

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 58,
gedeelte Schoondijke - Sluis

29 maart 1990

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 58, gedeelte Schoondijk-Sluis / [Commissie voor de milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-130-X

SISO 614.62 UDC [504.064.2:656.1] (492.91)

Trefw. : milieu-effectrapportage ; Zeeland / rijksweg 58 (Schoondijk-
Sluis).



commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de directeur-generaal Rijks-
waterstaat,
Postbus 20906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
IWO 48797

uw brief
12 januari 1990

ons kenmerk
U328-90/Sc/mh/269-28
utrecht,
29 maart 1990

onderwerp
Aanbieding advies voor richtlijnen MER
Rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis

Met bovenvermelde brief van 12 januari 1990 stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid te adviseren over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan. Daarbij vraag ik uw aandacht voor de volgende punten:

- De probleemstelling van de verbetering van het gedeelte Schoondijke - Sluis van rijksweg 58 houdt direct verband met de ontwikkelingen rondom de voorgenomen aanleg van de Westerschelde Oeververbinding (WOV). De aanleg en de ligging van een WOV beïnvloeden de verkeersontwikkeling op het betrokken gedeelte van rijksweg 58. De provincie Zeeland heeft aangekondigd de besluitvorming over de WOV nog voor het einde van 1990 af te ronden. Het moet daarom mogelijk zijn de uitkomst van het WOV-besluitvormingsproces volledig te laten doorwerken in de besluitvorming over de verbetering van rijksweg 58.
- Naar de mening van de Commissie komen de volgende alternatieven in aanmerking voor uitwerking in de Projectnota/MER: nul-alternatief, nulplus-alternatief, kernomleiding-alternatief en nieuwe weg-alternatief. Voor een nadere aanduiding van deze alternatieven wordt verwezen naar de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van het advies. Het nieuwe weg-alternatief lijkt echter alleen perspectief te bieden, indien een WOV wordt aangelegd ter hoogte van Terneuzen - Ellewoutsdijk, omdat dan immers de autoveerverbinding Vlissingen-Breskens zal worden opgeheven. In die situatie kan een nieuwe weg-alternatief niet alleen een oplossing bieden voor de knelpunten in de huidige traverse van rijksweg 58 door Oostburg, maar ook voor de traverse van rijkswegen 58 en 61 door Schoondijke.

kenmerk : U328-90/Sc/mh/269-28

vervolgblad: 1

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.



Ir. K.H. Veldhuis,
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. rijksweg 58, gedeelte
Schoondijke - Sluis

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN
VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 58, GEDEELTE SCHOONDIJKE - SLUIS

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de voorgenomen aanleg van het gedeelte Schoondijke - Sluis van rijksweg 58;

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

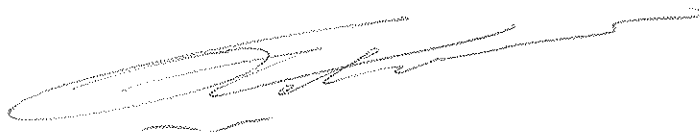
de werkgroep milieu-effectrapportage Rijksweg 58,

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 29 maart 1990

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	6
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	9
5.1 De voorgenomen activiteit	9
5.2 Alternatieven	10
5.2.1 Nul-alternatief	11
5.2.2 Nulplus-alternatief	11
5.2.3 Kernomleiding-alternatief	11
5.2.4 Nieuwe weg-alternatief	12
5.2.5 Mobiliteitsgeleidende en milieubeschermdende maatregelen	13
5.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	14
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	15
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	16
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	18
8.1 Algemeen	18
8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect	19
8.3 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	19
8.4 Flora, fauna, natuurgebieden	20
8.5 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten	20
8.6 Geluid en trillingshinder	21
8.7 Lucht	22
8.8 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	22
8.9 Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten	23
9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	24
10. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	24
11. SAMENVATTING VAN HET MER	25

BIJLAGEN

1. Openbare bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat omtrent milieu-effectrapportage voor de besluitvorming tot tracévaststelling van rijksweg 58, gedeelte Schoondijk-Sluis in de Staatscourant van 30 januari 1990.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. IWO 48797) van 12 januari 1990 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

In het Rijkswegenplan 1984 en deel a van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) van november 1988 is rijksweg 58, gedeelte Schoondijk-Sluis opgenomen als onderdeel van het hoofdwegenet. Dit weggedeelte is nader aangeduid als "bestaande (niet)-autoweg c.q. aan te leggen autoweg". Volgens deel a van het SVV-II zal de verbinding ook na de realisering van de Westerschelde Oeververbinding (WOV) deel uit blijven maken van het hoofdwegenet. Voor de besluitvorming over het voornemen het gedeelte Schoondijk-Sluis van rijksweg 58 zodanig aan te passen dat dit weggedeelte voldoet aan de eisen die aan een weg van het hoofdwegenet c.q. volledige autoweg worden gesteld, moet milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd (Besluit milieu-effectrapportage Stb. 278, bijlage C, categorie 1.1).

De m.e.r.-procedure is van start gegaan met een bekendmaking in de Staatscourant en andere bladen op 30 januari 1990 (zie bijlage 1).

Per brief van 12 januari 1990 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage overeenkomstig de bepalingen van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Initiatiefnemer is de regionale directie (Zeeland) van Rijkswaterstaat. Bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat. De tracé-vaststelling volgt de Raad van de Waterstaat-procedure.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies de "Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 12 en 21 februari en 21 maart 1990. Op 12 februari 1990 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en is door de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van het bevoegd gezag, de initiatiefnemer en de Commissie wisselden op 21 maart 1990 van gedachten over een concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de verbetering van het gedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijk en Sluis af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle (16), via het bevoegd gezag, ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen, die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41j van de Wabm. Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste punten in dit advies.

Een strikte scheiding tussen de informatie, die in de Projectnota en die in het MER thuishoort, is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. De Commissie is er vanuit gegaan, dat voor de tracé/m.e.r.-procedure een geïntegreerde projectnota zal worden opgesteld, zoals dat is omschreven in deel a (blz. 199) van het tweede SVV. Het advies van de Commissie richt zich op het MER-deel. Daar, waar een onderscheid tussen MER-deel en Projectnota-deel niet of nauwelijks mogelijk is, wordt gerefereerd aan Projectnota/MER.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Het onderhavige advies is opgesteld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in het kader van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de verbetering van het weggedeelte van rijksweg 58, dat is gelegen tussen Schoondijke en Sluis. Het voornemen tot verbetering van dit weggedeelte is ingegeven door de verkeersonveilige situatie langs deze weg, die (althans gedeeltelijk) is opengesteld voor zowel autoverkeer als voor langzaam landbouwverkeer en vanwege de ongunstige woon- en leefsituatie door de traverse in Oostburg. Ombouw van dit weggedeelte wordt ook nodig geacht volgens de startnota, omdat de weg niet voldoet aan de eisen, die aan een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet c.q. volledige autoweg worden gesteld.

Het advies beoogt de milieu-aspecten van de verschillende alternatieve oplossingen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies kort aangestipt.

De **probleemstelling** over het voornemen staat in het licht van het al dan niet aanleggen van een Westerschelde-oeververbinding (WOV) en de eventuele locatie daarvan. Vanwege de nog niet afgeronde besluitvorming betreffende de WOV en het daarmee samenhangende gebrek aan duidelijkheid over de randvoorwaarden, die een WOV stelt aan het voornemen tot verbetering van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis, is de Commissie van mening (zie par. 4 van het advies), dat de probleemstelling in eerste instantie beperkt moet blijven tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid op het betrokken weggedeelte en in het leefklimaat van de bebouwde kom van Oostburg, die doorsneden wordt door de huidige weg. Vanwege de bestaande onduidelijkheid over de realisering en plaats van een WOV stelt de startnota voor de problematiek van de knelpunten in Schoondijke veroorzaakt door de traversen van rijkswegen 58 en 61 te behandelen in een aparte studie (met m.e.r.). De Commissie heeft een voorkeur voor een gelijktijdige aanpak van deze problematiek met die van de rest van het gedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis. Vanwege de voorgenomen uitvoering van de ruilverkaveling Breskens-Zuidzande ziet zij echter in dat eerst een oplossing wordt gezocht voor de problematiek van rijksweg 58 buiten Schoondijke tot aan Sluis¹].

Voor de opstelling van de **probleemstelling** is het noodzakelijk **prognoses** op te stellen **voor de verkeersontwikkeling** die zich kan voordoen indien de WOV niet wordt aangelegd en, indien zij wel zou worden

¹ Zie de aandacht die hiervoor wordt gevraagd door de Landinrichtingscommissies Sluis-Oostburg, Breskens-Zuidzande en Schoondijke en door de directeur Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie in Zeeland (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 1 en 3).

aangelegd, ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk of van Kruiningen-Perkpolder. In de probleemstelling moet tevens aandacht worden besteed aan de doelstellingen van de rijksoverheid en de provincie Zeeland om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden en waar mogelijk de bestaande infrastructuur te benutten.

De uitwerking van de prognoses voor de verkeersontwikkeling in relatie tot het al dan niet aanleggen van een WOV op verschillende locaties zal de basis verschaffen voor de opstelling van de **alternatieve oplossingsmogelijkheden**. Deze alternatieven moeten zo gekozen worden, dat zij enerzijds als aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienst doen zolang geen besluit over de WOV is genomen en anderzijds als een eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van een WOV. Naar de mening van de Commissie dienen in ieder geval het **nul-alternatief**, het **nulplus-alternatief**, het **kernomleiding-alternatief** en het **nieuwe weg-alternatief** beschouwd te worden. Voor een nadere aanduiding van deze alternatieven wordt verwezen naar de paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4 van dit advies. Bij het kernomleiding-alternatief is een omleiding ten zuiden en van ten oosten van Oostburg niet goed mogelijk in verband met de ligging van de kreekrest het Groote Gat en uitlopers daarvan. Een kernomleiding ten westen en ten noorden van Oostburg zal echter ook een gebied doorkruisen met belangrijke geomorfologische, ecologische en cultuurhistorische waarden. Met het oog hierop is de Commissie van mening dat een nieuwe weg-alternatief dat vanaf Sluis nabij Oostburg in oostelijke richting afbuigt en vandaar loopt ten zuiden van het natuurgebied het Groote Gat, langs Waterlandkerkje om vervolgens aan te sluiten op rijksweg 61 bij IJzendijke, niet bij voorbaat mag worden uitgesloten. Het nieuwe weg-alternatief is waarschijnlijk alleen te beschouwen als reëel alternatief bij aanleg van een WOV ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk waarbij de bestaande autoveerverbinding tussen Vlissingen en Breskens wordt opgeheven. De formulering van het **alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast** (paragraaf 5.2.6) en dat volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne in ieder geval tot de te beschrijven alternatieven behoort, zal ook aandacht moeten besteden aan toepassing van een combinatie van mobiliteitgeleidende en milieubeschermende maatregelen (zie par. 5.2.5).

In de Projectnota/MER zal het **besluit** waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd moeten worden aangegeven, alsook besluiten en eerder genomen voornemens, die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit (zie par. 6 van het advies). Met name moet hierbij worden gedacht aan de lopende besluitvorming over de WOV en de beleidslijnen ten aanzien van de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling in het rijksbeleid (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a, het Nationale Milieubeleidsplan en vervolgdelen) en het provinciale beleid (Streekplan Zeeland).

De beschrijving van de **bestaande toestand van het milieu** (zie par. 7 van het advies) waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkeling van dat milieu, houdt verband met het nulalternatief en vormt tevens het referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven. Het **studiegebied** is het gebied waar meetbare of bespeurbare veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de uitvoering van een van de alternatieven. Ten opzichte van de aanduiding van het studiegebied in de startnota, kan het studiegebied aan de noordoostzijde beperkt blijven tot aan de aansluiting van rijksweg 61 op rijksweg 58. Daarnaast verdient het aanbeveling het studiegebied ter hoogte van het Groote Gat in oostelijke richting uit te breiden tot aan IJzendijke in verband met het nieuwe weg-alternatief.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en **de gevolgen voor het milieu** gaat het vooral om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, visueel-ruimtelijke structuur, cultuurhistorie, geluid, lucht en veiligheid. In de paragrafen 8.3 tot en met 8.9 is een groot aantal vragen en aandachtspunten opgenomen over de gevolgen voor deze aspecten, die kunnen dienen als "checklist" bij de opstelling van het MER.

In het MER moeten de milieugevolgen van de verschillende alternatieven worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Indien mogelijk zal dit resulteren in een **voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect**. Voorts zal het MER een opgave moeten verstrekken van de **leemten in kennis** die zullen blijven bestaan met daarbij de betekenis, die daaraan gehecht moeten worden voor de besluitvorming. Dit dient betrokken te worden in een in **concept** op te stellen **evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu** bij uitvoering van een van de alternatieven. Een dergelijk programma dient aan te sluiten bij een evaluatieprogramma dat moet worden opgesteld indien besloten zou worden tot de aanleg van een WOV en bij het programma in het kader van de m.e.r. rijksweg 61, gedeelte Terneuzen-Ter Hole.

De Projectnota/MER zal kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten. In paragraaf 11 van dit advies is aangegeven aan welke punten de **samenvatting van de Projectnota/MER** aandacht behoort te besteden.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvan, moeten behandelen. Dit zal een objectieve afweging van de milieu-aspecten bij de besluitvorming mogelijk maken en ertoe bijdragen de gevolgen voor het milieu voor alle betrokkenen inzichtelijk te maken.

Het MER wordt geïntegreerd in de Projectnota. Het zal daarin wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn. In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling duidelijk naar voren worden gebracht.

Waar mogelijk en nuttig zal gebruik moeten worden gemaakt van presentatie van de informatie op kaarten, luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

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

Een duidelijke beschrijving in het MER van de probleemstelling en het doel dient als onderbouwing van de noodzaak tot ombouw van het gedeelte van rijksweg 58 dat gelegen is tussen Schoondijke en Sluis tot autoweg. In de startnota (blz. 35 t/m 37) zijn de doelstellingen van de voorgenomen activiteit aangestipt voor de aspecten betreffende: beleidskader, verkeer en vervoer, openbaar vervoer, woon- en leefmilieu, natuurlandschaps-, cultuurhistorische, archeologische en geomorfologische waarden, landbouw, bodem, grond- en oppervlakte-water, recreatie, economie en overige aspecten. Samengevat berusten deze doelstellingen op de wenselijkheid om op korte termijn te komen tot een verbetering van dit rijksweggedeelte uit oogpunt van de verkeers- onveilige situatie langs deze weg, die voor een groot deel is opgesteld voor zowel snelverkeer als langzaam (landbouw-)verkeer en vanwege de ongunstige woon- en leefsituatie in de bebouwde kom van Oostburg (Startnota, blz. 3 en 34)². Ombouw van het weggedeelte is ook nodig, aldus de Startnota (blz. 34), omdat het huidige weggedeelte niet voldoet aan de eisen die aan een onderdeel van het landelijke hoofdwegennet c.q. volledige autoweg worden gesteld.

De noodzaak tot ombouw tot autoweg van het weggedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis moet overigens in het licht van het al dan niet aanleggen van een Westerschelde Oeververbinding (WOV) worden

2 Zie ook de inspraakreactie van de Gemeente Oostburg (Bijlage 4, reactie nr. 5).

gezien³]. Daarnaast is de ligging van een WOV, zoals die is uitgewerkt in de Projectnota/MER voor de WOV, van groot belang.

Volgens deel a van het SVV-II zal het betrokken weggedeelte ook na de eventuele realisering van een WOV deel blijven uitmaken van het hoofdwegennet. Het voornemen bestaat de besluitvorming over de aanleg van een WOV eind 1990 af te ronden. Dan zal duidelijkheid kunnen ontstaan over de randvoorwaarden met betrekking tot het verkeersaanbod, die de aanleg en de ligging van een eventuele WOV met zich meebrengen, voor het voornemen tot verbetering van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis. Omdat deze duidelijkheid over de WOV vooralsnog ontbreekt, is de Commissie van mening dat de probleemstelling in eerste instantie beperkt moet blijven tot het oplossen van de grootste knelpunten in de verkeersveiligheid op rijksweg 58 en in het leefklimaat in de kern Oostburg die doorsneden wordt door de huidige weg.

In de Startnota (blz. 8) wordt geconstateerd, dat de oplossing van de knelpunten in de kern Schoondijke op de traversen van rijkswegen 58 en 61 geheel afhankelijk is van de aanleg en de ligging van een WOV en dat een aparte studie (met m.e.r.) nodig is voor de oplossing van de knelpunten in Schoondijke nadat zekerheid omtrent de besluitvorming over de WOV is verkregen.

Ofschoon de Commissie liever zou zien dat de knelpunten in de kern van Schoondijke tegelijkertijd met de problemen op het weggedeelte tussen Schoondijke en Sluis worden aangepakt, heeft zij er begrip voor dat vanwege de uitvoering van de voorgenomen ruilverkaveling Breskens-Zuidzande³] eerst een oplossing wordt gezocht voor de problemen op het overige gedeelte van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis. Dit betekent dat de problematiek van de traversen van rijkswegen 58 en 61 door Schoondijke geen onderdeel zal uit te maken van de probleemstelling bij de onderhavige m.e.r.⁴].

Voor de opstelling van de probleemstelling die zich toespitst op de oplossing van de knelpunten in Oostburg en de daaruit voortkomende oplossingsmogelijkheden, is het noodzakelijk dat eerst prognoses worden berekend voor de verkeersontwikkeling op rijksweg 58, die zich kan voordoen bij de volgende situaties:

1. De WOV wordt niet aangelegd. Het oeverkruisende verkeer over de Westerschelde blijft plaats vinden via de veerdiensten Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder en in de toekomst via de nieuwe Liefkenshoek tunnel in België.
2. De WOV wordt wel aangelegd en vermoedelijk
 - a. ter hoogte van Terneuzen-Ellewoutsdijk, zoals aangegeven op de kaarten van deel a van het tweede SVV. In dit geval zal

3 Zie ook de visie van de provincie Zeeland hierop (Bijlage 4, inspraakreactie, nr. 10).

4 Gelet de opmerkingen van de heren Ramondt en Provoost over de relatie tussen de verbetering van rijksweg 58 en deze ruilverkaveling gemaakt tijdens de informatie-bijeenkomst over de startnota te Oostburg op 13 februari 1990 (verslag van deze bijeenkomst, bladzijde 2). Zie ook de inspraakreacties 1, 3 en 16 (Bijlage 4).

de verbinding Vlissingen-Breskens voor het autoverkeer worden opgeheven. In deze situatie kan de T62 tussen IJzendijke en Oostburg een belangrijke sluipweg gaan vormen voor verkeer tussen Terneuzen en Sluis dat de kortste route zoekt op het traject tussen IJzendijke en Oostburg.

- b. ter hoogte van Kruiningen-Perkpolder. Het autoverkeer Vlissingen-Breskens zal in deze situatie gehandhaafd blijven.

De uitwerking van de verschillende scenario's voor de verkeersontwikkeling zal aantonen welke knelpunten in de verkeersveiligheid en rustverstoring langs de weg en in de woonkern Oostburg onder alle scenario's verminderen, blijven bestaan of verergeren. Op basis van de verschillende scenario's kan de probleemstelling worden geformuleerd en kunnen alternatieve oplossingen worden ontwikkeld. Deze alternatieven moeten zo gekozen worden, dat zij enerzijds als aanvaardbare oplossing kunnen blijven dienst doen zolang geen besluit over de WOV is genomen en anderzijds als een eerste fase kunnen aansluiten bij eventuele verdere ontwikkelingen die voortvloeien uit de aanleg van een WOV.

De scenario's voor de verkeersontwikkeling moeten aandacht besteden aan de volgende vragen:

- Welke herkomsten en bestemmingen zijn thans te onderscheiden voor het verkeer dat nu gebruik maakt van het weggedeelte en hoe zullen deze zich ontwikkelen onder de verschillende hiervoor geschetste situaties ten aanzien van de WOV? Er moet een onderscheid worden gemaakt naar personenvervoers- en goederenstromen. Welke verkeersontwikkelingen vanuit en naar België spelen hierbij een rol?
- Hoe zullen de activiteiten zich ontwikkelen? De verkeersprognoses dienen gekwantificeerd te worden voor verschillende perioden van de dag, de week en het jaar met specificatie naar voertuigcategorieën (inclusief het landbouwverkeer en het fiets/bromfietsverkeer). Als prognosejaar voor de intensiteiten kan 2010 gekozen worden.
- Welke aannames worden hierbij gehanteerd en welke variabelen spelen een rol (b.v. de heffing van tolgelden)?
- Hoe is de verkeersonveiligheid in de huidige situatie en hoe zal deze zich ontwikkelen? Een specificatie naar weggedeelten en kernen is noodzakelijk. In hoeverre speelt het pulserende karakter dat afkomstig is van de veerverbinding bij Breskens hierbij een rol?

In de Projectnota/MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend te worden gedacht aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de onveiligheid en de hinder en schade voor het lokale woon- en leefniveau, het natuurlijke milieu en het landschap, maar ook aan de nieuwe doelstelling van de rijksoverheid en de provincie, die is neergelegd in deel a van het tweede SVV en het in juni 1988 vastgestelde streekplan van Zeeland (par. 3.7.2.1, blz. 80 en 81) om de mobiliteitsontwikkeling te geleiden. De probleemstelling zal moeten aangeven in hoeverre in

dit deel van Zeeuwsch-Vlaanderen geleiding van de mobiliteitsontwikkeling door bevordering van het openbaar vervoer en planologische maatregelen mogelijk is (zie ook par. 5.2.4 van dit advies)⁵].

De probleemstelling kan ook in overeenstemming gebracht worden met de beleidslijnen van de provincie Zeeland die zijn neergelegd in het streekplan van juni 1988, betreffende infrastructuurvoorzieningen (bladzijde 81):

- een zo goed mogelijke benutting van de bestaande infrastructuur waarbij bij voorkeur bestaande wegen worden verbeterd in plaats van geheel nieuwe aan te leggen;
- het toekennen van een hoge prioriteit aan het voorkomen van onveilige en hinderlijke verkeerssituaties;
en betreffende gebieden met hoofdfunctie natuurbehoud (bladzijde 70);
- voor gebieden met als enige hoofdfunctie natuurbehoud geldt dat deze als zodanig veiliggesteld dienen te worden.

5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKEWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

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"*.

5.1 De voorgenomen activiteit

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit (of alternatieven), die moet(en) leiden tot de verbetering van rijksweg 58 tussen Schoondijke en Sluis, de volgende onderdelen worden onderscheiden:

- amoveren van woningen en andere gebouwen en van niet meer te gebruiken oude weggedeelten;
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en

⁵ Zie verder de inspraakreactie van de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Zuid-West (Bijlage 4, reactie nr. 2).

- moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek. De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie) dienen te worden beschreven;
 - bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
 - gebruik en beheer van bermen;
 - aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen;
 - bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals benzinestations, bushaltes en parkeerplaatsen;
 - onderhoud van de wegen met hun bebakening, markering van servicevoorzieningen;
 - aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen voor het langzame landbouwverkeer in combinatie met de aanleg van (brom)-fietspaden gescheiden van de hoofdweg;
 - verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer en andere maatregelen ter beperking van de automobilititeit;
 - natuurbouw, instandhouden en verbeteren van de ecologische infrastructuur.

De beschrijving van de onderdelen zal per tracégedeelte en -variant gegeven kunnen worden. Daarbij zal ook een mogelijk gefaseerde aanleg, die wordt ingesteld op de besluitvorming rond de WOV aan de orde moeten komen.

5.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in de Projectnota/MER dient zorgvuldig te worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit een voorkeursalternatief naar voren kan komen danwel bepaalde alternatieven kunnen afvallen. De beschrijving van de alternatieven zal wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenminste de volgende alternatieven en milieubescherpende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

5.2.1

Nul-alternatief

Het nul-alternatief gaat er vanuit dat geen nieuwe besluiten tot het aanleggen van nieuwe weggedeelten worden genomen. Met andere woorden: het nul-alternatief is gericht op een verkeersontwikkeling waarvoor verbetering van de bestaande infrastructuur niet of slechts zeer beperkt nodig is. Ontwikkelingen die verbonden zijn aan de in het tweede SVV genoemde maatregelen, moeten in het nul-alternatief worden betrokken. Met name is hierbij te denken aan het beperken van de automobiliteit en het bevorderen van de leefbaarheid van kernen en open ruimten.

Op grond van het bovenstaande dient aangegeven te worden of het nul-alternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt in het licht van de uitgewerkte probleemstelling.

Indien dit niet het geval kan zijn, zoals in de startnota als uitgangspunt is genoteerd, dient het nul-alternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

5.2.2

Nulplus-alternatief

Het nulplus-alternatief is gebaseerd op een verkeersontwikkeling, waarbij met een beperkte aanpassing en verbetering van de bestaande weginfrastructuur kan worden volstaan. In de startnota (blz. 37) staat aangegeven dat deze aanpassings- en verbeteringswerken onder andere kunnen bestaan uit:

- reconstructie van verkeersonveilige kruispunten en aansluitingen (al dan niet voorzien van verkeerslichteninstallaties)
- bochtverruimingen en -afsnijdingen
- aanleg van parallelwegen.

Aan deze aanpassings- en verbeteringswerken kan worden toegevoegd asfaltering van de traverse door Oostburg om de geluidproductie en de verkeersveiligheid van het wegdek van deze traverse in gunstige zin te beïnvloeden.

Deze werken zouden moeten leiden tot een zo groot mogelijke scheiding van het langzame verkeer (bromfiets-, fiets en langzaam landbouwverkeer) van het autoverkeer. De beperkende factor hierbij is de aanwezigheid van de dicht langs de hoofdweg staande woningen in de kernen maar ook elders langs de weg. De scheiding van het langzame landbouwverkeer moet gebeuren in samenhang met de plannen voor landinrichting voor zover deze plaats vindt in het studiegebied. Ook behoort toepassing van een elektronisch geleidingssysteem ter beperking van hoge snelheden in de kernen tot de mogelijkheden.

De behandeling van dit alternatief zal duidelijk moeten maken welk oplossend vermogen dit alternatief, met de mogelijkheid van gefaseerde uitvoering, kan hebben.

5.2.3

Kernomleiding-alternatief

Het kernomleiding-alternatief bestaat uit de maatregelen voor de scheiding van langzaam- en snelverkeer zoals beschreven onder het nulplus-alternatief, gecombineerd met de aanleg van een omleiding

rond de kern van Oostburg⁶]. Voor het overige deel van het tracé wordt zoveel mogelijk het bestaand tracé benut en worden verkeersonveilige kruispunten en aansluitingen gereconstrueerd en parallelwegen aangelegd daar waar die nog ontbreken.

Een omleiding ten zuiden en ten oosten van Oostburg is ongewenst in verband met de ligging van het natuurgebied van de kreek het Groote Gat en zijn uitlopers⁷. Een kernomleiding rond Oostburg is dus alleen mogelijk ten westen en ten noorden van Oostburg, maar zal in dat geval het natuurwetenschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle 'oudland'-gebied van de Veerhoekpolder, het natuurgebied de Reep/Henricuspolder en de Maaidijk⁸ beïnvloeden.

Het kernomleiding-alternatief komt in beeld, als de verkeersontwikkelingsstudies, die zijn omschreven in par. 4 van dit advies, aantonen dat de knelpunten in de traverse door Oostburg niet goed kunnen worden opgelost met de toepassing van alleen aanpassings- en verbeteringswerken⁹].

5.2.4

Nieuwe weg-alternatief

Hiervoor in paragraaf 5.2.3. is aangegeven, dat een kernomleiding ten westen en ten noorden van Oostburg een gebied zal doorkruisen met belangrijke natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden. Met het oog hierop is de Commissie van mening, dat een nieuwe weg-alternatief, dat vanaf Sluis nabij Oostburg in oostelijke richting afbuigt en vandaar loopt ten zuiden van het natuurgebied het Groote Gat, langs Waterlandkerkje om vervolgens aan te sluiten op rijksweg 61 bij IJzendijke, niet bij voorbaat mag worden uitgesloten. Dit ondanks de conclusie in de Startnota (op blz. 46)¹⁰], dat een nieuwe weg-alternatief geen reëel alternatief is vanwege ernstige effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie en geomorfologie.

Een dergelijk nieuwe weg-alternatief is echter waarschijnlijk alleen te beschouwen als reëel alternatief in het MER bij aanleg van een WOV ten westen of ten oosten van Terneuzen. In dat geval wordt de autoveerverbinding Vlissingen-Breskens opgeheven en zal de verkeerssituatie op rijksweg 58 tussen Breskens en Oostburg aanzienlijk veranderen. In die situatie zal een dergelijk alternatief niet alleen een oplossing kunnen bieden voor de knelpunten in Oostburg maar ook voor die in de kern Schoondijke.

6 Zie ook de reactie van de ZLM, afdeling Oostburg (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 16).

7 Op de streekplankaart van Zeeland (juni 1988) staat dit gebied aangeduid als 'gebied met enkel een hoofdfunctie Natuurbehoud'.

8 Bijlage 4, inspraakreactie 11 van A. Dierikx.

9 Het kernomleiding-alternatief wordt krachtig aanbevolen door de Oostburgse Winkeliersvereniging (met 639 ingezamelde handtekeningen), de Stichting Oostburg Promotion (met 228 ingezamelde handtekeningen) en de NCB, afd. Oostburg (Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 13, 14 en 15).

10 en door anderen (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 2).

5.2.5

Mobiliteitsgeleidende en milieubeschermende maatregelen

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten, die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren¹¹. Voor deze milieu-effecten zal niet alleen gekeken moeten worden naar de tracés zelf, maar ook naar de (ruime) omgeving.

De Projectnota/MER zal moeten aangeven, in welke mate mobiliteitsgeleidende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten, bijvoorbeeld:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer¹² en het (brom)-fietsverkeer;
- geleiding van het langzame landbouw-verkeer;
- beperking van maximumsnelheden;
- carpooling;
- parkeerbeleid binnen de bebouwde kom;
- ruimtelijk beleid (b.v. ruimtelijke spreiding of concentratie van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken);
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen en/of netwerkregulering.

Voor milieubeschermende maatregelen kan bovendien worden gedacht aan:

- geluidafschermende maatregelen, zoals ingravingen, schermen en wallen¹³, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet;
- geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken;
- bundeling van het tracé of van tracé-gedeelten met bestaande weg-tracés;
- aanplant van groenstroken en bossen (ter beperking van de verspreiding van emissies);
- inpassing van de wegverbinding in het landschap. Hierbij moet onder andere duidelijk worden, of de weg(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast, dat de samenhang tussen typische landschapsvormen (in verband met hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis en grondgebruik) zo min mogelijk wordt verstoord;

11 B.v. een kernomleiding, die de levendigheid in Oostburg wegneemt en die een nieuwe barrière opwerpt tussen kern en buitengebied.

12 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 6 van de directeur Streekvervoer Zuid-West Nederland.

13 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 5.

- zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoringsevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden;
- maatregelen ter behandeling van hemelwater, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een impermeabele voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s);
- onderdoorgangen of overbruggingen (faunapassages) voor verbinding tussen de verschillende seizoenbiotopen van amfibieën en voor trekroutes van zoogdieren¹⁴;
- verdiept aanleggen van weggedeelten in vogelryke gebieden (i.v.m. verkeersslachtoffers);
- bembbeheer gericht op voorkomen van verkeersslachtoffers onder vogels (o.a. laat maaien, hoog opgaande bomen met weinig ondergroei)¹⁵;
- maatregelen om de bestaande ecotypen te behouden en misschien zelfs te versterken;
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater.

5.2.6 **Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast**

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Dit zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief dient volgens de Wabm in ieder geval in het MER te worden beschreven. Op voorhand kan niet bepaald worden onder welke van de voornoemde alternatieve oplossingen het meest milieuvriendelijke alternatief gezocht dient te worden. Dit zal voornamelijk afhangen van de uitkomst van de verkeersontwikkelingsstudie volgens de verschillende scenario's zoals genoemd in par. 4 van dit advies. In het algemeen kan wel gesteld worden, dat dit alternatief zo veel mogelijk gebruik zal moeten maken van de in paragraaf 5.2.5 genoemde maatregelen. Verder zal dit alternatief zo veel mogelijk moeten vermijden;

- ruimtebeslag;
- doorsnijden van open gebieden, kreken, kreekrestanten en dijken, (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);
- versnippering, barrièrewerking en biotoopverkleining;

14 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 3.

15 Nader advies kan worden verkregen bij D.A. Jonkers, RIN Leersum.

- bodemverstoring, waaronder verandering van het reliëf door vergraving en ophoging. Het wegnnet mag als drainbaan geen "kortsluiting" veroorzaken tussen verzilde en verzoete grondwatervoorkomens;
- aantasting van geomorfologisch waardevolle objecten en structuren;
- aantasting van cultuurhistorische waarden, objecten en structuren¹⁶;
- ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- belasting van geluidgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracés.

6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

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

In de Projectnota/MER wordt vermeld ten behoeve van welk besluit het MER is opgesteld en door welke overheidsinstanties dit besluit zal worden genomen. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en tijdsplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn. Voorts dient te worden vermeld welke ter zake doende overheidsbesluiten reeds zijn genomen of zullen worden genomen en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden stellen aan het besluit waarvoor de projectnota/MER is opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid, wanneer genomen). De Commissie denkt in dit verband vooral aan de lopende besluitvorming rondom de aanleg en de ligging van een vaste verbinding over de Westerschelde die de probleemstelling voor de onderhavige activiteit mede bepaalt. Verder wijst zij op de beleidslijnen ten aanzien van de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling in deel a van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, van november 1988, het Nationale Milieubeleidsplan van 1989, het Natuurbeleidsplan van 1989 en vervolgdelingen daarvan alsook aan het provinciale beleid betreffende wegen voor autoverkeer en gemengd verkeer dat is uitgestippeld in het Streekplan Zeeland van juni 1988. Andere plannen, besluiten, wetten en overeenkomsten die van belang zijn, betreffen:

- bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten Oostburg, Sluis en Aardenburg en de opvattingen van deze gemeenten over het voornemen;
- beheersovereenkomsten die zijn of worden afgesloten in het kader van de relatienota en het "Beheersplan voor de beheers- en reservaatgebieden in Zeeuwsch-Vlaanderen" (1988);
- het provinciaal fietspadenplan;

¹⁶ Bijlage 4, inspraakreactie nr. 8.

- de in uitvoering genomen ruilverkaveling Sluis-Oostburg en de in voorbereiding zijnde plannen ten aanzien van de ruilverkavelingen Breskens-Zuidzande, Schoondijke, IJzendijke-Hoofdplaat en Aardenburg¹⁷;
- de ligging in het studiegebied van binnendijken met waterstaatkundige functie, die onderdeel vormen van het stelsel van tweede waterkeringen;
- de ligging van monumenten in het studiegebied die bescherming genieten ingevolge de Monumentenwet;
- de Wet Geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten;
- het IMP water en het IMP Milieubeheer wat betreft luchtverontreiniging, bodembescherming en geluidhinder;
- het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding 1988-1997;
- overige plannen, voornemens en besluiten.

Daarnaast moet in de Projectnota/MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium in de sfeer van uitvoering en ruimtelijke ordening genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren.

7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

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

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten autonome ontwikkelingen indien de activiteit niet wordt ondernomen (nulsituatie), dienen als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De bestaande toestand van het milieu dient in de Projectnota/MER te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

In geografische zin strekt het studiegebied zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. Per alternatief en per milieu-aspect kan de omvang van het studiegebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu worden verwacht. Het studiegebied is globaal afgebakend in de Startnota. Met het oog op de voorgestelde aparte bestudering en behandeling van de knelpunten in de traversen van rijkswegen 58 en 61 door Schoondijke

17 Bijlage 4, inspraakreactie nrs. 1 en 3.

kan het studiegebied aan de noordoostzijde beperkt blijven tot aan de aansluiting van rijksweg 61 op rijksweg 58 in Schoondijke.

Daarnaast verdient het aanbeveling het studiegebied langs de T62 in oostelijke richting uit te breiden tot aan de aansluiting van deze weg op rijksweg 61 in verband met het mogelijke gebruik van de T62 als sluiptweg voor doorgaand verkeer tussen Terneuzen en Sluis op het traject tussen IJzendijke en Oostburg en rekening houdend met de situering van een mogelijk nieuwe weg-alternatief ten zuiden van het natuurgebied "Het Groote Gat" langs Waterlandkerkje en aansluitend op rijksweg 61 bij IJzendijke (zie par. 5.2.4).

In de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu gaat het om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, visueel-ruimtelijk structuur, cultuurhistorie, geluid en veiligheid.

In detail dient te worden aangegeven waar zich gebieden en objecten bevinden met (hoge) abiotische, biotische en cultuurhistorische waarden, die door de voorgenomen activiteit of een van haar alternatieven kunnen worden beïnvloed. De aanzet hiertoe is reeds gegeven in de tekst en op kaart 4 van de Startnota¹⁸.

Duidelijk moet worden aangegeven in hoeverre er sprake is van hinder, schade en gevaar voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de huidige verkeerssituatie. Voor de huidige situatie moeten worden beschreven de geluidhinder, alsook de reeds genomen maatregelen met betrekking tot geluid aan de woningen in de kern Oostburg, grondtrillingen, luchtverontreinigingen, verkeersveiligheid en gezondheid.

Ten aanzien van het geluid zal voor een aantal representatieve punten kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling daarvan;
- de L_{aeq} waarden per etmaalperiode, dag van de week en seizoen.

De kwantitatieve waarden van geluidniveaus moeten gerelateerd zijn aan het omgevingsniveau. Nagegaan zal moeten worden in hoeverre het pulserende karakter van verkeer afkomstig van het veer te Breskens van invloed is op het karakter van het geluid.

De Projectnota/MER zal ook moeten aangeven welke effecten kunnen worden verwacht van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals dorps- of stadsuitbreiding en uitbreiding van bedrijven-terreinen, met name in Oostburg, landinrichting (de projecten genoemd in par. 6 van dit advies), bosaanleg en recreatieve ontwikkelingen die kunnen worden beschouwd te behoren

¹⁸ Meer informatie wordt gegeven in de adviezen van de Natuurwetenschappelijke Commissie van de Natuurbeschermingsraad over de "Landinrichting West Zeeuws-Vlaanderen" (raamadvies) en "Landinrichting Sluis-Oostburg" van resp. augustus 1987 en januari 1986, alsook het RIN-rapport "Gea-objecten van Zeeland" van 1981. Ook moet hierbij worden betrokken de informatie die is gegeven door de provinciaal archeoloog in diens inspraakreactie (Bijlage 4, reactie nr. 8).

tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied. Daartoe behoort ook het ophogen van een aantal binnendijken met een primaire waterstaatkundige functie, die nog niet de streefhoogte van NAP+ 4,50 m hebben.

8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder e van de Wabm:

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"*.

8.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat deze tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de verbetering van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen, alsook de eventuele afbraak daarvan (b.v. van werkwegen, asfalt- respectievelijk betonmenginstallaties) en tijdens het gebruik van de verbeterde weg.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven.

De te verwachten gevolgen voor het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. De gevolgen moeten bij voorkeur in absolute zin worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven. Dit geldt met name voor die milieu-aspecten die met prioriteit behoren te worden behandeld.

In het MER moet aan de hand van de best passende methoden en modellen een overzicht van de positieve en negatieve milieu-effecten worden gepresenteerd. De gebruikte voorspellingsmethoden en -modellen moeten worden beschreven met de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden en modellen mag worden toegekend. Tevens zal een indicatie behoren te worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten, die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van de gevolgen per milieu-aspect

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu behoort te liggen op die gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.

Alleen als belangrijke verschillen tussen de alternatieven en varianten worden verwacht, moeten de effecten per alternatief of variant en per weggedeelte worden beschreven. Bij geringe verschillen kan worden volstaan met een aanduiding daarvan.

De effecten die pas in het kader van de aanlegfase kunnen worden gelokaliseerd en gekwantificeerd, dienen in het MER te worden gesignaleerd. Bij die effecten kan met een globale behandeling worden volstaan.

De onderstaande vragen en aandachtspunten in de paragrafen 8.3 tot en met 8.9 kunnen worden beschouwd als een "checklist" die gebruikt kan worden bij de opstelling van het MER.

8.3 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

8.3.1 Welke natuurlijke landschapsvormen en bijbehorende bodemtypen, zoals kreken, kreekresten en kreekruigen zullen door de uitvoering van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven kunnen verdwijnen of worden aangetast? De Veerhoekpolder ten westen van Oostburg en gelegen ten zuiden van de S20 en het kreeksysteem Groote Gat ten zuidoosten van Oostburg worden in het RIN-rapport Gea-objecten van Zeeland¹⁹] beschreven als "een redelijk goed voorbeeld van een kreek-rug-poellandschap uit de Duinkerken II transgressiefase dat deels is afgeticheld en gemoerneerd", respectievelijk "een representatief kreeksysteem uit de Duinkerken IIIB transgressiefase met bryozoënkolonies"²⁰]. De Veerhoekpolder zal bij een omleiding ten westen en ten noorden van Oostburg vrijwel zeker gekruist worden.

8.3.2 Welke gevolgen zal grondverzet hebben voor de bodemopbouw in het studiegebied? Zal vergraving tot gevolg kunnen hebben dat uitgegraven grond zal moeten worden afgevoerd en elders (tijdelijk) zal moeten worden opgeslagen of geborgen o.a. in verband met de bodemkwaliteit? In het bijzonder wordt hierbij gedacht aan het terrein van de voormalige gasfabriek van Oostburg aan de Zuidzandse straatweg (S20) ten westen van Oostburg dat doorkruist zou kunnen worden door een tracé

19 "Gea-objecten van Zeeland". RIN-rapport 81/23, 1981, objectnummers 54 W1 en 54 W2.

20 Zie verder relevante beschrijvingen in het Raamadvies van de Natuurwetenschappelijke Commissie van de Natuurbeschermingsraad "Landinrichting West Zeeuws-Vlaanderen" (par. 2.1; 3.1; 5.3.1 doelstelling 2; en par. 5.4.2, 5.4.3) en ook de Streekplankaart van 1988.

- van het kernomleiding-alternatief. De Startnota schrijft hierover dat onderzoek duidelijke verontreiniging heeft aangetoond²¹].
- 8.3.3 Welke ontgrondingen zijn eventueel nodig voor het krijgen van b.v. ophoogzand en wat is de kwaliteit van het ophoogzand?
- 8.3.4 Welke gevolgen voor de waterhuishouding en dus voor grondwaterafhankelijke vegetaties, sloot/bermvegetaties en cultuurgewassen zullen optreden als gevolg van grondverzet en tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door bronbemalingen? Zal een eventuele tijdelijke of blijvende grondwaterpeilwijziging ook schade kunnen aanrichten door zetting bij wegen, dijken, funderingen?
- 8.3.5 Welke wijzigingen in de voorkomens van zoet en brak grondwater zullen kunnen optreden als gevolg van grondverzet, wegaanleg en bemalingen?
- 8.3.6 Welke mate van bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterverontreiniging zal kunnen optreden als gevolg van afvalwater, wegconstructiematerialen, gladheidsbestrijdingsmiddelen, e.d.?
- 8.4 Flora, fauna, natuurgebieden
- 8.4.1 Op basis van de te verwachten veranderingen in abiotische hoedanigheden (zie par. 8.3 en ook par. 8.6 en 8.7) zullen de gevolgen voor de biotische aspecten van de betreffende ecosystemen moeten worden beschreven.
- 8.4.2 Welke gebieden met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna zullen door de activiteit verloren gaan of worden versnipperd? Welke relatienotagebieden zijn hierbij betrokken?
- 8.4.3 Welke ecologische relaties worden door de activiteit onmogelijk gemaakt of verstoord (vogels, amfibieën)?
- 8.4.4 Welke gevolgen kunnen veranderingen en verbredingen zoals b.v. bij het nulplus-alternatief en het kernomleidingen-alternatief hebben voor waardevolle berm- en dijkvegetaties?
- 8.4.5 Zijn er ook positieve effecten te verwachten als gevolg van de activiteit, b.v. door toepassing van natuurbouw?
- 8.5 Landschap, visuele en cultuurhistorische aspecten
- 8.5.1 Waar treedt ten gevolge van de uitvoering van de activiteit of van een van de alternatieven aantasting op van de openheid van het landschap?
- 8.5.2 Kan visuele hinder ontstaan voor de agrarische bedrijfsvoering in het studiegebied als gevolg van b.v. het verhoogd aanleggen van het weglichaam?
- 8.5.3 Waar treedt beïnvloeding op van landschappelijke situaties, die uit het oogpunt van belevingswaarden een bijzondere betekenis hebben?
- 8.5.4 Welke van de heden nog in het landschap zichtbare objecten en structuren, die hun ontstaan danken aan inpoldering en overige menselijke

21 Zie ook het Bodemsaneringsprogramma 1990 van Zeeland, bijlage 2, blz. 12 en 13.

- activiteiten zullen als gevolg van de activiteit worden aangetast (dijken, wegen, heggen, vaarten, drinkpoelen, doorbraakkolken, terpen, oude erven, kasteelbergen, forten, schansen, en redoutes, percelen met typisch microreliëf individueel en in hun onderlinge samenhang)? Wat is hun zeldzaamheid in regionale en nationale context?
- 8.5.5 Waar bevinden zich in het studiegebied archeologische monumenten²². Kan door peilverlaging aantasting optreden van archeologische resten door oxidatie?
- 8.5.6 Waar bevinden zich in het studiegebied bouwkundige monumenten (kerken, huizen, boerderijen, molens, etc.) en wat is hun kwetsbaarheid ten opzichte van de ingrepen behorende bij de uitvoering van de activiteit? Het betreft zowel formeel erkende rijksmonumenten als monumenten die zijn geplaatst op gemeentelijke lijsten.
- 8.6 Geluid en trillingshinder
- 8.6.1 Voor de geplande wegverbinding zal een akoestisch onderzoek moeten worden verricht. Dit dient te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. Bij de rekenresultaten mag de aftrek ingevolge art. 103 van de Wet geluidhinder, in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de nabije toekomst minder lawaai zullen gaan produceren, vooralsnog niet worden toegepast.
- 8.6.2 In het MER zal niet alleen moeten worden aangegeven op welke wijze aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de 50 dB(A) etmaalwaarde-contour langs de weg en op welke wijze deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige personen en gevoelige objecten. Dit laatste betekent dat het studiegebied bij het aspect geluid zich verder uit kan strekken dan het feitelijk bereik van de eventueel vast te leggen geluidzone.
- 8.6.3 Wat zijn de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidhinder te voorkomen of te beperken bij de verschillende alternatieven?
- 8.6.4 De kwantitatieve waarden van de geluidniveaus dienen steeds gerelateerd te zijn aan het thans heersende omgevingsgeluidniveau en de autonome ontwikkeling daarvan (zie ook hoofdstuk 7).
- 8.6.5 Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm b.v. met behulp van geluidcontourlijnen. Op basis van deze contourlijnen dient zo mogelijk te worden nagegaan of en zo ja in welke mate de aantallen ernstig, matig en niet door geluid gehinderden in het studiegebied zijn toe of afgenomen. Tevens dient per alternatief een overzicht te worden gegeven van het aantal woningen in de invloedsgebieden.

22 Zie ook de inspraakreacties van de provinciaal archeoloog van Zeeland (Bijlage 4, reactie nr. 8).

- 8.6.6 De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase op aanvoer- en werkwegen dient ook te worden behandeld.
- 8.6.7 Zal trillingshinder optreden als effect van betekenis? Zijn er binnen een zone van 50 meter langs de weg woningen en trillingsgevoelige industriële bebouwing aanwezig?
- 8.7 Lucht
- 8.7.1 Welke specifieke bijdrage levert uitvoering van de activiteit aan de emissies van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied? Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt naar verschillende verontreinigingen (NO_x , CO, ozon, benzo-a-pyreen, benzeen, lood en zwarte rook) en de bijdrage per alternatief. Als invoergegevens dienen de verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden en vrachtwagen-aandelen per wegvak en de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's, vrachtwagens) en motortypen (benzine, LPG, diesel). Voor een toekomstige situatie dient eveneens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen.
- 8.7.2 De bijdrage van de weg aan de jaargemiddelde concentraties en percentielen in de naaste omgeving dient bepaald te worden voor die verontreinigingen, waarvoor (ontwerp-)luchtkwaliteitsgrenswaarden zijn geformuleerd (NO_x , CO, ozon, benzo-a-pyreen, benzeen, lood en roet). De concentratieverdeling van de luchtverontreiniging door de nieuwe weg (gedeelten) moet worden gezien in relatie tot die van de achtergrondverontreiniging in het gebied en de bijdrage van andere bronnen in het studiegebied.
- 8.7.3 Geef aan waar en in welke mate worden de grens-, streef- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit overschreden. Hoe kunnen de nadelige effecten van luchtverontreiniging worden beperkt?
- 8.8 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid
- 8.8.1 Het milieu-aspect volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid moet worden gezien als het geheel van omgevingsinvloeden, dat inwerkt op de lichamelijke en geestelijke gezondheid van mensen. Het gaat hierbij om de volgende invloeden:
- geluidhinder en trillingen
 - luchtverontreiniging
 - stof- en stankhinder
 - leefbaarheid
 - vervoer van gevaarlijke stoffen
 - veiligheid
- 8.8.2 Slechts bij geluidhinder en luchtverontreiniging kunnen de effecten in relatie tot de mens kwantitatief worden beschreven. De mate van onder- of overschrijding van de daarbij aangehouden grenswaarden dient te worden gehanteerd als beoordelingscriterium voor het aspect volksgezondheid. Om welke aantallen mensen gaat het? Zijn daarbij risico-groepen? Over welk gebied strekt het zich uit?

- 8.8.3 Zal de voorgenomen activiteit een toe- of afname van de stof- en stankhinder in het studiegebied veroorzaken?
- 8.8.4 Hoe wordt de leefbaarheid van de aanliggende woonkernen beïnvloed door de uitvoering van de activiteit of haar alternatieven? In dit opzicht moet niet alleen rekening worden gehouden met barrièrewerking door de wegverbinding maar ook met vermindering van de levendigheid in de woonkernen als de wegverbinding rond de kern Oostburg zou worden geleid. Deze omleiding kan daarnaast een scheiding tussen woongebieden en buitengebied aanbrengen²³].
- 8.8.5 De Projectnota/MER zal een beschrijving moeten geven van het meest ernstige denkbaar ongeval en de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de weg in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen (brandbare en/of explosieve stoffen en toxische stoffen).
- 8.8.6 In de Projectnota/MER zal de algemene wegveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van traceringen, kruisingen, type wegdek, beveiligingen, etc.). Dit is een belangrijk aspect omdat de voorgenomen activiteit beoogt o.a. verbetering te brengen in de verkeersveiligheid van de verbinding.

- 8.9 Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten

- 8.9.1 Zal de gewijzigde wegverbinding tot gevolg hebben dat huizen of gebouwen moeten worden geamoveerd of geïsoleerd? Om welke aantallen gaat het?
- 8.9.2 Zullen er cumulatieve effecten kunnen optreden in relatie met andere technische en cultuurtechnische ingrepen in het studiegebied?
- 8.9.3 Op welke wijze zal bij de eventuele uitvoering van een kernomleiding-alternatief bij Oostburg rekening gehouden worden met het hoofd-verdeelstation aan het einde van de 150 KV-hoogspanningsleiding ten noordoosten van Oostburg en met het golfterrein²⁴] en het hippisch centrum ten westen van de kern?

23 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 11.

24 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 4.

9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder f van de Wabm:

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 verschillende alternatieven moeten - althans met betrekking tot de milieugevolgen - worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling). Kan op basis van een kwalitatieve en zoveel mogelijke kwantitatieve vergelijking een voorkeursvolgorde worden aangegeven per milieu-aspect?

Welke gangbare milieu-kwaliteiteisen en streefwaarden van het milieu-beleid zijn daarbij beschouwd?

In welke mate denkt de initiatiefnemer zijn doelstelling te zullen en kunnen verwezenlijken bij elk van de alternatieven?

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de kostenaspecten worden betrokken. Dit is in het kader van m.e.r. weliswaar niet verplicht, maar zal in de Projectnota toch aan de orde komen.

10. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Artikel 41j, lid 1, onder g van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens"*.

Welke leemten in kennis en informatie zullen blijven bestaan en welke betekenis mag daaraan worden gehecht voor de besluitvorming? Waarom zijn deze leemten blijven bestaan en van welke aard zijn zij? (onzekerheden en nauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en/of in de gebruikte gegevens; andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot de milieugevolgen op korte en langere termijn; gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden). Welke van deze onzekerheden en leemten zijn in de hand gewerkt door de nog heersende onduidelijkheid over de aanleg van een WOV?

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij behoren te worden betrokken bij een in concept op te stellen evaluatieprogramma in hoofdlijnen van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r. kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubeschermende maatregelen. Het MER kan al een idee geven wie het evaluatieprogramma zal gaan opzetten en uitvoeren en hoe zal worden gereageerd als bepaalde milieunormen zouden worden overschreden.

Het evaluatieprogramma dient aan te sluiten bij een programma voor de evaluatie achteraf in het kader van m.e.r., dat moet worden opgesteld indien besloten zou worden tot aanleg van een WOV, en tot ombouw van rijksweg 61 gedeelte Terneuzen - Ter Hole waarover eveneens met behulp van m.e.r. besloten zal gaan worden.

11. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 41j, lid 1, onder h van de Wabm:

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"*.

In de samenvatting van de Projectnota, waarin het MER zal worden opgenomen, zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit b.v. gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de opstelling van de samenvatting van het MER is het van belang om de intenties van de Wabm scherp naar voren te doen brengen. Deze intenties zijn:

- Motivering van het belang van het voornemen.
- Keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.
- Beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu (mede ten behoeve van de evaluatie achteraf).
- Zo objectief mogelijke beschrijving en voorspelling van de effecten van de verschillende alternatieven.
- Vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor
de inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 58,
gedeelte Schoondijke - Sluis

BIJLAGE 1

Openbare bekendmaking in de Staatscourant van 30 januari 1990.

Bekendmaking milieuhygiëne

Rijkswaterstaat
Directie Zeeland

Milieu-effectrapportage, onderdeel van besluitvorming en projectstudie voor de verbetering van rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt, gelet op de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage), bekend dat, ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de verbetering van rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis, een projectstudie zal worden uitgevoerd, waarbij tevens milieu-effectrapportage zal worden toegepast.

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de gewenste inhoud van de projectstudie en het daarin op te nemen milieu-effectrapport kan deze vóór 2 maart 1990 schriftelijk indienen bij de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, Postbus 20906, 2500 EX 's-Gravenhage.

Een informatieve nota, de 'Startnota m.e.r.-procedure rijksweg 58, gedeelte Schoondijke - Sluis' ligt vanaf 1 februari 1990 tot en met 1 maart 1990 tijdens kantooruren c.q. openstellingen voor een ieder ter inzage op de volgende adressen:

de bibliotheek van het kantoor van de Rijkswaterstaat in de directie Zeeland, Koestraat 30 te Middelburg;

de bibliotheek van het kantoor van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, Koningskade 4 te 's-Gravenhage;

de secretarie van de gemeente Oostburg, Raadhuisplein 1 te Oostburg;

de secretarie van de gemeente Sluis, Grote Markt 1 te Sluis;

de secretarie van de gemeente Aardenburg, Markt 7 te Aardenburg.

Over het project zal op dinsdag 13 februari 1990 in het gemeentehuis van Oostburg een informatie-avond worden gehouden die voor een ieder toegankelijk is. Aanvang van deze avond is 19.30 uur.

De startnota is tegen betaling van f 10,- verkrijgbaar op het kantoor van de Rijkswaterstaat in de directie Zeeland, tel. 01180-86336 of 86517.

De minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze,

de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat,
ir. G. Blom.

BIJLAGE 2

ministerie van verkeer en waterstaat

rijkswaterstaat

hoofddirectie van de waterstaat

 Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Datum:	24 JAN. 1990
Ref:	194-90 Pres/Bc/Bf/Hu
Bestand:	269-1

Aan de Voorzitter van de Commissie
Milieu-effectrapportage
dr. H. Cohen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

uw brief van

's-gravenhage,

12 januari 1990

uw kenmerk

ons kenmerk

doorkiesnummer

IWO 48797

3744152

onderwerp

bijlage(n)

verzonden

Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r.
rijksweg 58, gedeelte Schoondijk-
Sluis.

8

Geachte heer Cohen,

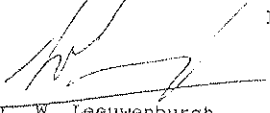
Overeenkomstig de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r. zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over rijksweg 58, het gedeelte Schoondijk-Sluis.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de directeur-generaal namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u over het project nadere informatie wenst, kunt u zich wenden tot de heer mr. C. Zuidema, telefonisch bereikbaar onder nummer 070-3744152, ter Hoofddirectie van de Waterstaat.

Ik verzoek u binnen de termijn van in artikel 41, vierde lid van de WABM, uw advies toe te zenden aan voornoemde directeur-generaal.

De startnota zal op 1 februari 1990 ter inzage worden gelegd.
Te uwer informatie voeg ik hierbij 8 exemplaren van de startnotitie toe.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
l.D.-G.


 Mr. W. Leeuwenburgh

nr 2050 058511849

bereikbaar met lijn 1 (station cs), lijn 9
(stations cs en fs), buslijnen 18 (stations cs en fs),
65 (leerdorp), 88 (toegangs), 90 (wassenaar)

postbus 20906
2500 EX 's-gravenhage

koningskade 4
telefoon (070) 745 745
telex 31043, telefax 744 335
postgironummer 507564

BIJLAGE 3

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die het onderhavige advies voor richtlijnen inzake de voorgenomen aanleg van het gedeelte Schoondijke - Sluis van de rijksweg 58 heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van ir. K.H. Veldhuis.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- prof.ir. J.F. Agema, wonende te 's-Gravenzande;
- ir. B.N. de Koning, wonende te Rhoon;
- dr. R.H.D. Lambeck, wonende te Kapelle;
- prof.dr.ir. F.M. Maas, wonende te Breda;
- dr.ing. A. von Meier, wonende te Nieuw-Vennep;
- drs. J.W. Stellingwerff, wonende te Boskoop;
- prof.drs. J.A.J. Vervloet, wonende te Bernekom.

Drs. J.J. Scholten treedt op als secretaris van de werkgroep.

BIJLAGE 4

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie m.e.r.
1.	20-02-1990	Landinrichtingscommissies Sluis-Oostburg, Schoondijke en Breskens-Zuidzande	IJzendijke	07-03-1990
2.	13-02-1990	Rijksverkeersinspectie dis- trict Zuid-West	Breda	07-03-1990
3.	27-02-1990	Directeur Landbouw, Natuurbe- heer en Openluchtrecreatie	Goes	07-03-1990
4.	28-02-1990	Golf 'Brugse Vaart'	Oostburg	07-03-1990
5.	28-02-1990	Gemeente Oostburg	Oostburg	07-03-1990
6.	21-02-1990	N.V. Streekvervoer Zuid-West Nederland (ZWN)	Zierikzee	07-03-1990
7.	21-02-1990	Landbouwschap, Gewestelijke raad voor Zeeland	Goes	07-03-1990
8.	21-02-1990	Provinciaal archeoloog van de Rijksdienst voor het Oudheid- kundig Bodemonderzoek (ROB)	Amersfoort	07-03-1990
9.	01-03-1990	Zeeuwse Milieu Federatie	Goes	08-03-1990
10.	27-02-1990	Gedeputeerde Staten van Zeeland	Middelburg	08-03-1990
11.	28-02-1990	A. Dierikx	Eede	08-03-1990
12.	02-03-90	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch- Vlaanderen	Terneuzen	08-03-1990
13.	01-03-1990	Oostburgse Winkeliersvereni- ging	Oostburg	08-03-1990
14.	27-02-1990	Stichting Oostburg Promotion	Oostburg	08-03-1990
15.	27-02-1990	NCB, afd. Oostburg	Oostburg	08-03-1990
16.	28-02-1990	ZLM, afd. Oostburg	Oostburg	26-03-1990