwegennet	+	++	++	++	++	++	++	++	++	++
	Reistijden en afstanden tussen functies	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bereikbaarheid voor OV en langzaam verkeer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ongevallenrisico op basis van aantal voertuigkilometers en verdeling verkeer over wegtypes	0	0	+	+	+	+	++	++	++	+
	Verkeersveilige inrichting van het wegennet	0	+	++	++	++	++	++	++	++	++
	Sluipverkeer op onderliggend wegennet in het algemeen	0	0	+	+	+	++	++	+++	+++	++
	Sluipverkeer Nieuwe Rijksweg	0	0	+	+	+	+	++	++	++	++
	Sluipverkeer Zak van Zuid-Beveland	0	0	+	+	+	+	++	+++	+++	+++
	Sluipverkeer door De Poel	0	0	0	0	0	+	+++	+++	+++	++
Ruimtelijke organisatie en sociale beleving	Totaal ruimtebeslag	-	--	-	-	-	--	-	-	-	-
	Ruimtelijke structuur van het gebied voor de functies wonen, werken, recreatie en landbouw	0	0	-	--	--	-	-	-	-	-
	Functioneren van het gebied. (Bereikbaarheid en toegankelijkheid van diverse functies (wonen, werken, recreatie, landbouw)	+	+	-	-	--	-	-	-	--	-
	Perceptie van (de complexiteit van) het wegennet: breedte van de weg, verkeersintensiteit, zicht, aantal woningen en afstand tot de weg	0	0	-	-	-	--	-	-	-	-
	Toegankelijkheid van het wegennet: voetgangers/fietsers, fietspaden, oversteekplaatsen, tunnels voor fietsers en voetgangers, OV-haltes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hinderbeleving en kwaliteit van de woon- en leefomgeving (geluids- en trillingshinder, sluipverkeer in gebied, oversteekbaarheid)	0	0	0	-	-	-	0	+	+	0
	Veiligheidsgevoel (intensiteit van het verkeer, ongevallen, oversteekbaarheid)	+	+	+	++	+	+	++	+++	+++	++

Milieudiscipline	Beoordelingscriterium	0+1	0+2	A	A1	A2	A3	B	B1	B2	B3
Ruimtelijke organisatie en sociale beleving	Beleving van de landschappelijke omgeving. (Bepalen van de absolute visueel-ruimtelijke effecten: - kwaliteit van het landschap - visuele hinder)	0	-	-	--	--	--	-	--	--	---
Lucht	Reductiedoelstellingen Kyoto Protocol, Uitvoeringsnota Klimaatbeleid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Reductiedoelstellingen NEC richtlijn, Nationaal Milieubeleidsplan 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Reductiedoelstellingen NEC richtlijn, Nationaal Milieubeleidsplan 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteitsdoelstellingen Kaderrichtlijn lucht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteitsdoelstellingen Dochterrichtlijnen lucht	0	0	-	-	-	0	-	0	0	0
		0	0	-	-	-	0	-	0	0	0
Externe veiligheid		0	0/+	+	+	+	+	++	++	++	++
Geluid	Immissiepunten langs Sloeweg met L _{den} -waarde groter dan 48 dB(A)		+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++
	Woningen met L _{den} -waarde > 48 dB(A) in studiegebied		0	0	-	-	-	-	-	-	-
	Aantal geluidsgehinderden door wegverkeer, waarvan ernstig gehinderd		0	++	+	+	+	+++	+++	+++	+++
	Akoestisch ruimtebeslag, opp L _{den} > 48 dB(A)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trillingen	Hoeveelheid gehinderde oppervlakte	0	0	0	0	0	0	+	+	+	0
	Aantal gehinderde woningen	0	0	-	0	0	0	+	+	+	0
Bodem en water	Wijziging bodemgebruik	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--
	Mate van bodemverstoring	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kans op bodemverontreiniging	+	0	++	++	++	++	++	++	++	++
	Kans op aantasting grondwaterkwaliteit	+	0	++	++	++	++	++	++	++	++
	Kans op vernatting of verdroging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kans op verzilting	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kans op aantasting oppervlaktewaterkwaliteit	+	0	++	++	++	++	++	++	++	++
	Verandering afstromingssnelheid en buffercapaciteit (afname infiltratiecapaciteit)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verandering van de functionele bestemming (drainage, afwatering)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ecologie	Verlies areaal waardevolle natuur	0	-	-	-	-	-	-	-	-	--
	Verlies habitat doelsoorten	-	-	-	-	-	-	--	--	--	--
	Toename versnippering	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-
	Verlies habitatkwaliteit	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--
Landschap en Cultuurhistorie	Aantasting geomorfologische elementen en eenheden	-	-	--	--	---	---	--	--	---	---
	Aantasting van historisch geografische elementen en structuren	-	-	---	---	---	---	---	---	---	---
	Effect op historische continuïteit van het landschap	-	0	--	--	--	---	--	--	--	---
	Effecten op bouwkundig erfgoed	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--
	Proceseffecten bouwkundig erfgoed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Effecten op archeologie	0	0	-	-	-	-	--	--	--	---
	Bepalen van de absolute visueel-ruimtelijke effecten: verwijderen of toevoegen van landschapselementen	-	-	--	---	---	---	-	--	--	--
		-	-	--	---	---	---	-	--	--	--
Kostprijs	Miljoen euro	13.3	18.3	55.8	53.8	54.1	56.1	61.4	58.8	59.1	58.7

MER Sloeweg N62

6. Inspraak

Net als bij de Startnotitie is het mogelijk om in te spreken op het MER. Met de publicatie van het rapport wordt het startsein gegeven voor een inspraakronde die zes weken duurt. U krijgt de kans om uw mening te geven over de inhoud van de nota.

Hoe inspreken?

Het MER verschijnt op 6 november en wordt door een advertentie in verschillende kranten bekend gemaakt. Tijdens de tervisielegging van 6 november tot en met 18 december kunt u formeel inspreken door een schriftelijke of een mondelinge reactie. Mondelinge reacties kunt u geven tijdens het formele gedeelte van de wettelijke inloopavond over het MER Sloeweg N62. Deze vindt plaats op woensdag 14 november.

U kunt uw formele, schriftelijke reactie indienen bij:

Informatiepunt Sloeweg (N62)

Postbus 300

4330 AH Middelburg

U kunt uw reactie ook mailen naar:

info@sloeweg.nl

Vervolg

Het Informatiepunt verzamelt alle reacties en stuurt deze na afloop van de inspraakperiode (18 december 2007) gebundeld en samengevat toe aan het Bevoegd Gezag, de Commissie m.e.r. en de Provincie Zeeland.

Voor meer informatie over het project, de inloopavond en de inhoud van het MER Sloeweg N62 kunt u terecht op:

www.zeeland.nl/sloeweg.

Of neem contact op met het informatiepunt, via telefoonnummer **0118-655191** of e-mail: **info@sloeweg.nl**.

Op de website kunt u onder meer het Hoofdrapport MER Sloeweg N62 inkijken en downloaden.

Door de drukte op de Sloeweg is het voor de veiligheid en de doorstroming van belang dat de weg in beide richtingen twee rijstroken krijgt.



COLOFON

Uitgave

Provincie Zeeland

Inhoud en onderzoek

Provincie Zeeland,
Resource Analysis,
Antwerpen

Realisatie

Lievens Communicatie,
Middelburg

Fotografie

Limit Fotografie,
Goes

Opmaak

Provincie Zeeland, Afdeling
Informatievoorziening &
Documentatie

Druk

LnO drukkerij/uitgeverij,
Zierikzee

November 2007