

Toetsingsadvies over het  
Milieu-effectrapport  
Westerschelde Oeververbinding

11 juni 1990

114-118

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Toetsingsadvies**

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport Westerschelde  
oeververbinding / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht  
Commissie voor de milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-157-1  
SISO 614.62 UDC [504.064.2:624.19/.21](282.244.12)  
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Westerschelde oeververbinding. /  
oeververbindingen ; Westerschelde



## commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan het College van Gedeputeerde  
Staten van de provincie Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

uw kenmerk

uw brief  
28 februari 1990

ons kenmerk  
U 635-90/Sc/ao/114-117

onderwerp  
toetsingsadvies over het  
MER Westerschelde Oeververbinding

utrecht,  
11 juni 1990

Bijgaand bied ik u, overeenkomstig artikel 41 z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm), het toetsingsadvies aan, dat de Commissie voor de milieu-effectrapportage uitbrengt met het oog op de besluitvorming waarvoor op gezag van het provinciaal bestuur de Tracénota-Milieu-effectrapport inzake de Westerschelde Oeververbinding (WOV) werd opgesteld. Dit advies dat tot stand kwam onder voorzitterschap van ondergetekende, omvat de toetsing van het gedeelte dat betrekking heeft op het milieu-effectrapport (MER). De toetsing is in de vorm van kritische opmerkingen en aandachtspunten, die zijn bijeengebracht overeenkomstig de onderwerpen, die volgens de Wabm en de in maart 1988 door het provinciaal bestuur vastgestelde richtlijnen voor het MER, tenminste in het MER behandeld moeten worden.

In deze brief vraag ik uw speciale aandacht voor de volgende onderwerpen.

### 1. Tracé 2

Op basis van de richtlijnen voor het MER heeft de opstelling van de Tracénota-MER plaatsgevonden in twee fasen. In de eerste fase werden alle in beeld zijnde alternatieve oplossingsmogelijkheden globaal onderzocht op hun effecten, waaronder ook die voor het milieu. De eerste fase werd afgerond met een besluit de opstelling van de Tracénota-MER voort te zetten voor drie geselecteerde tracés, te weten de tracés 3, 4 W en 5. Dit besluit door het provinciaal bestuur kwam tot stand na consultatie van veel instanties over de studieresultaten van de eerste fase. De consultatie had echter niet het karakter van een openbare toetsing en inspraakronde in de zin van de Wabm. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de Wabm geen regeling kent voor een dergelijke tussenfase en dus ook geen eisen stelt ten aanzien van een formele toetsing daarvan.

In de Tracénota-MER over de gevolgen van een aanleg van de WOV op de tracés 3, 4 W en 5 komen weliswaar de voorgeschiedenis en de selectie van deze tracés aan de orde, maar de feitelijke inperking en de daarbij gehanteerde motieven zijn in dit document niet duidelijk uitgelegd. Dit geldt met name het afvallen van het tracé 2. Veel inspraakreacties van instanties en personen richten zich op dit punt en betreuren dat dit tracé in de tweede fase van de Tracénota-MER niet is meebeschoofd.

In verband met de milieubelangen van de Zak van Zuid-Beveland en de ecologische relaties die er bestaan tussen dit gebied en de Westerschelde, geeft de Commissie u in overweging het tracé 2 alsnog uit te werken en te vergelijken met de overige tracés ten behoeve van de besluitvorming over de WOV. Dit temeer, omdat is gebleken dat financiële aannamen, die kennelijk een sleutelrol hebben gespeeld bij het elimineren van dit tracé aan het einde van de eerste fase, door een gewijzigde politieke opstelling met betrekking tot brug- of tunneloplossingen niet langer meer van toepassing zijn.

## 2. Meest milieu-vriendelijke alternatief

De Tracénota-MER geeft aan dat het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu (het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief) moet worden gezocht in uitvoering van het tracé 5. Het nulalternatief komt hiervoor niet in aanmerking, omdat dit alternatief niet strookt met uitgangspunt nr. 1 op blz. 11 van de Tracénota-MER: "De veerverbindingen over de Westerschelde vormen een barrière in de Zeeuwse infrastructuur. Een structurele verbetering is alleen mogelijk door de realisatie van een vaste oeververbinding". In het advies van de Commissie zijn terzake van het meest milieu-vriendelijke alternatief en het nulalternatief opmerkingen gemaakt in respectievelijk de paragrafen 2.3 en 3.3. Daaraan wil ik nog het volgende toevoegen.

In par. 2.3 wordt de mogelijkheid van uitvoering van de WOV als geboorde tunnel naar voren gehaald. Een geboorde tunnel heeft als milieuvoordelen dat het de Westerschelde en de daarin aanwezige intergetijdengebieden ongemoeid laat, en dat een geboorde tunnel in eerste instantie enkelbaans kan worden uitgevoerd en aldus kan worden afgestemd op de aanvankelijke behoefte aan verkeerscapaciteit. Op het moment dat de verkeerscapaciteit onvoldoende wordt, kan een tweede geboorde tunnel worden gerealiseerd. De mogelijkheid om dat te zijner tijd eventueel op een andere locatie uit te voeren wordt hiermee eveneens opengehouden. Het vorenstaande geldt in principe ook voor een afgezonken tunnel, mits deze na realisatie ervan de morfologie van de Westerschelde niet beïnvloedt.

Deze gedachtengang opent de mogelijkheid van een nadere beschouwing van het meest milieu-vriendelijke alternatief als enkelbaans (geboorde) tunnel op de plaats van tracé 5. Als mogelijke latere uitbreiding, wanneer de verkeerscapaciteit daartoe aanleiding zou geven, kan in het kader van dit-

zelfde alternatief de aanleg worden overwogen van een tweede enkelbaans (geboorde) tunnel ter hoogte van de huidige en dan nog bestaande autoververbinding Vlissingen - Breskens. Dit alternatief is in zoverre milieuvriendelijk, omdat het:

- geheel aansluit op de bestaande wegeninfrastructuur en dus
- geen extra omrij-autokilometers met zich meebrengt ten opzichte van de huidige situatie;
- geen aanleiding geeft tot aantasting van de natuur- en milieuwaarden in de Zak van Zuid-Beveland;
- niet leidt tot isolatie van gebieden in westelijk en oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen;
- het buitendijkse gebied van de Westerschelde en de daarin voorkomende intergetijdengebieden ongemoeid laat;
- de veiligheid van de scheepvaart op de Westerschelde niet belemmert.

Bovengenoemde aspecten spelen namelijk in op de hoofdpunten van kritiek en zorg die in de vele, vaak helder en goed opgebouwde inspraakreacties en adviezen naar voren zijn gebracht tegen de in de Tracénota-MER behandelde oplossingen. Als zodanig zou deze benadering van het meest milieuvriendelijk alternatief ook beschouwd kunnen worden als een optimalisatie in twee stappen van de huidige situatie.

### 3. De begrenzing van de Grote Landschappelijke Eenheid in de Zak van Zuid-Beveland

Tenslotte vraag ik uw aandacht voor de besluitvorming over de omvang en begrenzing van de Grote Landschappelijke Eenheid (GLE) in de Zak van Zuid-Beveland, die een grote betekenis heeft voor de besluitvorming over de WOV met name wat betreft de tracés 3 en 4 W. Ook in verband met de begrenzing van de GLE verdient het aanbeveling het tracé 2 en ook de opzet van het meest milieuvriendelijke alternatief zoals hiervoor geschetst onder de punten 1 en 2 alsnog in de beschouwing op te nemen en in de afweging met de tracés 3, 4 W en 5 te betrekken.

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van haar advies.



ir. K.H. Veldhuis,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Westerschelde Oeververbinding.

TOETSINGSADVIES OVER  
HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
WESTERSCHELDE OEVERVERBINDING

Advies op grond van artikel 41 z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het milieu-effectrapport Westerschelde Oeververbinding.

Uitgebracht aan het Provinciaal bestuur van Zeeland door de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

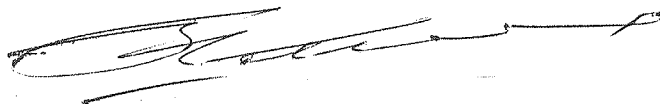
De werkgroep m.e.r. Westerschelde Oeververbinding

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 11 juni 1990

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1. INLEIDING	1
2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN VAN HET MER	3
3. TOETSING OP ONDERDELEN VAN HET MER	9
3.1 Vorm en presentatie	9
3.2 Probleemstelling en doel	9
3.3 Alternatieven	10
3.4 Besluiten en procedures	12
3.5 Bestaande toestand van het milieu en de milieu- gevolgen van uitvoering van het project	13
3.6 Vergelijking van de alternatieven	18
3.7 Leemten in kennis en evaluatieprogramma	19
3.8 Samenvatting van het MER	20

## BIJLAGEN

1. Brief van de Raad van de Waterstaat, d.d 28 februari 1990 betreffende toezending van de Tracénota-Milieu-effectrapport Westerschelde Oeververbinding
2. Bekendmaking van de Tracénota-Milieu-effectrapport in de Staatscourant van 26 februari 1990.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen met samenvatting van voor het MER relevante opmerkingen.
5. Overige meer gedetailleerde opmerkingen over het Milieu-effectrapport.

## 1. INLEIDING

De provincie Zeeland heeft het voornemen tot aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde tussen Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen bij opheffing van de autoveerverbinding Kruiningen-Perkpolder en -afhankelijk van de te kiezen locatie - het al dan niet opheffen in haar huidige vorm van de autoveerverbinding Vlissingen-Breskens.

Ten behoeve van de besluitvorming daarover is milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist met de opstelling van een milieu-effectrapport (MER), volgens de regels voor m.e.r. in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

De start van deze m.e.r. is bekend gemaakt in de Staatscourant van 2 december 1987. In de daarbij openbaar gemaakte startnota ten behoeve van het project (op blz. 10 en 11) is de doelstelling van de provincie als volgt verwoord: "Het verbeteren van de verkeersplanologische positie van Zeeuwsch-Vlaanderen in zijn totaliteit door het op korte termijn tot stand brengen van een vaste verbinding tussen dit gebied en Midden-Zeeland", met als nevensdoelstelling: "Het bieden van een verbinding van tenminste autowegniveau tussen rijksweg A58 in Midden-Zeeland en rijksweg N61 in Zeeuwsch-Vlaanderen". De richtlijnen voor de inhoud van het MER zijn vastgesteld, mede op grond van het advies van de Commissie voor de m.e.r., door het provinciaal bestuur van Zeeland, in maart 1988.

Het MER werd te samen met de Tracénota voor de Westerschelde Oeververbinding (WOV) bekend gemaakt in de Staatscourant van 26 februari 1990 (Bijlage 2). De bekendmaking geschiedde door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, omdat het provinciaal bestuur van Zeeland op grond van art. 41 s van de Wabm de Raad van de Waterstaat heeft gevraagd de procedure en de inspraak te organiseren en het provinciaal bestuur te adviseren over de Tracénota-MER.

De Tracénota-MER werd de Commissie voor de milieu-effectrapportage derhalve toegezonden door de Raad van de Waterstaat per brief van 28 februari 1990 (Bijlage 1 bij dit advies).

Het is de bedoeling, dat de Commissie voor de m.e.r. een beoordeling geeft van de kwaliteit van het MER ten behoeve van de besluitvorming door de provincie Zeeland. Meer formeel gesteld moet het MER door de Commissie voor de m.e.r. worden beoordeeld in hoeverre wordt voldaan aan de in de Wabm gestelde regels voor de inhoud van het MER (ex art. 41 j), mede gelet op:

- de richtlijnen voor het MER van maart 1988
- de eis dat het MER geen onjuistheden bevat (Wabm, art. 41 w, tweede lid).

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., die ook het advies inzake richtlijnen voor het MER heeft uitgebracht. De samenstelling van de werkgroep wordt



gegeven in Bijlage 3 bij dit advies. In de beoordeling van het MER vertegenwoordigt de werkgroep de Commissie voor de m.e.r. Zij wordt daarom verder in dit advies aangeduid als "de Commissie".

In overeenstemming met het gestelde in art. 41 z, tweede lid van de Wabm, heeft de Commissie alle via de Raad van de Waterstaat ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen (in totaal 256, waarvan 201 schriftelijke reacties) in beschouwing genomen. Daartoe behoren ook de opmerkingen die mondeling zijn gemaakt tijdens de openbare zittingen op 7 en 9 mei 1990 in resp. Heinkenszand en Terneuzen. Voor zover de inspraakreacties (zie Bijlage 4 bij dit advies) betrekking hebben op het onderwerp van de m.e.r., zijn zij in dit toetsingsadvies verwerkt. Waar dit relevant is geacht, is in de tekst door middel van een voetnoot verwezen naar de betreffende reactie(s).

De indeling van dit toetsingsadvies is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een toetsing van het MER in hoofdlijnen gegeven. Hoofdstuk 3 bevat een toetsing van het MER volgens de systematiek van art. 41 j van de Wabm, die beschrijft welke onderwerpen in een MER tenminste behandeld moeten worden. Tenslotte zijn in Bijlage 5 bij dit advies een aantal gedetailleerde opmerkingen over de Tracénota-MER bijeengebracht.

## 2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN VAN HET MER

Het MER is geïntegreerd in de Tracénota-MER en is als zodanig duidelijk herkenbaar in dit document. De goede leesbaarheid van het MER wordt bevorderd door de Leeswijzer MER, die als bijlage 1 bij de Tracénota-MER is opgenomen. De wijze waarop het document is samengesteld en de algehele presentatie zijn dermate duidelijk uitgevoerd dat het gehele document vlot leest en helder maakt welke aspecten van het milieu naast de overige aspecten een rol spelen in de besluitvorming. Niettemin zijn er belangrijke punten van kritiek.

### 1. De opstelling van het MER in twee fasen

De besluitvorming in twee fasen waartoe de richtlijnen voor het MER (blz. 16, par. 5.2.2) van maart 1988 besloten, is in de Tracénota-MER summier behandeld. De betrokken onderdelen zijn te vinden in de hoofdstukken 1 (blz. 7) en 6 (blz. 97 t/m 100), waarin op beknopte wijze wordt toegelicht hoe deze uitwerking in twee fasen tot stand is gebracht en waartoe dit heeft geleid ten aanzien van de inperking van het aantal alternatieven voor een meer gedetailleerde uitwerking in de tweede fase in de Tracénota-MER.

In dit verband wordt er op gewezen, dat de Tracénota-MER op blz. 97 door te schrijven over "de inspraakreacties Tracénota-MER WOV 1e fase" ten onrechte de indruk wekt als zou de eerste fase zijn afgerond met behulp van een volledige en openbare inspraakronde en advisering. Weliswaar vond consultatie plaats met veel instanties over de studieresultaten van de eerste fase, maar deze consultatie had niet het karakter van een openbare toetsing en inspraakronde in de zin van de Wabm. De claim op blz. 97 van de Tracénota-MER: "Voor het realiseren van een vaste oeververbinding over of onder de Westerschelde is derhalve een breed maatschappelijk draagvlak aanwezig", is dus gebaseerd op de niet volledig openbare consultatie aan het einde van de eerste fase.

De keuze van de tracés, 3, 4 W en 5 voor verdere studie aan het einde van de eerste fase is in de Tracénota-MER onvoldoende gemotiveerd<sup>1</sup>. Kennelijk waren financiële motieven doorslaggevend voor het afvallen van de tracés 1 en 2. Dit is echter niet goed te controleren in de

---

1 Zie de reacties die betrekking hebben op het geëlimineerde tracé 2 van de Gemeente Middelburg, J.M.G. Sommeier te Ovezande, de afd. Borsele van de PvdA, C.J.D. Boonman te 's Heerenhoek, Douaneagentschap "van Den Broucke N.V., Diepvries Oosterbaan B.V., Koelhuizen Oosterbaan B.V. en Transport Vooruit B.V. alle te Breskens, de Gemeente Borsele, D66 Democraten Zeeland, Ary Goud te Oudelande, de Kamer van Koophandelen Fabrieken voor Zeeuwsch Vlaanderen, de Gemeente Oostburg, Fruitteeltbedrijf Gebr. Manneke te Breskens, de Stichting Behoud de Zak van Zuid Beveland te Nisse, Kamer van Koophandelen Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas, de Gemeente Valkenisse, D66 Borsele, Kring van werkgevers in de Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen (Bijlage 4, reacties nrs. 32, 65, 68, 70, 81 a t/m d, 87, 118, 134, 135, 136, 138, 148 151, 165).

Tracénota-MER, omdat investeringskostencijfers in de Tracénota-MER niet worden gegeven voor deze tracés.

Tijdens de eerste fase was ook een zogeheten nulplus-alternatief in beeld: het handhaven van een veerverbinding Vlissingen-Breskens en het uitvoeren van infrastructurele voorzieningen op Nederlands grondgebied in aansluiting op de Liefkenshoektunnel. De Tracénota-MER besteedt aan dat alternatief weinig aandacht<sup>2</sup>].

In de Tracénota-MER worden ook nog andere alternatieven besproken, die naar aanleiding van de eerste fase zijn voorgesteld (op blz. 99 en 100 van de Tracénota-MER). Deze nieuwe tracés worden alle echter ongeschikt bevonden voor verdere uitwerking. Daarom is het verrassend te lezen verderop in de Tracénota-MER (op blz. 103 van hoofdstuk 7 en verder in par. 7.2.4 op blz. 131 t/m 138) dat "op verzoek van de Exploitatiemaatschappij Westerschelde een variant op tracé 4 W wordt onderzocht en beschreven (brug-tunnel oplossing)". Een motivatie wordt niet gegeven waarom deze variant, die in de Tracénota-MER wordt aangeduid als "4 W-EW", is opgenomen in de Tracénota-MER.<sup>3</sup>]

## 2. De verkeersdoelstelling in de probleemstelling

De uitwerking van de verkeersdoelstelling is duidelijk in de Tracénota-MER: "De oeververbinding krijgt primair een functie voor regionaal en interregionaal verkeer" (blz. 11, Uitgangspunt 2). Uitdrukkelijk wordt gesteld, dat met de aanleg van een WOV niet de pretentie bestaat een nationaal of internationaal vervoersprobleem op te lossen. Kortom, de Tracénota-MER brengt de wens van het provinciaal bestuur van Zeeland tot uiting de belangrijkste stedelijke en industriële centra in Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen dichterbij elkaar te brengen (blz. 10 van de Tracénota-MER). Met deze uitgangspunten kan de Commissie constateren (zie ook de Leemten in kennis, par. 10.4, blz. 244 van de Tracénota-MER) dat in de discussie van de verkeersontwikkelingen de nadruk ligt op het woon-werkverkeer en het industriële vervoer tussen het Sloegebied, Middelburg en Goes enerzijds in Midden-Zeeland en Terneuzen en de kanaalzone in Zeeuwsch-Vlaanderen anderzijds. In dit verband vraagt de Commissie zich af welke betekenis moet worden gehecht aan de kaartjes van fig.8.1 op blz. 168 van de Tracénota-MER die de tracés in ruimer nationaal en internationaal verband laten zien als gevolg van de ligging van een WOV op verschillende locaties<sup>4</sup>].

---

2 Zie de reacties van de Directeur LNO in Zeeland, de Provinciale Milieuraad van Zeeland, J.M. Bannink te Vlissingen (Bijlage 4, reacties nrs. 190, 189 en 78.)

3 Zie de reactie van D66 Democraten in Zeeland en D66 Borsele (Bijlage 4, reacties nrs. 100 en 151).

4 Zie b.v. ook het belang dat de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas en voor Midden- en Noord-Zeeland hechten aan de internationale betekenis van de WOV (bijlage 4, reacties nrs. 138 en 149).

In par. 7.4, blz. 152-154 van de Tracénota-MER is de verkeersdoelstelling uitgewerkt aan de hand van een verkeersmodel. Het is voor de Commissie niet goed mogelijk alle daarin gebruikte aannamen te controleren en de werking van het model te verifiëren op haar betrouwbaarheid en mogelijke variaties. Daarmee blijft de vraag onbeantwoord welke betekenis de mogelijke effecten van de internationale aspecten van de WOV hebben.

Verkeersontwikkelingen in het aangrenzende deel van België en in de recreatieve sector (het Noordzee-kustgebied van geheel Zeeland) komen in de verkeerskundige en planologische beschouwing nauwelijks aan de orde<sup>5</sup>. Ook wordt niet duidelijk gemaakt welk belang wordt gehecht aan de vanuit Zeeuwsch-Vlaanderen bereikbare voorzieningen in België; dit belang lijkt na 1992 toe te nemen<sup>6</sup>.

De verkeersanalyse in de huidige situatie en met aanleg van een WOV (par. 5.4 blz. 38-41 en 8.4 blz. 152-154 respectievelijk van de Tracénota-MER) heeft daarbij een sterke benadering vanuit het standpunt van de automobilititeit van het woon-werkverkeer en het industriële vervoer. Het langzame (fiets- en landbouw-)verkeer, het recreatieve verkeer en het openbaar vervoer zijn in deze analyse onderbelicht<sup>7</sup>. Wat dit betreft is het illustratief dat in paragraaf 4.3 blz. 20-21 van de Tracénota-MER bij de behandeling van toekomstige plannen, zoals die zijn voorgesteld in het beleidsvoornemen van het tweede structuurschema Verkeer en Vervoer (november 1988) en het Nationaal Milieubeleidsplan (dat in 1989 gereed kwam voor discussie) wordt gesteld, dat de daarin "in het algemeen gehanteerde normen niet zonder meer toepasbaar zijn in de Zeeuwse situatie of ten opzichte van de WOV"<sup>8</sup>. Waarom zou Zeeland een uitzonderingspositie moeten innemen ten opzichte van ontwikkelingen die landelijk gezien wenselijk zijn?

- 
- 5 Zie de reacties van de provincie Oost-Vlaanderen, van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen, van de Brabants/Zeeuwse Werkgeversvereniging, van de Gemeente Valkenisse, van de Kring van werkgevers in de Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen (Bijlage 4, reacties nrs. 75, 134, 137, 148, 165.) Op blz. 244, par. 10.4 van de Tracénota-MER staat dat op basis van de huidige verkeersmodellen de ontwikkeling van het recreatieverkeer over de oeververbinding niet te voorspellen is.
- 6 Zie het advies van de Regionaal Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne in Zeeland, de reactie van J.J. Jager te Kattendijke en die van de Natuurbeschermingsvereniging de Steltkluut te Terneuzen. (Bijlage 4, reacties nrs. 192, 114, 178).
- 7 Zie de opmerkingen van de Fietsersbond ENFB, P.J.A. Ardonne te Kloosterzande, de Zeeuwse Jeugdraad, de Rijkshoofdinspecteur van het verkeer district Zuid-West, Het Landelijk Fietsplatform, de gemeente Hontenisse, J.J. en A. Handeel te Heinkenszand, J.J. Jager te Kattendijke, Harry Raad en Gerda Spaander te Kruiningen, Jan Geldof te Driewegen, de Gemeente Oostburg, de Dienstcommissie Provinciale Stoombootdiensten Zeeland, de Gewestelijke Raad voor Zeeland van het Landbouwschap, N.V. Streekvervoer Zuid-West-Nederland te Zierikzee, P.R. Marinissen te Groningen (Bijlage 4, reacties nrs. 7, 28, 48, 50, 53, 94, 114, 117, 122, 135, 146, 156, 175, 181).
- 8 Zie ook het advies (blz. 4) van de Directeur LNO in Zeeland, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en dat van de Provinciale Milieuraad (blz. 2) (Bijlage 4, reactie nrs. 190 en 189), de reactie van C.J.D. Boonman te 's Heerenhoek (Bijlage 4, reactie nr. 70), de reactie van de Zeeuwse Milieu Federatie te Goes (Bijlage 4, reactie nr. 170), de reacties van de Natuurbeschermingsverenigingen 't Duumpje en de Steltkluut te resp. Oostburg en Terneuzen (Bijlage 4, reacties nrs. 176 en 178), P.R. Marinissen te Groningen (Bijlage 4, reactie nr. 181).

Verder blijkt uit de Tracénota-MER niet goed welke invloed de Liefkenschhoekttunnel en de openstelling van de Zoomweg hebben op de noodzaak van aanleg van een WOV<sup>9</sup>].

### **3. Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast**

De richtlijnen voor het MER (par. 5.7, blz. 20 en 21) vragen om uitwerking van het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Dit voor het milieu zo belangrijke alternatief is als volgt behandeld in de Tracénota-MER.

Na de inperking van het aantal alternatieven aan het einde van de eerste fase bleven de volgende alternatieven over voor een nadere uitwerking: 3, 4 W en 5. Het nulalternatief wordt weliswaar ook beschreven, maar wordt niet als een reëel alternatief beschouwd gezien uitgangspunt 1 op blz. 11 van de Tracénota-MER waar staat: "De veerverbindingen over de Westerschelde vormen een barrière in de Zeeuwse infrastructuur. Een structurele verbetering is alleen mogelijk door de realisatie van een vaste oeververbinding". Nadat in de Tracénota-MER de effecten van de alternatieven 3, 4 W en 5 zijn beschreven in hoofdstuk 8, volgt in hoofdstuk 9 een vergelijking van deze alternatieven op basis van de hoofdaspecten Ontwikkeling Zeeland; Milieu, Natuur en Landschap (waaronder het aspect Landbouw!) en Kosten, Exploitatie. In par. 9.4 (blz. 240) worden dan conclusies getrokken ten aanzien van het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief). Het nulalternatief blijkt het minst schadelijk voor Milieu, Natuur en Landschap, maar omdat dit alternatief niet wordt beschouwd als reëel alternatief, komt het alternatief 5 als het meest milieu-vriendelijke alternatief naar voren.

Een dergelijke behandeling van het meest milieu-vriendelijke alternatief beantwoordt niet volledig aan de intenties van de wettelijke m.e.r.-regeling in de Wabm. Het alternatief volgens art. 41 j, derde lid van de Wabm, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, ontstaat namelijk niet alleen door de in beeld zijnde tracés op de diverse milieu-aspecten met elkaar te vergelijken en vervolgens één tracé aan te wijzen als dat alternatief, omdat het de minste schade zou opleveren voor het milieu. Een goede uitwerking van dit alternatief had daarom aandacht moeten schenken aan een zo gunstige mogelijke tracering, inpassing en uit-

---

9 Zie het advies van de Directeur LNO in Zeeland (Bijlage 4, reactie nr. 190) en de reactie van het Zeeuwse Landschap (Bijlage 4, reactie nr. 12).

Volgens recente provinciale informatie (ABDIJ-nieuws in het Nieuwsblad van de Bevelanden d.d. 6 juni 1990) zal de Liefkenschhoekttunnel het verkeer op het veer Kruiningen-Perkpolder met ongeveer dertig procent doen afnemen.

voering van een ieder van de overgebleven tracés 3, 4 W en 5 om mogelijk te maken dat indien de keuze van het provinciaal bestuur zou komen te vallen op een ander tracé dan tracé 5, er binnen de tracés 3 en 4 W nog keuze mogelijk is uit uitvoeringsvarianten waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Weliswaar wordt op verschillende plaatsen in de Tracénota-MER aandacht besteed aan voor het milieu compenserende en mitigerende maatregelen, maar die worden niet consequent in verband gebracht met een zo milieu-vriendelijk mogelijke uitvoering van de tracés 3, 4 W en 5<sup>10</sup>]. Zo komen de mogelijkheden voor compenserende maatregelen in de buitendijkse gebieden in de Tracénota-MER voor de diverse tracés nauwelijks aan de orde<sup>11</sup>]. De voorbeelden die gegeven worden in par. 3.3 en par. 3.5.2.5 van dit advies, passen ook in de uitwerking van dit alternatief waarbij het milieu-belang zoveel mogelijk gediend kan worden<sup>12</sup>].

De tracés 3 en 4 W zijn ongunstiger voor Milieu, Natuur en Landschap dan in de Tracénota-MER geschetst, omdat deze tracés te samen met de toeleidende wegen op Zuid-Beveland over een grote afstand een barrière zullen vormen voor de natuurlijke (ecologische en cultuurhistorische) samenhang tussen het centrale gebied van de Zak van Zuid-Beveland, de oude kernlanden en het kustgebied langs de Westerschelde tussen Borssele en de Plaat van Baarland en de intergetijdengebieden van de Westerschelde<sup>13</sup>].

Verder is het nodig na te gaan in hoeverre bij de verschillende tracés mogelijkheden voor het oeverkruisende (brom)fietsverkeer kunnen worden gecreëerd<sup>14</sup>].

Afgezien van het voorafgaande, vraagt de Commissie zich af waarom in het MER bij de in beeld zijnde alternatieve tracés geen inzicht is verschaft over een oeververbinding uitgevoerd als een **enkelbaans geboorde tunnel** met twee of drie rijstroken. Uit milieu-oogpunt is een geboorde tunnel aantrekkelijk: de Westerschelde en de daarin aanwezige intergetijdengebieden blijven ongemoeid<sup>15</sup>]. Daarnaast heeft een geboorde tunnel het voordeel dat die in eerste instantie enkelbaans kan worden uitgevoerd en aldus kan worden afgestemd op de aanvankelijke

---

10 Bijlage 4, reactie nr. 17 en reactie nr. 46. Deze laatste reactie van de Dorpsraad Borssele vraagt speciale aandacht voor de aangeving van Borssele en het natuurgebied "de Westeindse Weel", die ontbreekt in de Tracénota-MER. Ook inspraakreactie nr. 52 van J. Vermue constateert dat de Tracénota-MER geen aandacht geeft aan dit door het Zeeuwse Landschap beheerde natuurgebied.

11 Bijlage 4, reacties nrs. 190, 12 en 156. Zie ook par. 3.5.2.1 van dit advies.

12 Zie ook de opmerking op blz. 4 van de reactie van de Zeeuwse Milieu Federatie te Goes (Bijlage 4, reactie nr. 170).

13 Bijlage 4, reacties nrs. 65, 112 en 186.

14 Bijlage 4, reacties nrs. 7, 53, 82 en 117.

15 Bijlage 4, reacties nrs. 12 en 25.

