



Trajectstudie / m.e.r. RW61

Schoondijke - Hoek

Startnotitie



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Zeeland



Directie Zeeland



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat Directie Zeeland

Startnotitie

Trajectstudie / m.e.r. RW61

oktober 1996

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Functie van de startnotitie	5
1.3	Voorgeschiedenis	6
1.4	Afbakening van het project	7
1.5	Opbouw van deze startnotitie	7
2	BESTAANDE SITUATIE	9
2.1	Verkeer en vervoer	9
2.2	Milieu en ruimtegebruik	12
2.3	Beleidskader	13
3	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	15
3.1	Algemeen perspectief	15
3.2	Probleemstelling	16
3.3	Doelstelling	16
4	ALTERNATIEVEN	17
4.1	Algemeen	17
4.2	Nulalternatief	17
4.3	Nul-plus alternatief	17
4.4	Stroomweg-alternatieven	18
4.4.1	Autosnelweg	18
4.4.2	Stroomweg	18
4.5	Gebiedsontsluitingsweg	19
4.6	Autoweg	19
4.7	Tracé-varianten	19
4.8	Uitvoeringsvarianten	20
4.9	Meest milieuvriendelijk alternatief	21
5	EFFECTEN VAN HET VOORNEMEN	23
5.1	Inleiding	23
5.2	Verkeer en vervoer	23
5.3	Milieu	23
5.4	Natuur en landschap	24
5.5	Ruimtegebruik	24
5.6	Financiën	24
6	BESLUITVORMINGSPROCEDURE	25
	Begrippenlijst	27
	Bijlage Effectketenbenadering	29
	COLOFON	32

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Deze startnotitie gaat over het voornemen om een deel van Rijksweg 61 te verbeteren. Het gaat om het weggedeelte dat loopt van de aansluiting op de Westerschelde Tunnel (WST) bij Hoek tot en met de bebouwde kom van Schoondijke. De aansluitende weggedeelten van Rijksweg 58 in Schoondijke zelf worden ook betrokken bij deze studie. Een deel van de weg maakt deel uit van het demonstratie-project "Duurzaam Veilig in West-Zeeuwsch-Vlaanderen". Bij de voorgenomen verbetering wordt gestreefd naar een 'duurzaam veilige' uitvoering.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag voor de tracéstudie staan in onderstaand kader vermeld.

initiatiefnemer:	Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland Postbus 5014 4330 KA Middelburg projectleider: Ing. S.P.R.L van Herk tel. (0118) 68 65 11 / fax (0118) 68 65 63
bevoegd gezag:	De Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.
Aanspreekpunt:	De Directeur-Generaal voor het vervoer, directie IP Postbus 20901 2500 EX Den Haag

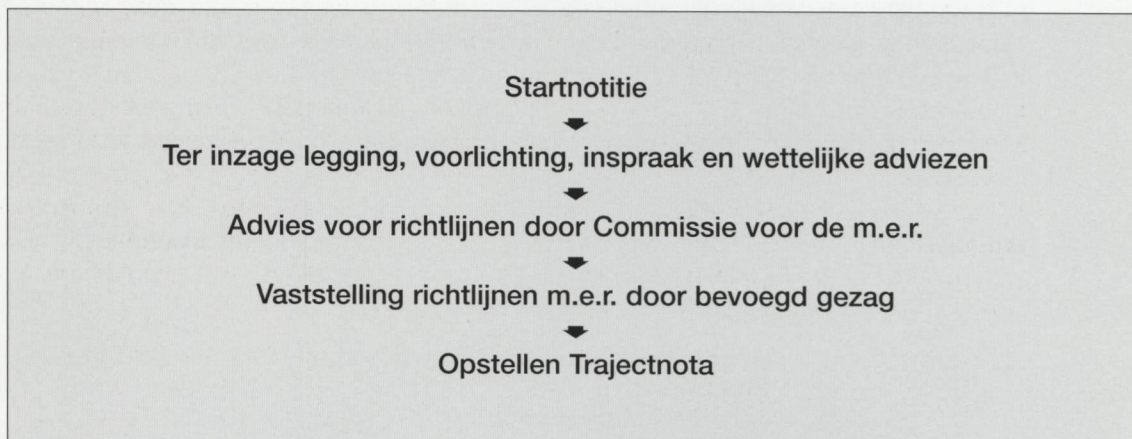
1.2 Functie van de startnotitie

Voordat er een besluit wordt genomen over de verbetering van de weg zal de zogenaamde tracéwet-procedure doorlopen moeten worden. In deze tracéwet-procedure zijn de tracévaststellingsprocedure, de m.e.r.-procedure en de ruimtelijke ordeningsprocedure geïntegreerd. Deze startnotitie is formeel de eerste stap in deze procedure en dient ter voorbereiding van de milieu-effectrapportage en de op te stellen Trajectnota.

In de startnotitie worden het voornemen, de alternatieven, de procedures en de te onderzoeken effecten op hoofdlijnen beschreven en afgebakend. Onderstaand schema geeft een beknopt overzicht van de planprocedure vanaf de startnotitie tot het opstellen van de Trajectnota.

Na de bekendmaking van de startnotitie ligt deze 4 weken ter inzage. In deze periode krijgt een ieder de gelegenheid vragen te stellen en opmerkingen te maken over de inhoud en het verloop van het proces. Schriftelijke reacties kunnen binnen de vastgestelde termijn worden gezonden naar het bevoegd gezag. Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu wordt de coördinerende rol vervuld door de Directeur-Generaal voor het vervoer (zie voor adres het kader hiervoor).

Aan de hand van de richtlijnen die vastgesteld worden op basis van de startnotitie, de inspraak daarop en de ingewonnen adviezen van de Commissie voor de m.e.r. zal de Trajectnota worden opgesteld. De problematiek, de ontwikkeling van de alternatieven en de gevolgen voor het milieu van het realiseren van de voorgenomen activiteit zullen in de Trajectnota aan de orde komen.



*) voor een overzicht van de gehele procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 6

1.3 Voorgeschiedenis

In het recente verleden is Rijkswaterstaat Directie Zeeland reeds gestart met de voorbereiding van de verbetering van een deel van Rijksweg 61. De planologische inpassing was destijds gedacht door middel van een bestemmingsplan. Een en ander heeft geresulteerd in een concept-projectnota voor het gedeelte IJzendijke - Hoek in 1993. Deze concept-nota is destijds niet in de openbaarheid gebracht.

Ongeveer in dezelfde periode startte tevens een voorstudie naar een duurzaam veilig wegennet in West Zeeuwsch-Vlaanderen. In deze studie werden ideeën en alternatieven ontwikkeld die direct relevant waren voor de voorgenomen verbetering van Rijksweg 61. Deze alternatieven weken sterk af van de alternatieven in voornoemde concept-projectnota. Mede als gevolg hiervan werd het volgen van een andere procedure noodzakelijk geacht. De voorbereidingen voor de projectnota werden vervolgens opgeschort.

Het demonstratie-project "Duurzaam Veilig in West-Zeeuwsch Vlaanderen" (in het vervolg aangeduid als "Duurzaam Veilig") heeft als voornaamste doel het duurzaam terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in het gebied. De definitie van een duurzaam veilig verkeerssysteem in het algemeen luidt als volgt :

"In een duurzaam veilig wegverkeer is de kans op ongevallen door de vormgeving van de infrastructuur bij voorbaat al drastisch beperkt. Voor zover er nog ongelukken gebeuren, is het proces dat de ernst van de ongevallen bepaalt zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg is uitgesloten".

Het project "Duurzaam Veilig" heeft betrekking op de gemeenten Sluis-Aardenburg en Oostburg. Een deel van Rijksweg 61 valt binnen deze gemeenten.

De inzet van het demonstratie-project "Duurzaam Veilig" is het ontwikkelen en realiseren van een duurzaam veilig systeem van verkeersafwikkeling in een begrensd proefgebied in West-Zeeuwsch Vlaanderen. De conflicten met hoge(re) snelheden tussen kruisend of tegemoetkomend verkeer en tussen verkeerscategorieën met verschillende snelheden moeten daarbij zoveel mogelijk worden vermeden. Door scheiding van verkeersstromen en het aanbrengen van een duidelijke hiërarchie in wegtypen (stroomweg - gebiedsontsluitingsweg - erftoegangsweg) kan dit gerealiseerd worden. Herkenbaarheid van deze wegtypen is een belangrijk uitgangspunt voor een duurzaam veilig wegennet.

In het project 'Duurzaam Veilig' is aan Rijksweg 61 de functie van stroomweg toegekend. Rijksweg 61 functioneert daarbij als verbinding voor de verplaatsingen over langere afstand en geldt als de ruggengraat van een duurzaam veilig wegennet in West-Zeeuwsch Vlaanderen. Alternatieve routes via het onderliggend wegennet van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen dienen minder vlot te zijn dan de route via de stroomweg. De kernen en andere verkeersproducerende gebieden zijn met gebiedsontsluitingswegen aangesloten op de stroomweg (zie figuur duurzaam veilig wegennet).

1.4 Afbakening van het project

Rijksweg 61 tot aan Hoek stond reeds op de nominatie voor verbetering en vanuit het wegbeeld is het niet verstandig te stoppen bij de gemeentegrens van Terneuzen. Er is derhalve voor gekozen de verbetering van RW61 te bezien van Schoondijke (inclusief het direct aansluitende gedeelte van RW58 in Schoondijke en de eventuele kernomleiding) tot de geplande aansluiting op de toekomstige Westerschelde Tunnel (WST). Bij aanleg van een tunnel tussen Zuid-Beveland en Zeeuwsch-Vlaanderen zal de weg vanaf deze tunnel aansluiten op RW61 tussen Hoek en de brug bij Sluiskil.

In deze startnotitie wordt overigens uitgegaan van de aanleg van de WST. De WST vormt de begrenzing van dit project omdat deze aansluiting geeft op de rest van het landelijk hoofdwegennet.

Voor het aangrenzende traject RW58 Schoondijke - Sluis is in het verleden al een tracébesluit genomen. De aanpassingen in het kader van 'Duurzaam Veilig' passen binnen dat besluit. De verbetering van het gedeelte van RW 58 tussen Breskens en de eventuele kernomleiding Schoondijke wordt niet in deze Tracéwet-procedure meegenomen. De besluitvorming over de aanpassing van dit weggedeelte zal in een bestemmingsplan worden vervat.

1.5 Opbouw van deze startnotitie

In deze startnotitie wordt onder meer ingegaan op :

- ▶ de bestaande situatie met een beschrijving van de weg en omgeving, de aard en de reikwijdte van de studie en een indicatie van het studiegebied (zie kaartje hoofdstuk 2);
- ▶ waarom is een tracéstudie nodig; de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 3);
- ▶ de mogelijke oplossingen voor de problematiek, ofwel het beoogde tracé en de in beschouwing te nemen alternatieven en (uitvoerings-)varianten (hoofdstuk 4);
- ▶ de te verwachten en nader te onderzoeken milieugevolgen in hoofdlijnen (hoofdstuk 5);
- ▶ de te nemen besluiten en de te volgen procedures (hoofdstuk 6).

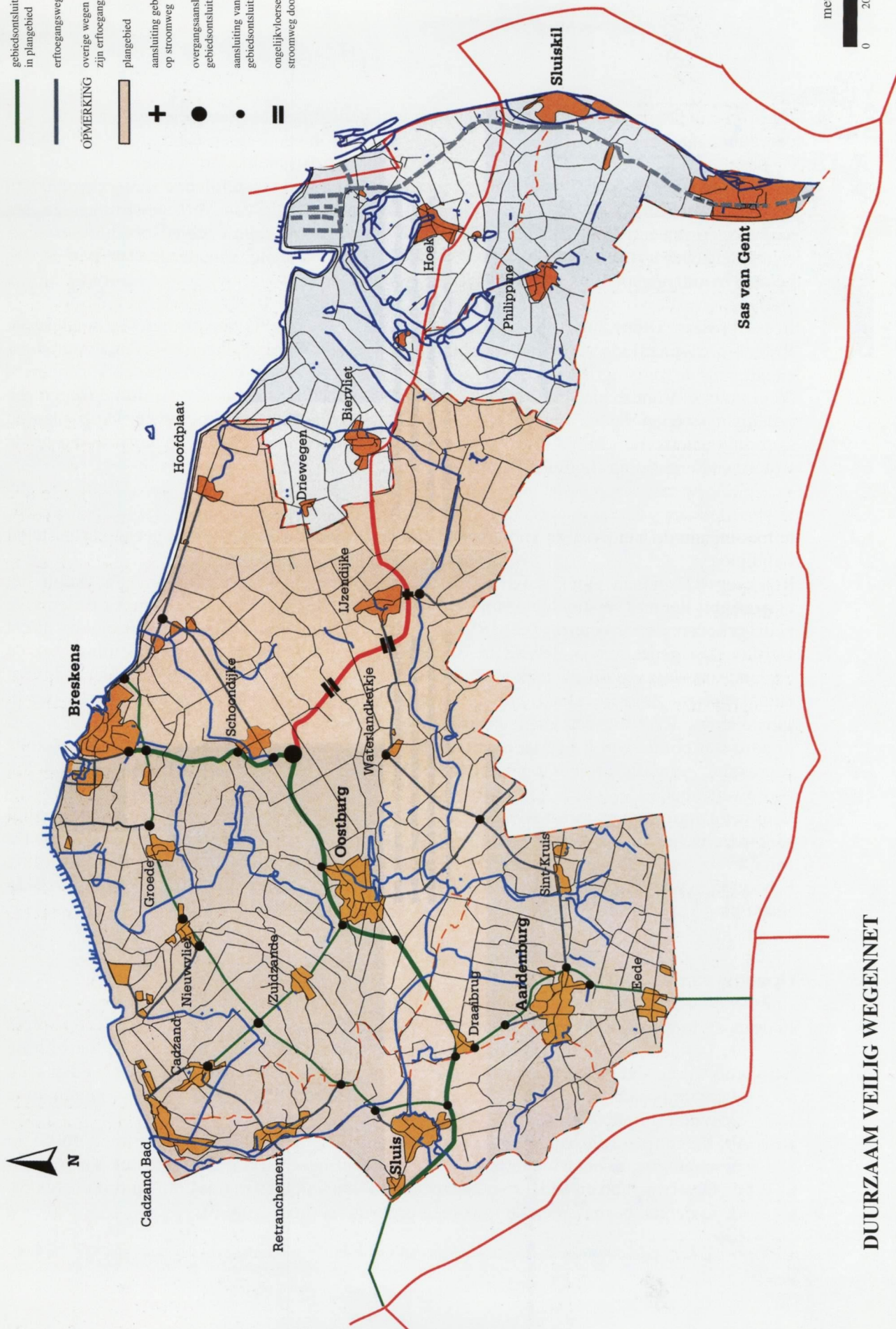
De begrippen stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg zijn afkomstig uit het demonstratie-project 'Duurzaam Veilig in West-Zeeuwsch Vlaanderen'.

LEGENDA

- stroomwegen in studiegebied
- gebiedsontsluitingswegen in plangebied
- erftoegangswegen type A
- OPMERKING overige wegen in plangebied zijn erftoegangswegen type B
- plangebied
- aansluiting gebiedsontsluitingsweg op stroomweg
- overgangs aansluiting stroomweg- gebiedsontsluitingsweg
- aansluiting van 2 gebiedsontsluitingswegen
- ongelijkvloerse kruising van stroomweg door erftoegangsweg

+ • • =

meter
0 2000 4000



DUURZAAM VEILIG WEGENNET

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Verkeer en vervoer

Karakteristiek van de weg

De wegverbinding RW 61 Schoondijke - Hoek maakt deel uit van het landelijk hoofdwegennet. Het beschouwde wegvak van de aansluiting op RW 58 bij Schoondijke tot de aansluiting met de WST is ca. 20 km. lang. De hoofdrijbaan is ruim 7 meter breed, met ter weerszijden een fietspad van ruim 2 meter. Op het traject geldt een maximum toegestane rijsnelheid van 80 km./uur. Binnen de bebouwde kom van Schoondijke is de maximum-snelheid 50 km./uur. De weg is toegankelijk voor landbouwverkeer.

De weg loopt overwegend door open landbouwgebied. Een groot aantal erfontsluitingen, perceelontsluitingen en zijwegen mondt direct uit op de hoofdrijbaan. Enkele kruispunten worden geregeld met verkeerslichten.

Wat betreft vormgeving voldoet RW 61 niet aan de eisen die gesteld worden aan een landelijke hoofdverbinding. Door het ontbreken van parallelwegen zijn langzaamrijdende landbouwvoertuigen genoodzaakt gebruik te maken van de hoofdrijbaan, hetgeen hinder oplevert voor het doorgaand verkeer. Vertraging op de hoofdrijbaan leidt ook tot sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Het landbouwverkeer en de vele aansluitingen veroorzaken verkeersonveilige situaties.

Verkeersafwikkeling

Rijksweg 61 vormt de verbinding tussen RW 58 bij Schoondijke en RW 60 bij Ter Hole en is de belangrijkste oost-westverbinding door Zeeuwsch Vlaanderen, die in de toekomst ook aansluit op de toegangsweg naar de Westerschelde Tunnel (WST).

Een indruk van de functie die RW61 vervult volgt uit herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de weg. Gegevens uit het verkeersmodel dat ten behoeve van het onderzoek van de WST¹ door de provincie is ontwikkeld geven daarvan een beeld. Globaal zijn de functies als volgt hierna onderscheiden.

- voor het korte afstandsverkeer :

Voor het onderhavige weggedeelte van RW 61 geldt dat ongeveer 25% van het verkeer op de weg zowel herkomst als bestemming heeft in het gedeelte van Zeeuwsch-Vlaanderen dat ten westen van het Kanaal van Gent naar Terneuzen ligt.

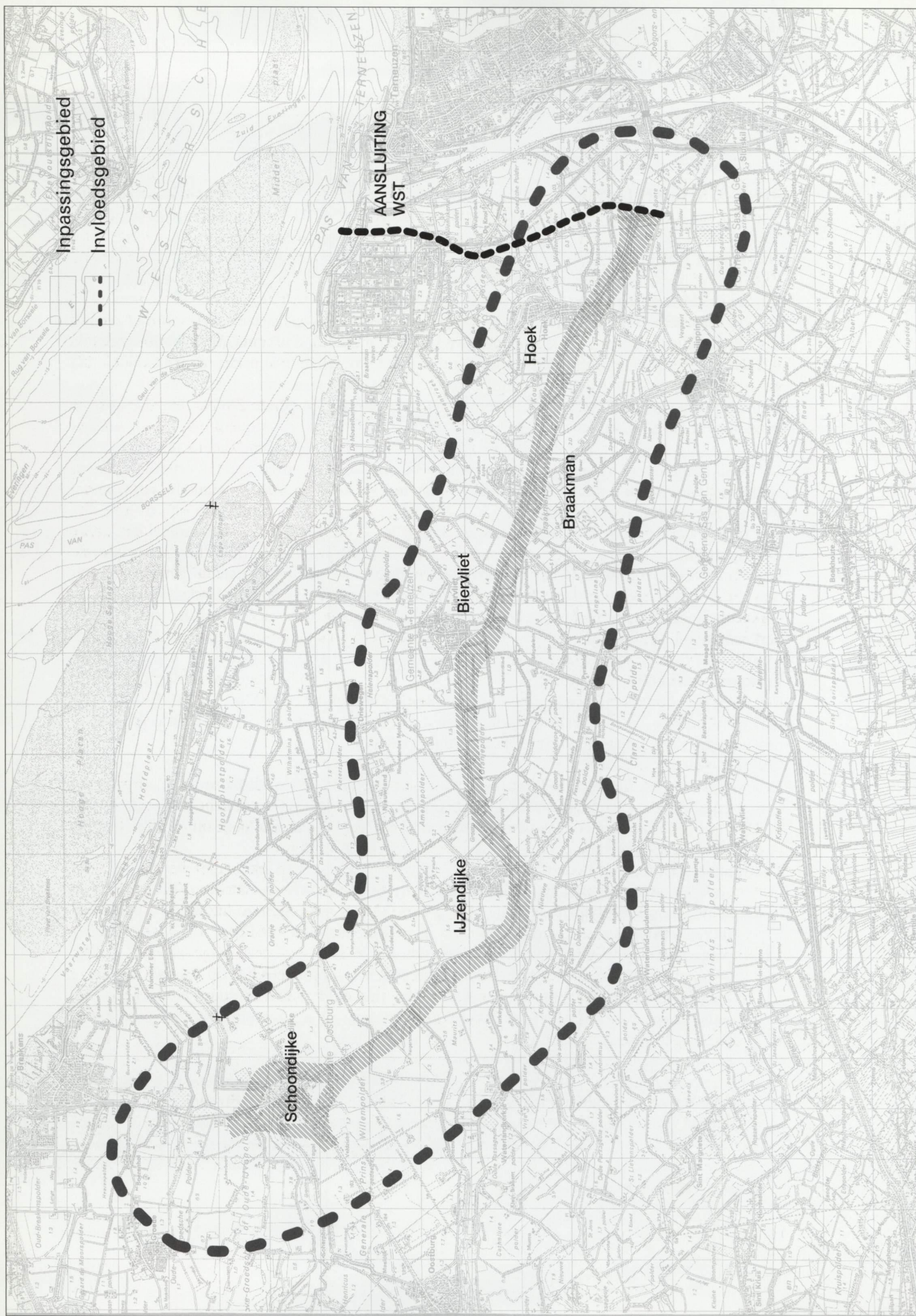
- voor het regionaal gebonden lange afstandsverkeer :

De weg heeft met name een belangrijke functie voor het regionaal gebonden lange afstandsverkeer. Dat blijkt uit het feit dat ongeveer 55% van het verkeer op het onderhavige weggedeelte van RW 61 als herkomst of als bestemming het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen ten westen van het Kanaal heeft.

- voor het doorgaand, lange afstandsverkeer :

Ongeveer een 20 % van het verkeer op de verbinding heeft geen herkomst of bestemming in Zeeuwsch-Vlaanderen ten westen van het Kanaal. De weg heeft dus ook een duidelijke functie voor doorgaand lange afstandsverkeer (nationaal, internationaal).

1) de indicatie is ontleend aan de situatie bij een autonome ontwikkeling inclusief WST



Rijksweg 61 is ingericht als voorrangsweg. De verkeersintensiteit (het jaargemiddelde voor een weekdag op basis van recente telgegevens) varieert van 6100 mvt/etmaal op het gedeelte Schoondijke - IJzendijke tot 8300 mvt/etmaal op het wegvak tussen Biervliet en de weg naar Phillippine. Het percentage vrachtverkeer ligt momenteel op circa 12 tot 13 % van het totaal. Rijksweg 61 is onderdeel van het routenetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De snelheid waarmee gemiddeld op het traject wordt gereden bedraagt 85 km/uur. Circa 63 % van de verkeersdeelnemers rijdt sneller dan de toegestane 80 km/uur, circa 10 % rijdt sneller dan 100 km/uur en circa 2 % rijdt sneller dan 120 km/uur. In de zomermaanden juli en augustus ligt de intensiteit (weekdaggemiddelde mvt/etmaal) ruim 30 % boven het jaargemiddelde als gevolg van het recreatieverkeer.

Het streekvervoer maakt gebruik van de weg middels buslijn 1 van de ZWN. De busdienst op deze lijn Breskens - Schoondijke - Terneuzen - Hulst rijdt met een frequentie van éénmaal per uur. De weg is tevens een verbinding in het fietsnetwerk van Zeeuwsch-Vlaanderen.

De capaciteit van een type weg als RW 61 ligt in de orde van 18.000 personenauto-eenheden per etmaal (1 vrachtauto = 2 personenauto-eenheden). De feitelijke intensiteiten op RW61 buiten de bebouwde kom liggen ruim onder de zogenaamde 5%-norm uit het SVV-II. Dit betekent dat de kans op congestie, ook in de zomermaanden kleiner is dan 5%. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling voor wat betreft congestie voldoet derhalve aan de gestelde normen. Echter, door de aanwezigheid van langzaam (landbouw-)verkeer op de weg verloopt de verkeersafwikkeling niet vlot. Ook de passage van Schoondijke zorgt voor een minder vlot verlopend verkeer. Een en ander leidt er ook toe dat het verkeer gebruik maakt van sluiproutes over het onderliggend wegennet.

In het algemeen is de bereikbaarheid van de woonkernen die zijn gelegen aan Rijksweg 61 op dit moment goed te noemen.

Verkeersveiligheid

Rijksweg 61 staat bekend als een onveilige verbinding. In de periode 1992 t/m 1994 hebben zich in totaal 133 ongevallen voorgedaan tussen Schoondijke en Hoek, meegerekend het gedeelte van de N61 en de N58 binnen de bebouwde kom van Schoondijke. Vijf van deze ongevallen hadden een dodelijke afloop en bij 32 ongevallen zijn gewonden gevallen.

De gegevens over verkeersongevallen op Rijksweg 61 zijn vergeleken met kencijfers voor Nederland. In vergelijking met het landelijk gemiddelde voor een autoweg ligt het aantal letselongevallen op de N61 per miljoen voertuigkilometer ruim 2 keer zo hoog.

Het aantal letselongevallen per miljoen voertuigkilometer op de N61 ligt iets lager dan het landelijk gemiddelde voor een zelfde type weg. De afloop van deze ongevallen is echter aanzienlijk ernstiger. Het aantal doden per miljoen voertuigkilometer ligt op de N61 ongeveer een factor 5 hoger in vergelijking met het landelijk gemiddelde voor een soortgelijke weg.

Rijksweg 61 geldt als een onveilige weg. Met name de afloop van de ongevallen is verhoudingsgewijs zeer ernstig.

De meeste ongevallen zijn gebeurd op het wegvak Schoondijke - IJzendijke (39%) en het wegvak Biervliet - Hoek (35%). Het aandeel letselongevallen is hier hoog ten opzichte van het landelijk gemiddelde. De belangrijkste typen geregistreerde ongevallen zijn kop-/staartbotsingen (42%) en flankongevallen ofwel voorrangsongevallen (34%). Beide typen doen zich vooral voor bij kruispunten en uitritten.

2.2 Milieu en ruimtegebruik

Studiegebied

De studie richt zich in de eerste plaats op het zogenaamde inpassingsgebied (zie voorgaand kaartje) voor de verbetering van RW61. Bedoeld wordt de directe omgeving van het tracé Schoondijke - Hoek inclusief de kernomleiding Schoondijke waar de feitelijke werkzaamheden voor aanpassing van het tracé worden uitgevoerd en waar aansluitingen en omleidingen worden aangelegd.

Voor het beschrijven en analyseren van milieu-effecten van de verschillende alternatieven is een groter gebied in het geding. Dit zogenaamde invloedsgebied varieert afhankelijk van het beschouwde milieuthema en hangt samen met de optredende verkeerskundige effecten.

Inpassingsgebied en invloedsgebied samen vormen het studiegebied. De contouren van het studiegebied voor het aan te passen gedeelte van RW61 zijn op kaart weergegeven.

Wanneer milieu-effecten zijn te verwachten door significante verkeerskundige invloeden op alternatieve routes buiten het hierboven omschreven studiegebied zullen deze zo nodig ook in beeld worden gebracht. Economische effecten van de aanpassing zijn waarschijnlijk ook in een groter gebied merkbaar dan het studiegebied.



Milieukarakteristiek

Het studiegebied is een relatief rustig en landelijk gebied. De bodem bestaat overwegend uit klei en zand met overgangszones binnen het patroon van kreekkruggen en kreekrestanten. De invloed van zout (grond-)water is op veel plaatsen in het gebied aanwezig.

De belangrijkste bron van geluidhinder, risico's en luchtverontreiniging wordt gevormd door het wegverkeer op RW 61. Met name ook de passage door de kern van Schoondijke levert overlast en onveiligheid op voor de woon- en leefomgeving van het dorp.

Het noord-oostelijk deel van het studiegebied valt in het invloedsgebied van het industrieel complex van Dow Chemical.

Ecologie, landschap en cultuurhistorie

De belangrijkste ecologische kwaliteiten in het gebied liggen in en rond het Braakmangebied, dat onderdeel uitmaakt van de landelijke ecologische hoofdstructuur zoals aangegeven in het Natuurbeleidsplan. Dit gebied is zowel faunistisch als vegetatiekundig van belang, evenals een aantal andere kreekrestanten en dijklichamen die zich in het studiegebied bevinden.

De landschappelijke kwaliteit van het studiegebied wordt bepaald door het geulen- en krekensysteem. De meest waardevolle krekensystemen in het studiegebied zijn te vinden bij de Braakman en in de polders ten westen van Schoondijke. Naast de krekensystemen is het bedijkingspatroon karakteristiek voor het studiegebied. De meeste dijken vertegenwoordigen een natuurwetenschappelijke, landschappelijke en/of cultuurhistorische waarde.

Op een aantal plaatsen in het studiegebied zijn in de bodem resten aangetroffen van gebouwen en verdedigingswerken uit de Middeleeuwen en de 17de en 18de eeuw.

Ruimtegebruik

Het overgrote deel van de gronden in het studiegebied wordt gebruikt ten behoeve van agrarische doeleinden. Het betreft vooral akkerbouw.

De bebouwing is geconcentreerd in de kernen langs RW 61. Daarbuiten liggen boerderijen en verspreide woonbebouwing in het overwegend open buitengebied.

Intensieve recreatie vindt in het studiegebied plaats in het Braakmangebied. Extensieve recreatie, in de vorm van wandelen en fietsen, vindt in het gehele studiegebied plaats.

2.3 Beleidskader

Het voornemen en de effecten daarvan zullen worden afgezet tegen de algemene beleidskaders van de verschillende overheden. Het gaat bijvoorbeeld om het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II, deel e), de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP-2), het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte op rijksniveau, het Streekplan Zeeland en het Zeeuwsch Milieubeleidsplan op provinciaal niveau, en op lokaal niveau landinrichtingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen.

Gegeven de problematiek is specifiek voor deze procedure het project "Duurzaam Veilig West-Zeeuwsch Vlaanderen" relevant. Het demonstratieproject is in november 1995 officieel van start gegaan.

Er is inmiddels een bestuursovereenkomst gesloten waarin de Provincie Zeeland, de gemeenten Oostburg en Sluis-Aardenburg, het waterschap Het Vrije van Sluis en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat participeren.

3 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

3.1 Algemeen perspectief

De RW61 op het gedeelte Schoondijke - Hoek voldoet in zijn huidige vorm niet aan de verkeerskundige en maatschappelijke eisen die gesteld mogen worden aan een kwalitatief hoogwaardige wegverbinding, die onderdeel uitmaakt van het landelijk hoofdwegennet.

Rijksweg 61 maakt ook deel uit van het project "Duurzaam Veilig in West Zeeuwsch-Vlaanderen". Uitgaande van dit project kan pas feitelijk gesproken worden van een 'echte' verbetering van RW61 als deze verbetering ook voldoet aan de verkeerskundige én verkeersveiligheid eisen uit dit project "Duurzaam Veilig". Dat betekent dat de toekomstige situatie zich primair moet kenmerken door een duurzaam veilige verkeersafwikkeling. Uiteraard zullen daarbij een goede bereikbaarheid van woonkernen en percelen langs de weg en een efficiënte verkeersafwikkeling uitgangspunten blijven.

De tijdhorizon van de studie en daaraan gekoppeld de doelstellingen voor oplossingen loopt in beginsel tot 2010. Voor dat jaar zijn ook de meeste beleidsdoelstellingen van de overheid opgesteld. Om nog wat verder te kijken wordt eerst een doorkijk gegeven voor het jaar 2015. Nader onderzoek tijdens de trajectstudie moet uitwijzen in hoeverre bij de gesignaleerde ontwikkelingen normen worden overschreden. Voor 2015 zijn wel reeds verkeersprognoses beschikbaar vanuit het WST-verkeersmodel.

De voortgaande autonome groei van het wegverkeer zal leiden tot een hogere intensiteit in 2015 waardoor de kans op ongevallen groter zal worden. De verwachte toename van de verkeersintensiteit op RW 61 door de aanleg van de WST (orde grootte 20%) zal daar nog extra aan bijdragen.

De autonome groei van het wegverkeer met een extra bijdrage door aanleg van de WST, kan in de zomermaanden plaatselijk tot congestie en opstoppen gaan leiden op de huidige RW61. De bereikbaarheid van de kernen IJzendijke, Biervliet en Hoek en het recreatiecentrum in het Braakmangebied in het zomerseizoen zal minder goed worden. Er is ook sprake van toename van de werking van de weg als barrière voor het langzaam verkeer.

De milieubelasting door RW 61 in de vorm van geluidshinder bij Schoondijke, IJzendijke, Biervliet en Hoek zal in de toekomst toenemen door groei van het verkeer. Naar verwachting zal als gevolg van strengere eisen aan uitlaatgassen van auto's de luchtverontreiniging door het wegverkeer niet wezenlijk veranderen. Door de toename van het transport van gevaarlijke stoffen verslechtert de externe veiligheidssituatie voor de omwonenden en wordt het risico voor calamiteiten mogelijk groter.

In de omgeving zal naar verwachting de trend tot schaalvergroting in de landbouw aanhouden. Mogelijk zullen andere functies in het landelijk gebied meer ruimte gaan krijgen, zoals bijvoorbeeld natuur en landschap en recreatie. De uitwerking van het natuur- en landschapsbeleid zal gevolgen hebben voor met name het Braakmangebied, waarbij zeker het evenwicht met de recreatiefunctie aan de orde is. Er zijn geen uitbreidingsplannen van enige omvang voorzien voor woningbouw of bedrijfsvestiging in het studiegebied.

3.2 Probleemstelling

Met name de onveilige verkeerssituatie op Rijksweg 61 en de onderliggende wegen in de omgeving vormen een probleem. In de kern Schoondijke is er overlast van het doorgaand verkeer. De huidige verkeersafwikkeling is niet optimaal.

De problematiek van het weggedeelte Schoondijke - Hoek op RW 61 wordt vooral gekenmerkt door de hiervoor genoemde onveilige verkeerssituaties, zowel op de weg zelf als op de wegen in de omgeving. De verkeersafwikkeling op het traject verloopt niet vlot, met name doordat langzaam verkeer (landbouwvoertuigen) ook gebruik maakt van de weg. Onder andere hierdoor maakt het verkeer gebruik van sluiproutes.

Het huidige wegprofiel voldoet daarnaast niet aan de vormgevingseisen. In de toekomst (autonome ontwikkeling) zal de problematiek door de toename van het verkeer versterkt gaan spelen. De overlast voor bewoners en de onveiligheid (met name ook voor voetgangers en fietsers) bij de passage Schoondijke zal ook bij het verdwijnen van het autoverkeer Breskens-Vlissingen naar verwachting niet afdoende afnemen.

Deze situatie strookt niet met de doelstellingen van de overheid wat betreft verkeer, milieu, leefbaarheid en natuur zoals verwoord in Duurzaam Veilig in West Zeeuwsch-Vlaanderen, SVV-II, NMP-2, NBP en SGR. De beleidsdoelstellingen zijn immers juist gericht op een duurzaam veilig wegverkeer, op terugdringen van milieubelasting, op een goede bereikbaarheid en op het behoud en ontwikkeling van natuur en landschap.

3.3 Doelstelling

Een duurzaam veilige oplossing van de problematiek van Rijksweg 61 op het gedeelte Schoondijke - Hoek waardoor een wegverbinding ontstaat die optimaal recht doet aan de beleidsdoelstellingen van de overheid, met name wat betreft verkeersveiligheid.

Om de doelstelling vorm te geven zullen in de tracé-studie verschillende alternatieven en varianten ontwikkeld en onderzocht worden. Het resultaat van de studie wordt neergelegd in een Trajectnota. Daarin worden de realistisch gebleken alternatieven en varianten, inclusief het nul-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief vergeleken. Het doel van dit planproces is de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de verwachte effecten op relevante aspecten zoals verkeer en verkeersveiligheid, milieu, leefbaarheid, natuur, landschap en ruimtegebruik goed in beeld te brengen. Op basis van de gepresenteerde informatie kan een afgewogen besluit worden genomen. Het maken van een betere hoofdverbinding zou er ook toe moeten leiden dat de overlast op het onderliggende wegennet afneemt.

4 ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

In de optiek van de initiatiefnemer is het verbeteren van de verkeersveiligheid vergelijkbaar met het project "Duurzaam Veilig", een randvoorwaarde bij de ontwikkeling van de te onderzoeken alternatieven (tracés). Alleen mogelijke oplossingen die een daadwerkelijke bijdrage leveren aan de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid voor alle verkeerscategorieën en vanuit verkeerskundig, verkeerstechnisch en financieel perspectief realistisch zijn zullen in de m.e.r. nader worden verkend.

Om nieuw ruimtebeslag te beperken is er het uitgangspunt dat de verschillende alternatieven zoveel mogelijk het bestaande tracé van RW 61 zullen volgen. Alternatieven die onvoldoende probleemoplossend of niet realistisch zijn vallen al in de fase van de startnotitie af en worden op basis van de gegeven argumentatie niet verder in de procedure meegenomen.

De in beschouwing te nemen alternatieven worden hier aangeduid op hoofdlijnen. Wat betreft de wegtypering wordt in eerste instantie aangesloten bij de systematiek van "Duurzaam Veilig". Het gaat in dit verband dan om stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Andere wegtypen worden in de studie betrokken wanneer

- ze een beter 'probleemoplossend vermogen' hebben
- bij een vergelijkbaar 'probleemoplossend vermogen' wezenlijk minder of andersoortige milieu-effecten worden verwacht
- ze als standaard worden meegenomen of in de richtlijnen worden voorgeschreven

De indeling van de alternatieven is gemaakt naar 'principe-oplossing' voor het hele traject. Te onderscheiden varianten, qua uitvoeringswijze of tracering worden afzonderlijk aangegeven.

4.2 Nulalternatief

Het nulalternatief, ofwel rijksweg 61 in zijn huidige vorm zonder aanpassingen, zal worden gehanteerd als 1e variant.

De procedure vraagt standaard om een nulalternatief waarbij het voornemen niet wordt uitgevoerd. Tevens zal een ongewijzigde RW61 in de autonome ontwikkeling voor het jaar 2010 gelden als referentie voor de te verwachten verkeerskundige, milieuhygiënische en ruimtelijke effecten van de te ontwikkelen alternatieven. De effecten van de andere alternatieven worden afgezet tegen de referentie.

4.3 Nul-plus alternatief

De insteek bij het nulplusalternatief is om door een aantal kleine verbeteringen aan de bestaande RW 61 enkele knelpunten tegen naar verhouding beperkte kosten (gedeeltelijk) op te lossen. Deze maatregelen betreffen bijvoorbeeld het aanleggen van parallelwegen, het plaatsen van verkeerslichten op een aantal kruispunten, het verbeteren c.q. verbreden van de bermen, fietspaden en detailtracerings en de reconstructie van een enkel kruispunt en het aanleggen van een fiets-/voetgangerstunnel. De maximum toegestane snelheid van 80 km/uur blijft geldig. In het nul-plus alternatief wordt geen kernomleiding Schoondijke opgenomen. Volstaan wordt met wat aanpassingen in de kern.

Het is de vraag of dit alternatief voldoende probleem-oplossend is vanuit de 'duurzaam veilig' doelstelling. In de Trajectnota zal nader verkend worden of en zo ja welke van de (deel-) oplossingen effectief zijn en worden beargumenteerd of deze in het vervolg van de studie moeten worden meegenomen.

4.4 Stroomweg-alternatieven

In een duurzaam veilig wegennet vormen wegen met een stroomfunctie een wegcategorie waarop het verkeer zich onbelemmerd verplaatst tussen twee punten. Er is sprake van door een middenberm gescheiden rijbanen. Stroomwegen zijn twee- of vierstrooks afhankelijk van de verkeersintensiteit. De aansluitingen tussen stroomwegen onderling en met gebieds-ontsluitingswegen zijn ongelijkvloers.

In "Duurzaam Veilig" vormt de uitvoering van RW 61 als stroomweg een onderdeel van het project. Andere alternatieven en varianten worden ook bekeken en beoordeeld op de aspecten 'samenhangend, duurzaam veilig netwerk' en doorstroming.

4.4.1 Autosnelweg (2 x 2 rijstroken)

Het alternatief autosnelweg past binnen "Duurzaam Veilig" als een type stroomweg. De autosnelweg met gescheiden, dubbelstrooks rijbanen met vluchtstroken is het meest vergaande alternatief, zowel wat betreft de inspanningen en de kosten als wat betreft de ingreep in de omgeving.

Gezien het verwachte verkeersaanbod in de toekomst is er bij deze oplossing sprake van een aanzienlijke overcapaciteit.

Het realiseren van tot in lengte van jaren onbenutte overcapaciteit is niet zinvol en uit maatschappelijk oogpunt ongewenst.

Hieruit moet worden geconcludeerd dat het autosnelweg-alternatief niet realistisch is en derhalve in de procedure niet verder zal worden meegenomen.

4.4.2 Stroomweg (1 rijstrook per richting)

Een stroomweg met één rijstrook per richting is een nieuw wegtype. Richtlijnen voor het ontwerp van een stroomweg moeten verder ontwikkeld worden. Voor het alternatief RW 61 als stroomweg in "Duurzaam Veilig" is gekozen voor een enkelstrooks uitvoering met op regelmatige afstanden inhaalstroken.

Door de reconstructie als stroomweg zullen de erftoegangswegen niet meer aansluiten op de rijksweg en zal er een fysieke barrière ontstaan. Deze barrièrewerking kan worden beperkt door de aanleg van viaducten of tunnels. Om aan de overkant van de stroomweg te komen dient een route gekozen te worden via één van de aansluitingen of ongelijkvloerse kruisingen. Het langzaam verkeer wordt afgewikkeld middels parallelwegen.

Ook de stroomweg zal in grote lijnen het huidige tracé van RW61 volgen. De maximum toegestane snelheid op dit wegtype bedraagt 100 km/uur.

4.5 Gebiedsontsluitingsweg

Een gebiedsontsluitingsweg is de wegcategorie die in de hiërarchie van het project "Duurzaam Veilig" volgt onder de stroomweg. De gebiedsontsluitingsweg 'verzamelt' het verkeer afkomstig van de erftoegangswegen in een gebied en leidt dit naar de stroomweg.

Het wegtype kenmerkt zich door gelijkvloerse aansluitingen middels rotondes, gescheiden, enkelstrooks rijbanen met een inhaalverbod en een maximum toegestane snelheid van 80 km/uur. Overwogen wordt nog het inhaalverbod hier ook fysiek af te dwingen.

Voor het langzaam verkeer zijn er parallelwegen, die ook zorgdragen voor de erfaansluitingen. De gebiedsontsluitingsweg zal in hoofdlijnen eveneens het tracé van de huidige RW 61 volgen.

4.6 Autoweg

Het alternatief van een conventionele autoweg voor RW61 met niet gescheiden rijbanen en verkeersregelininstallaties zal ook in de Trajectnota worden betrokken. Dit alternatief voldoet overigens niet aan de meeste uitgangspunten van het project "Duurzaam Veilig" omdat conflicten met hoge snelheid tussen kruisend en tegemoetkomend verkeer onvoldoende worden vermeden.

De voor- en nadelen van de conventionele autoweg ten opzichte van de duurzaam veilig wegcategorieën wat betreft verkeersveiligheid, milieu, verkeersafwikkeling, kosten en sociaal-economische aspecten zullen zo duidelijk mogelijk in beeld worden gebracht.

4.7 Tracé-varianten

- ▶ Standaard is in de alternatieven (met uitzondering van het nul-plus alternatief) een kortsluiting RW58 / RW61 ten zuidwesten van de kern Schoondijke geprojecteerd. In het verlengde daarvan worden de mogelijkheden voor de aanleg van een westelijke kernomleiding om Schoondijke in de richting Breskens onderzocht als variant op de huidige route door de kern.
- ▶ In de eerste fase van de Trajectnota zal ook de mogelijkheid van een oostelijke kernomleiding Schoondijke in de richting Breskens worden beschouwd. Wanneer deze realistisch lijkt zal hier voor de alternatieven stroomweg en gebiedsontsluitingsweg ook rekening mee worden gehouden. De eventuele westelijke of oostelijke kernomleiding wordt in alle gevallen uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg.
- ▶ Voor de realistisch gebleken alternatieven zullen plaatselijk nieuwe tracégedeelten met een meer gestrekt verloop bij enkele scherpe bochten in de huidige situatie, zoals de passage bij Biervliet, worden onderzocht. Deze bochten vormen uit oogpunt van verkeersveiligheid een knelpunt.



Kernomleidingsvarianten Schoondijke

4.8 Uitvoeringsvarianten

- ▶ Voor de Stroomweg zal de mogelijkheid van uitvoering met gelijkvloerse kruisingen (rotondes) worden onderzocht. Feitelijk zijn rotondes strijdig met het 'stroom'-principe en doen daar dus afbreuk aan. Een consequentie van deze variant kan zijn dat niet wordt voldaan aan "Duurzaam Veilig", bijvoorbeeld op het punt van herkenbaarheid van wegtypen.
- ▶ Een mogelijke uitvoeringsvariant is een wegprofiel met twee doorgaande rijstroken per rijrichting in plaats van alternerende inhaalstroken. Hiermee ontstaat weliswaar een overcapaciteit maar het zou wel een oplossing kunnen bieden voor beheer en onderhoud en bereikbaarheid bij calamiteiten.

In de eerste fase in de Trajectnota zullen deze uitvoeringsmogelijkheden nader in beeld moeten worden gebracht en beoordeeld op hun realiteitsgehalte.

4.9 Meest milieuvriendelijk alternatief

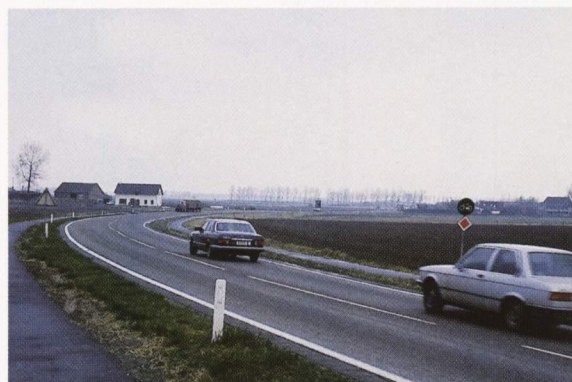
In het MER zal het meest milieuvriendelijke alternatief (m.m.a.), waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast, in principe ontwikkeld worden door optimalisatie vanuit één der genoemde alternatieven. Daarin zijn begrepen de mitigerende en compenserende milieumaatregelen die standaard reeds worden meegenomen in de planvorming. In het verlengde van de effectanalyse in het MER wordt gedurende het planproces bepaald welke alternatieven de beste aanknopingspunten voor de ontwikkeling van het m.m.a. bieden.

Daarbij wordt er van uitgegaan dat binnen de verkeersveiligheidsdoelstelling van het voornemen geen aanleiding is voor een afwijkend tracé, een radicaal andere vervoerswijze of een duidelijk afwijkende modal-split als basis voor een meest milieuvriendelijke oplossing van de problematiek.

Het ontwikkelen van het m.m.a. kan gezien worden als een continu proces waarbij de resultaten van het onderzoek naar (effecten van) de beschouwde alternatieven en varianten doorlopend leidt tot bijstelling en aanscherping van het m.m.a. Uitgangspunt van het m.m.a. is het streven tenminste aan de landelijke milieunormen te voldoen mits te bereiken door realistische maatregelen.

Bij de ontwikkeling van het m.m.a. spelen 'mensgerichte' en 'natuurgerichte' aspecten een rol. Bij 'mensgerichte' aspecten gaat het om thema's als geluidhinder en luchtkwaliteit, leefbaarheid, kwaliteit openbaar vervoer en fietsverbindingen, het voorkomen van sociale barrières en het streven naar duurzaamheid. Bij 'natuurgerichte' aspecten wordt aandacht besteed aan de thema's natuur, landschap, cultuurhistorie, functioneel-ruimtelijke kwaliteit en ruimtebeslag.

Ook wordt aandacht besteed aan de eventuele verschillen die in het m.m.a. kunnen blijven bestaan tussen de verwachte milieu-effecten en de doelstellingen in het landelijk en provinciaal natuur- en milieubeleid.



5 EFFECTEN VAN HET VOORNEMEN

5.1 Inleiding

Effecten van de te verbeteren wegverbinding zullen zowel in de aanleg- als de gebruiksfase optreden in het studiegebied. Dat betreft zowel het inpassingsgebied op zich als het ruimere (verkeerskundige) invloedsgebied. Voor de verschillende milieu-aspecten wordt hier op hoofdlijnen aangestipt welke effecten verwacht kunnen worden en waar zich mogelijk knelpunten kunnen voordoen.

Een en ander zal in de Trajectnota meer uitgebreid worden behandeld. In de milieu-effectrapportage zal ook beschreven worden met welke maatregelen nadelige effecten kunnen worden beperkt en zonodig gecompenseerd.

In de tracéstudie wordt in beginsel vanuit een effectketenbenadering (zie ook bijlage 1) aangegeven welke effecten relevant zijn en vervolgens per alternatief nader worden onderzocht.

Op voorhand kan worden gesteld dat de belangrijke aandachtspunten liggen bij de milieu-aspecten verkeersveiligheid, geluid, woon- en leefmilieu, landschap, ecologie en cultuurhistorie. Ruimtelijk-functioneel gaat het met name om landbouw, natuur en recreatie.

5.2 Verkeer en vervoer

Voor het aspect verkeer en vervoer zullen de te onderzoeken alternatieven in de Trajectnota in ieder geval worden beoordeeld en vergeleken op de volgende deelaspecten :

- ▶ verkeersveiligheid
- ▶ mobiliteitseffecten (inclusief openbaar vervoer en fiets)
- ▶ netwerkstructuur (in relatie tot "Duurzaam Veilig")
- ▶ barrièrewerking (fietsers, langzaam verkeer)
- ▶ mate van bundeling verkeersstromen

5.3 Milieu

Voor het aspect milieu worden de alternatieven in de Trajectnota beoordeeld en vergeleken op hun effecten voor de navolgende deelaspecten en milieucompartimenten :

- ▶ geluid en trillingen
- ▶ luchtverontreiniging en luchtkwaliteit
- ▶ bodem en water
- ▶ energie en grondstoffen (ketenbeheer, duurzaam bouwen)
- ▶ externe veiligheid (risico vervoer gevaarlijke stoffen)

5.4 Natuur en landschap

Voor het aspect natuur en landschap worden de alternatieven in de Trajectnota beoordeeld en vergeleken op hun effecten voor de volgende deelaspecten :

- ▶ flora en fauna
- ▶ ecologische structuur
- ▶ landschap
- ▶ geomorfologie
- ▶ cultuurhistorie en archeologie

5.5 Ruimtegebruik

Voor het aspect ruimtegebruik worden de alternatieven in de Trajectnota beoordeeld en vergeleken op hun effecten voor de volgende deelaspecten :

- ▶ woon- en leefmilieu
- ▶ landbouw
- ▶ recreatie
- ▶ sociale aspecten
- ▶ ruimtelijke ordening

5.6 Financiën

Vanuit de financiële invalshoek worden de alternatieven in de Trajectnota beoordeeld en vergeleken op hun effecten voor de verschillende deelaspecten :

- ▶ investeringskosten infrastructuur
 (inclusief flankerende maatregelen)
- ▶ exploitatiekosten
- ▶ regionale economie

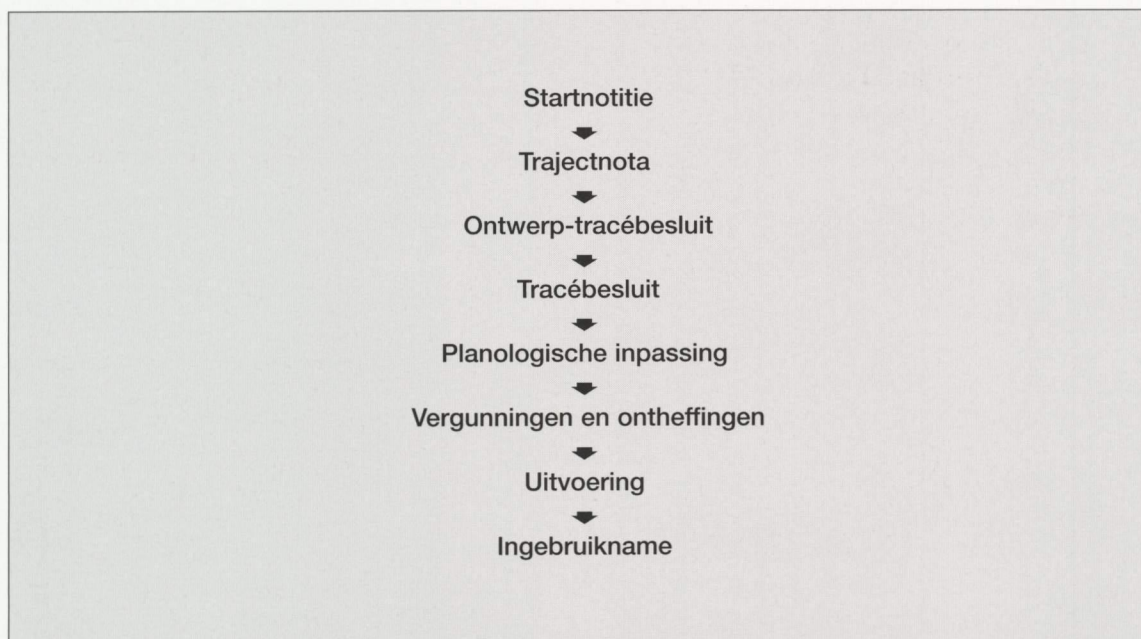


De besluitvormingsprocedure verloopt volgens de Tracéwet. De belangrijkste stappen in de procedure van voornemen tot ingebruikname zijn in onderstaand kader opgenomen. In het schema op de volgende bladzijde is de besluitvormingsprocedure met de momenten van inspraak, advies en beroep en het tijdpad voor een m.e.r.-plichtig Tracébesluit meer in detail weergegeven.

Het is de intentie van de initiatiefnemer de procedure zorgvuldig te begeleiden en daarbij met name de nodige aandacht te besteden aan communicatie met de omgeving, zodat uiteindelijk een goed afgewogen en een breed gedragen besluit kan worden genomen.

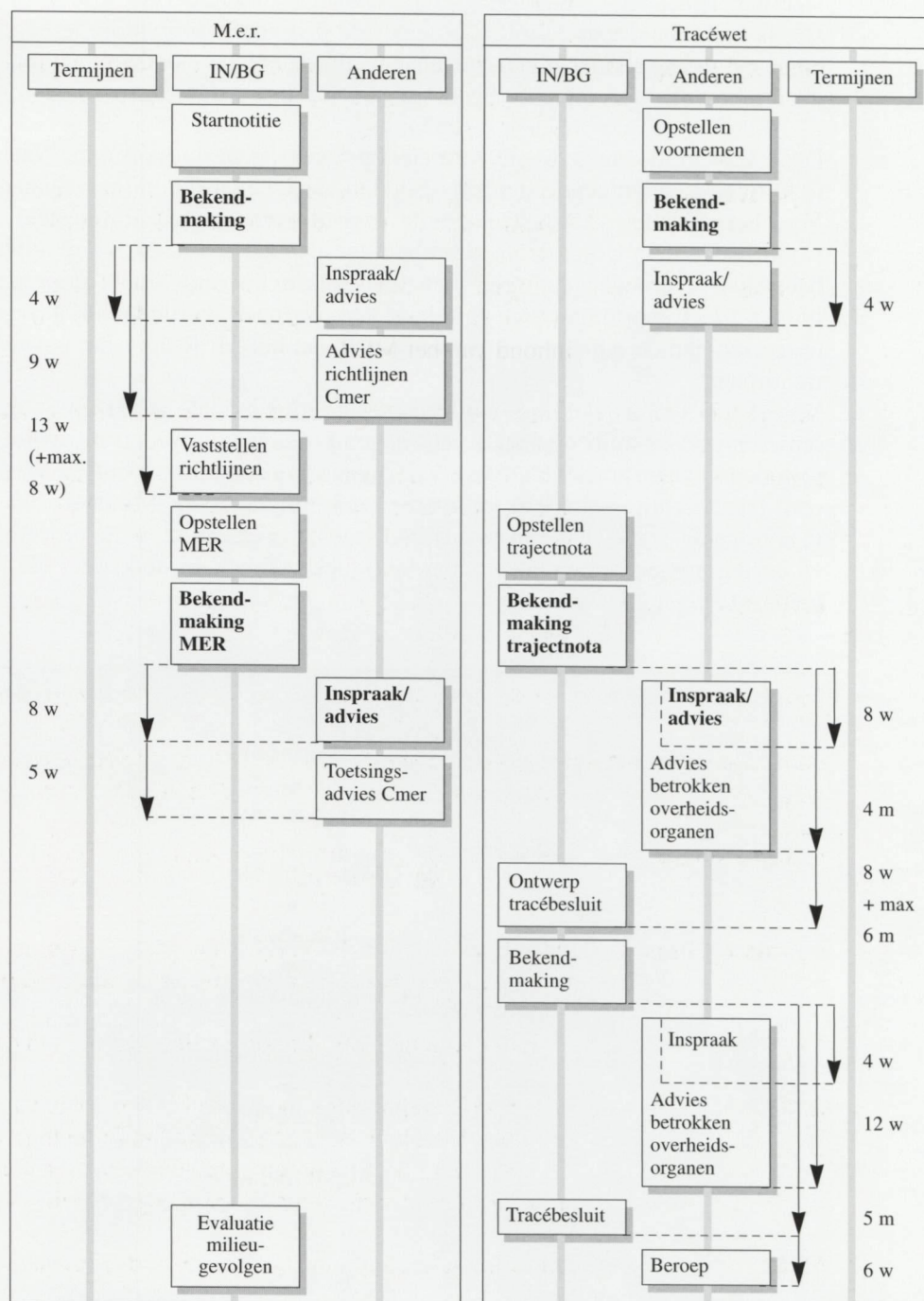
Deze startnotitie m.e.r. is de formele start van de besluitvorming. Na het vaststellen van de richtlijnen is de volgende stap het opstellen van de Trajectnota, waarin het MER is geïntegreerd. Voor het opstellen van de Trajectnota is geen wettelijke termijn gesteld. Na de bekendmaking van dit document wordt de mogelijkheid tot inspraak geboden, wordt advies ingewonnen van de betrokken overheden en wordt een toetsingsadvies uitgebracht door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De Commissie voor de m.e.r. wordt daarbij gevraagd om de Trajectnota te toetsen aan de hand van de voorafgaand aan het MER door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen.

Vervolgens wordt rekening houdend met de uitgebrachte adviezen en de inspraakreacties een ontwerp-tracébesluit opgesteld en bekend gemaakt. Wederom wordt daarna gelegenheid geboden voor inspraak en advies. Vervolgens wordt door de Minister van Verkeer en Waterstaat een Tracébesluit genomen, in overeenstemming met de Minister van VROM. Daarna kan ingevolge de Tracéwet de inspraak en de rechtsbescherming in de procedure voor vergunningen en bestemmingsplannen geen betrekking meer hebben op de keuzes die in het tracébesluit zijn gemaakt.



De initiatiefnemer beoogt de Trajectnota en vervolgens het ontwerp-tracébesluit in 1998 bekend te maken. Met inachtneming van de doorlooptijden en de daaropvolgende procedures en realisatietermijnen kan de aanleg van de verbeterde RW61 vanaf het jaar 2000 tegemoet worden gezien.

Schematisch overzicht besluitvormingsprocedure



Begrippenlijst

aansluiting	uitwisselpunt tussen kruisende wegen waar het wegverkeer van het onderliggend wegennet de mogelijkheid heeft op het hoofdwegennet te komen en omgekeerd
autonome groei	de te verwachten toekomstige toename bij uitvoering van het huidige beleid
bevoegd gezag (BG)	overheidsorgaan dat het besluit neemt in de procedure; in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM
capaciteit	het aantal voertuigen dat maximaal in een bepaalde tijdsduur van een infrastructurele voorziening gebruik kan maken.
Ciemer	Commissie voor de milieu-effectrapportage die belast is met de onafhankelijke advisering aangaande de richtlijnen en de toetsing van de inhoud van het MER
compenseren	elders vereffenen of goedmaken van nadelige invloeden van een activiteit
congestiekans	het aandeel van het gedurende een weekdagemaal passerende aantal voertuigen, dat kans loopt op filevorming en méér dan normale vertraging
erftoegangsweg	weg voor alle typen lokaal verkeer met lage toegestane maximum snelheid (40 of 60 km/uur)
faunistisch	wat betreft het totaal aan diersoorten dat in een gebied voorkomt
gebiedsontsluitings-weg	enkelbaans, tweestrooks wegtype met inhaalverbod, toegestane maximum snelheid 80 km./uur en gesloten verklaring
geomorfologie	leer van de ontstaanswijze en de verschijningsvorm van het landoppervlak; aardkunde
hoofdwegennet	stelsel van nationale verkeer-en vervoersverbindingen waarvoor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de verantwoordelijkheid draagt.
IN	de initiatiefnemer van dit voornemen, Rijkswaterstaat Directie Zeeland
m.e.r.	milieu-effectrapportage; de procedure op basis van het Besluit m.e.r. uit de Wet Milieubeheer waarbij de milieu-effecten van een m.e.r.-plichtig voornemen in beeld worden gebracht zodat het milieubelang volwaardig in de besluitvorming kan worden meegenomen.
MER	het milieu-effectrapport (het openbaar document)

mitigeren	verzachten, doen verminderen
m.m.a.	meest milieuvriendelijk alternatief, opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen
mobiliteit	het totaal van verkeer, transport en verplaatsingsgedrag in de samenleving
mvt	motorvoertuig
NMP-2	het tweede Nationaal Milieubeleidsplan
NBP	Natuurbeleidsplan
rijbaan	aaneengesloten en fysiek (door b.v. geleiderail) niet onderbroken asfaltverharding voor gebruik door wegverkeer
rijstrook	door wegbelijning aangegeven ruimte op de asfaltverharding waarmee het beoogde gebruik door het wegverkeer eenduidig is vastgelegd
SGR	Structuurschema Groene Ruimte
stroomweg	wegtype met gescheiden rijbanen, minimaal enkelstrooks met inhaalstroken op regelmatige afstanden, ongelijkvloerse kruisingen en met gesloten verklaring
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (PKB deel e, regeringsbeslissing)
tracé-besluit	definitieve beslissing van het bevoegd gezag ten aanzien van de ligging en uitvoering van een weg-, vaar- of railverbinding
trajectnota	document dat de benodigde informatie bevat ter voorbereiding van een besluit over de aanleg of wijziging van een hoofdweg, een landelijke railweg of landelijke hoofdvaarweg
vegetatiekundig	wat betreft het voorkomen van planten(-gemeenschappen) in een gebied
VINEX	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
WST	Westerschelde Tunnel

Bijlage Effectketenbenadering

De effectbeschrijving geeft inzicht in de milieu-effecten welke optreden door de aanleg, de aanwezigheid, het gebruik en het beheer van de in beschouwing te nemen RW61 alternatieven. De beschrijving van de milieu-effecten zal in beginsel plaatsvinden volgens de zogenaamde effectketenbenadering. In deze benadering worden de alternatieven en hun invloed systematisch gekoppeld aan de milieubelangen die in het gebied aanwezig zijn. De betreffende methodiek is regelmatig eerder toegepast bij andere milieu-effectrapportages en tracéstudies.

In bijgaande tabel staat de effectketen schematisch weergegeven, gevolgd door een korte uitleg.

Schematisch overzicht effectketenbenadering									
ACTIVITEIT				MILIEU-EFFECTEN				WAARDEN	
aanleg infra-structuur	▶			klimaat-verandering			◀	duurzaamheid	
				verzuring			◀	gezondheid	
gebruik infrastructuur	▶		in-greep	vermesting	beoor- delings en toet- sings- criteria	◀	natuur		
		▶		verspreiding		◀	land- schaps- beeld		
		▶		verwijdering		◀	cultuur- historie		
		▶		verstoring					
beheer infrastruc- tuur	▶			verdroging		◀	bedrijvig- heid		
				vernietiging		◀	wonen		
				versnippe- ring		◀	recreatie		
				verspilling					
							BELANGEN		

De benadering van de effectketen begint bij een activiteit: de aanpassingen van een wegtracé en de aanleg van kunstwerken en kruispunten, alsmede het gebruik van de wegverbinding.

Vervolgens worden de activiteiten opgesplitst in ingrepen, zoals:

- ▶ emissie van geluid, trillingen en verontreinigingen;
- ▶ ingrepen in de grondwaterhuishouding;
- ▶ ingrepen in de bodemopbouw;
- ▶ verharden en/of bebouwen;
- ▶ verwijderen van vegetatie en bebouwing.

Naast de activiteiten en ingrepen is de definitie van waarden en belangen van onze maatschappij wezenlijk voor de effectketenbenadering. Op grond daarvan worden eisen aan het milieu gesteld.

Als waarden worden onderscheiden:

- ▶ duurzaamheid;
- ▶ gezondheid (zowel geestelijk als lichamelijk);
- ▶ natuur;
- ▶ landschapsbeeld;
- ▶ cultuurhistorie;

Als belangen worden onderscheiden:

- ▶ bedrijvigheid (waaronder landbouw);
- ▶ wonen;
- ▶ recreatie.

Deze waarden en belangen zijn in deze studie veelal als volgt geclusterd:

- ▶ duurzaamheid en gezondheid in de term "milieukwaliteit";
- ▶ natuur, landschapsbeeld en cultuurhistorie in de term "natuurlijk milieu";
- ▶ de belangen bedrijvigheid, wonen en recreatie in de term "ruimtegebruik".

Voor de beoordeling van de invloed van de ingrepen op deze waarden en belangen zijn de milieu-effecten in de zogenaamde milieuthema's samengevat: verzuring, vermessing, verspreiding, vernietiging, verstoring, verdroging, versnippering, verspilling.

Gebruik van de milieuthema's in de effectketenbenadering garandeert een goede aansluiting van de beoordeling van de milieu-effecten op het vigerende milieu- en natuurbeleid (Nationaal Milieubeleidsplan, Natuurbeleidsplan en provinciale en gemeentelijke uitwerkingen daarvan).

Voor het sluiten van de keten tussen activiteiten, waarden en belangen zijn toetsingscriteria nodig. Uit de milieuwetgeving en een aantal beleidsnota's komen doelstellingen naar voren ten aanzien van de gewenste toekomstige kwaliteit van het milieu (bijvoorbeeld het SVV-II geeft doelstellingen voor de reductie van geluidbelasting van woningen door het wegverkeer).

Deze doelstellingen scheppen het kader waaraan de milieu-effecten worden getoetst. De toetsingscriteria geven aan welke deelaspecten van de milieuthema's worden onderzocht en geven daarvoor een, al dan niet kwantitatieve, maat aan. De toetsingscriteria vormen de basis voor de noodzakelijke toetsing en vergelijking in de Trajectnota.

Indicatief overzicht mogelijke consequenties van activiteiten en ingrepen

ACTIVITEIT	INGREEP	MILIEUTHEMA	WAARDE / BELANG
aanleg en aanwezigheid infrastructuur	verwijderen vegetatie/ beplanting	vernietiging	natuur, cultuurhistorie
		verstoring	
		versnippering	
	verwijderen bebouwing	vernietiging	cultuurhistorie
	ingrepen bodemopbouw	vernietiging	cultuurhistorie, geomorfologie
		verstoring	
	ingrepen grondwaterhuishouding	verdroging	wonen, bedrijven en natuur
		verspreiding (bodem- verontreiniging)	natuur en duurzaamheid
		versnippering	
	aanwezigheid tracécunet, verharding, tracémeubilair en kunstwerken	verstoring	landschapsbeeld
		versnippering	
	energiegebruik aanleg	verspilling	duurzaamheid
	emissie luchtverontreiniging	verspreiding	gezondheid
	emissie geluid aanleg	verstoring	gezondheid
	gebruik materialen	verspilling	duurzaamheid
gebruik infrastructuur	emissie geluid	verstoring	gezondheid en recreatie
	calamiteiten	verspreiding	gezondheid
	trillingen	verstoring	wonen
	emissie luchtverontreiniging	verspreiding	gezondheid, natuur
	afvoer regenwater	verspreiding	duurzaamheid en natuur
beheer infrastructuur	gebruik materialen	verspilling	duurzaamheid
	gebruik materialen	verspreiding	gezondheid en natuur
	energiegebruik kunstwerken	verspilling	duurzaamheid
	gladheidsbestrijding	verspreiding	natuur

Colofon

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Zeeland
Postbus 5014
4330 KA Middelburg

Informatie

Centraal Informatiepunt
Telefoon 0118 - 686561

Samenstelling:

DHV Milieu en Infrastructuur BV

Vormgeving

DHV Facilities BV

Drukwerk

DHV Facilities BV

De startnotitie is te bestellen bij Rijkswaterstaat,
directie Zeeland

© Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Zeeland
Postbus 5014
4330 KA Middelburg
Koestraat 30
Telefoon 0118 - 686 000
Telefax 0118 - 686 231

