

Toetsingsadvies over het
milieu-effectrapport
Rijksweg 57 Walcheren

8 september 1993

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport Rijksweg 57
Walcheren / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-566-6

Trefw.: milieu-effectrapportage; Walcheren / wegen;
Walcheren.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
HW/IWO 107115
IWO 151020

uw brief
6 november 1991
28 mei 1993

ons kenmerk
U650-93/SI/mp/131-149

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER en de aanvulling
RW 57 Walcheren

Utrecht,
8 september 1993

Met bovengenoemde brieven verzocht u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) advies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) en de aanvulling op het MER ten behoeve van de aanleg van de Rijksweg 57 te Walcheren.

Hierbij bied ik u overeenkomstig artikel 7.26, eerste en tweede lid van de Wet milieubeheer het advies aan van de Commissie voor de m.e.r.

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling voldoende informatie biedt voor de besluitvorming. Daarnaast breng ik het volgende onder uw aandacht.

Eén der belangrijkste doelstellingen van het voornemen is het oplossen van de verkeersproblemen in en rond Middelburg, mede in verband met de aanwezigheid van (piek)recreatieverkeer. Voor het behalen van deze doelstelling zijn ook belangrijk de maatregelen van andere overheden die niet rechtstreeks bij dit MER zijn betrokken. In het MER is op een goede wijze rekening gehouden met deze leemte in kennis. De evaluatie is dan ook van belang voor de verdere invulling van het voornemen.

Bij het evalueren van de effectiviteit van maatregelen en het volgen van de verkeersontwikkelingen valt te denken aan een regelmatig systeem van monitoring, zoals in het Rijnmondgebied wordt toegepast in het kader van het ROM-project. Daarmee kan op gezette tijden geverifieerd worden of de daadwerkelijke ontwikkelingen nog steeds overeenstemmen met de verwachtingen. Indien zich afwijkingen voordoen, biedt dit het bevoegd gezag de gelegenheid bijsturende maatregelen te treffen, waarbij met andere overheden kan worden samengewerkt.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de besluitvorming over het voornemen. Zij zal graag vernemen op welke wijze van haar aanbevelingen gebruik is gemaakt.

dr. J.T. de Smidt
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
RW 57 Walcheren

Toetsingsadvies over het
milieu-effectrapport
Rijksweg 57 Walcheren

Advies op grond van artikel 7.26, eerste en tweede lid van de Wet milieubeheer over
het milieu-effectrapport Rijksweg 57 te Walcheren,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de
milieu-effectrapportage; namens deze,

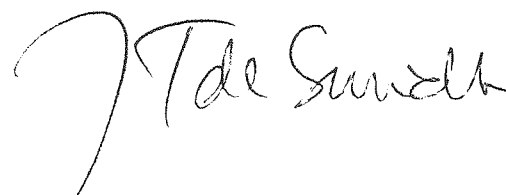
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 57 Walcheren

de secretaris



mr. R.J. Sielcken

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 8 september 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER	2
3. COMMENTAAR IN VERBAND MET DE VERDERE BESLUITVORMING	2
3.1 Opmerkingen in verband met het tracébesluit	2
3.2 Commentaar in verband met het evaluatieprogramma	6

BIJLAGEN

- 1A. Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 november 1991, waarin de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1B. Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 februari 1992, waarin de adviestermijn wordt opgeschort.
- 1C. Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 mei 1993, waarin de Commissie tevens in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over de aanvulling.

- 2A. Tekst openbare bekendmaking Staatscourant nr. 226 d.d. 20 november 1991.
- 2B. Tekst openbare bekendmaking aanvulling op het MER, Staatscourant nr. 105 d.d. 8 juni 1993.

3. Projectgegevens.

4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, directie Zeeland, heeft het voornemen tot de aanleg van Rijksweg (RW) 57 tussen de Veerse dam en RW 58 op Walcheren. Doel van het voornemen is de afronding van de zogenaamde "dammenweg" als onderdeel van het hoofdwegenet volgens het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer. Tevens beoogt de verbinding de verkeersproblemen in en rondom Middelburg te verlichten.

Voor de besluitvorming over de aanleg van deze weg dient een milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld^{1]}. Dit MER wordt geïntegreerd met de tracénota. In de geïntegreerde procedure treedt de hoofddirectie van Rijkswaterstaat namens de minister van Verkeer en Waterstaat op als bevoegd gezag.

De procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ging van start in september 1986 met de publicatie van de startnotitie. De richtlijnen voor het MER werden op 6 februari 1987 vastgesteld door het bevoegd gezag.

Op 20 november 1991 werd de tracénota/MER ter inzage gelegd.^{2]} Bij brief van 6 november 1991 is de Commissie door de minister van Verkeer en Waterstaat in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de tracénota/MER.^{3]}

Op 29 januari 1992 vond een informeel gesprek plaats tussen de werkgroep van de Commissie en Rijkswaterstaat over een concept van het toetsingsadvies. Mede naar aanleiding van de inhoud van dit conceptadvies heeft Rijkswaterstaat besloten tot een aanvulling op het MER. Per brief van 20 februari 1992 verzocht de minister aan de Commissie het uitbrengen van het advies op te schorten om Rijkswaterstaat in de gelegenheid te stellen de aanvullende informatie op te stellen.^{4]}

Op 19 april 1993 vond wederom een informeel gesprek plaats: dit keer over een concept van de aanvulling op het MER. In het gesprek hebben werkgroepleden commentaar op de aanvulling geleverd. Op- en aanmerkingen die in bovenstaande gesprekken door de Commissie zijn gemaakt, worden in dit advies weergegeven. Daar waar in de aanvulling op het MER wordt verwezen naar opmerkingen van de Commissie, heeft dat betrekking op bovenstaande bijeenkomsten.

De aanvulling op het MER werd bekendgemaakt in de Staatscourant nr. 105, van 8 juni 1993.^{5]} Per brief van 28 mei 1993 werd de Commissie verzocht een toetsingsadvies te opstellen.^{6]} De Commissie heeft de via het bevoegd gezag ontvangen opmerkingen en het verslag van de

1 Zie artikel 1.1, bijlage C, Besluit milieu-effectrapportage, 1 maart 1993.

2 Zie bijlage 2A.

3 Zie bijlage 1A.

4 Zie bijlage 1B.

5 Zie bijlage 2B.

6 De samenstelling van de werkgroep van de Commissie is opgenomen in bijlage 3.

hoorzitting van 26 februari 1992, in beschouwing genomen.^{7]}
Voor zover deze reacties betrekking hebben op de milieu-aspecten, werden zij door de Commissie in dit advies verwerkt.

2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER

De Commissie acht de inhoud van het MER te zamen met de aanvulling op het MER (verder te noemen: Aanvulling) voldoende informatie bieden voor de besluitvorming over de tracékeuze voor de verbinding RW 57 op Walcheren. Daarmee is bevoegd gezag in staat de milieu-aspecten van het voornemen volwaardig bij de besluitvorming te betrekken. Het geïntegreerde karakter van de m.e.r. en de tracéprocedure brengt met zich mee dat het keuzeproces binnen de besluitvormingsprocedure op gang is gekomen. Conclusies die in de aanvulling in dat verband worden gemaakt, beoordeelt de Commissie daarom met de nodige terughoudendheid. De Commissie concentreert zich op haar taak die betrekking heeft op toetsing van de geleverde milieu-informatie.

Opmerkingen die de Commissie hieronder vermeldt, kunnen betrokken worden bij de verder besluitvorming en de evaluatie van het voornemen.

3. COMMENTAAR IN VERBAND MET DE VERDERE BESLUITVORMING

3.1 Opmerkingen in verband met het tracébesluit

Geluidhinder

Bij de beschrijving van de maatregelen tegen geluidhinder in de diverse alternatieven werd in het MER volstaan met het wettelijk vereiste minimum aan geluidafscherming op enkele plaatsen langs de weg en de geluidisolatie van woningen in het invloedsgebied. Ook ontbrak een kwantificering van mogelijke mitigerende voorzieningen. De aanvulling vermeldt een aantal geluidbeperkende maatregelen. In een twee specifieke situaties wordt de aanleg van zeer open asfaltbeton (ZOAB) zinvol geacht.^{8]}

Het verdient aanbeveling ten behoeve van de verdere besluitvorming gekwantificeerd aan te geven wanneer wel en niet toepassing van ZOAB wordt toegepast.

7 Voor een overzicht van deze reacties, zie bijlage 4.

8 Zie bijlage II van de aanvulling, pagina 26.

Luchtverontreiniging

De berekeningen van de gevolgen van luchtverontreiniging waren in het MER alleen uitgevoerd voor een afstand van 20 meter van de wegen, waar zich voetgangers bevinden.

In de Aanvulling worden voor het bepalen van de grenswaarden terecht de immissies berekend voor een afstand van 5 meter waar zich voetgangers of ook fietsers bevinden.⁹] Op het traject Serooskerke - St. Laurens blijkt dat in de zomerperiode de grenswaarde voor NO₂ op de parallelweg kan worden overschreden. De Aanvulling geeft niet aan welke gevolgen deze overschrijding heeft voor de verdere besluitvorming.

Verkeersveiligheid

De Aanvulling gaat in op drie varianten voor de vormgeving van de wegverbinding. Het betreft de weg met gesloten-verklaring, de autoweg en de "80+-uitvoering". Bij deze laatste wordt uitgegaan van een 80km/h-weg met beperkte aansluitingen en onder andere veilige verkeerspleinen. Mede op grond van het onderzoek van het SWOV concludeert de initiatiefnemer dat uitvoering als autoweg de voorkeur verdient. De verschillen tussen de varianten zijn klein, maar indien een belangrijk gewicht aan de verkeersveiligheid wordt toegekend, biedt het MER voldoende basis voor deze keuze. Bepalend voor die keuze is de vraag of RW 57 een stroom- of ontsluitingsfunctie moet hebben. Juist bij deze verbinding is dat verschil niet heel duidelijk. Het is zeer goed denkbaar dat gedurende het besluitvormingsproces meer aansluitingen op de weg worden opgenomen, bijvoorbeeld bij Serooskerke voor de buslijn Vlissingen-Spijkenisse). Het verdient daarom aanbeveling gedurende de besluitvorming attent te zijn op de verhoudingen tussen de ontsluitings- en de stroomfunctie. Een verschuiving tussen de beide functies kan gezien het marginale verschil, nog invloed hebben op het te kiezen wegtype.

Natuur en landschap

In het MER is weinig aandacht besteed aan de natuurwaarden op regionale schaal en de daaraan verbonden bestuurlijke gebiedsaanwijzingen. Hierbij kan bijvoorbeeld verwezen worden naar het Natuurbeleidsplan (NBP). Daarin maken het duingebied en een deel van het centrale poldergebied ten noorden van Middelburg deel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland. Het poldergebied is tevens aangeduid als (prioritair) kerngebied. De waarde van het Veerse Meer komt tot uitdrukking door de aanwijzing als "Wetland" onder het internationale Verdrag van Ramsar (wetland). Op regionaal niveau kan tenslotte nog genoemd worden de aanwezigheid van mogelijke stiltegebieden, die door Provincie Zeeland gepubliceerd zijn, in het kader van de Wet geluidshinder.

9 Zie bijlage IV van de aanvulling.

De natuur- en landschapswaarden, zoals die kunnen worden afgeleid uit de bestaande gegevens, zijn zorgvuldig behandeld. Daarbij doet zich wel een probleem voor door het gebrek aan detail op soortniveau. Dit geldt met name voor de vegetatie, waarvan de beschrijving grotendeels berust op typen en algemene waarden daarvan. Er moet echter rekening mee gehouden worden dat aan zelfde type op de ene plaats binnen het studiegebied een veel grotere ecologische waarde kan worden toegekend dan op andere plaatsen. Dit zou kunnen blijken uit het vóórkomen van bijzondere soorten. De aanwezigheid van een bepaald vegetatietype geeft op zichzelf onvoldoende aanwijzing over de mate waarin vooral voor minder algemene soorten een geschikte habitat aanwezig is. Beoordeling van de doorsnijding van het tracé op grond van het oppervlaktecriterium en van het aanwezige vegetatietype is daarom onvoldoende om vast te stellen waar bij welke tracé de meest waardevolle gebiedsdelen worden aangetast c.q. vernietigd. De beschrijvingen van de bestaande toestand en de gevolgen zijn onvoldoende gedetailleerd om de mate van waardenaantasting per tracé te kunnen beoordelen. Deze aspecten worden daarom terecht onder de leemte in kennis geschaard.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Van mitigerende maatregelen wordt in het MER terecht opgemerkt dat deze maatregelen naast positieve ook negatieve gevolgen kunnen hebben op andere aspecten.^{10]} Bij de waardering van de mitigerende maatregelen wordt echter alleen aandacht besteed aan het positieve gevolg van de maatregel op het betreffende milieu-aspect. Waar nodig zal dan ook bij het nemen van mitigerende maatregelen rekening met de negatieve gevolgen dienen te worden gehouden, zoals bijvoorbeeld de visuele aspecten bij geluidwallen.

Het MER vermeldt dat voor maatregelen ter compensatie van de te verliezen natuurwaarden alleen gronden in aanmerking komen die langs de weg gelegen zijn. Daarbij is niet aangegeven waarom deze beperking wordt gehanteerd. Indien maatregelen op deze stroken de gewenste natuurwaarden opleveren, zal de wegbeheerder daar terecht de voorkeur aan geven. Mocht echter de gewenste natuurwinst niet geboekt kunnen worden, bijvoorbeeld juist als gevolg van de aanleg en het gebruik van de weg, dan ligt compensatie in gebieden met hogere natuurpotenties elders meer voor de hand.^{11]}

Daarnaast merkt de Commissie op dat over het vóórkomen van bijzondere vegetatie een leemte in kennis bestaat. De vraag rijst daarom in hoeverre het zinvol is deze leemte te vullen om daarmee het verlies aan natuurwaarden te kunnen vaststellen. De mate van natuurverlies zal immers mede de omvang van de compensatie bepalen.

Het verdient voorts aanbeveling in de verdere besluitvorming aan te

10 Zie tracénota/MER, pagina 37.

11 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 159 waarin suggesties voor gebiedscompensatie gegeven worden.

gegeven op welke wijze het nieuwe beleid inzake natuur- en milieucompensatie volgens het Structuurschema Groene Ruimte bij dit voornemen wordt toegepast.

Kwaliteit van het openbaar en fietsvervoer

Uit het MER kwam naar voren dat dat het openbaar vervoer bij een aantal beschouwde alternatieven aan kwaliteit inboette door met name de omrijshade en verlies aan instaphaltes voor het busvervoer. De aanvulling spreekt de wenselijkheid uit van een aansluiting voor het openbaar vervoer bij Serooskerke.^{12]} Bij de beschrijving van het meest milieuvriendelijk alternatief rijst wel de vraag of maatregelen voor het openbaar vervoer zich moeten beperken tot het ongedaan maken van schade. Goede ligging van in- en uitstaphaltes en snelle aansluitingen voor de bus op de nieuwe hoofdweg zouden daarbij een belangrijke rol moeten spelen.^{13]} Ook de fiets had in het meest milieuvriendelijke alternatief naast het openbaar vervoer meer aandacht kunnen krijgen.^{14]} De aanleg van afzonderlijke fietspaden past beter in een milieuvriendelijk alternatief dan het medegebruik van parallelwegen, zeker vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.^{15]} Gelet op de beleidsdoelstellingen bij tracébesluiten kan onderzocht worden hoe het voornemen kan bijdragen tot bevordering van openbaar vervoer en fietsverkeer. Gezien de specifieke aard van het recreatieverkeer ligt het voor de hand daar ook andere vervoersvormen dan bus- en fietsvervoer bij te betrekken, zoals (particulier) groepsvervoer, openbaar vervoer op afroep, treintaxi, et cetera.

Straatmeubilair

Straatlantaarns en een benzinestation maken onderdeel uit van de inrichting van de weg.^{16]} Brandende straatlantaarns, afhankelijk van situering, aantal en lichtintensiteit, kunnen invloed hebben op landschap, natuur en leefbaarheid. De verlichting speelt bij die drie aspecten een rol in respectievelijk de open gebieden, bij fourageerroutes van vogels en nabij woonhuizen.

Ook aanleg en gebruik van het benzinestation hebben een aantal milieu-effecten tot gevolg. Bij de verdere vormgeving van het te kiezen tracé, dient dit aspect verder betrokken te worden.

12 Zie aanvulling, pagina 6.

13 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 129 en 149.

14 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 119.

15 Zie bijlage 4, inspraakreactie nrs. 150, 154 en 157.

16 Zie § 7.2.4, onderzoek milieu-effecten RW 57, IWACO, 21 maart 1989.

3.2 Commentaar in verband met het evaluatieprogramma

Bij het tracébesluit dient het bevoegd gezag tevens een evaluatieprogramma op te stellen. De evaluatie heeft tot doel na te gaan in hoeverre de voorspelde milieu-effecten na uitvoering ook inderdaad optreden en of nadere maatregelen geboden zijn. Uit het MER en de aanvulling komen een aantal aspecten naar voren die naar de mening van de Commissie terecht de aandacht verdienen in het evaluatieprogramma. Deze hebben betrekking op het recreatieverkeer, het vrachtverkeer en het bestuurlijk kader waarbinnen het voornemen tot uitvoering wordt gebracht.

Recreatieverkeer

Geconstateerd kan worden dat deze verkeerssoort belangrijk bepalend is voor de problematische omvang van de beschreven verkeerssituaties. Over de groei van de recreatievoorzieningen – en de daarmee samenhangende toename van het autoverkeer – verwijst de aanvulling naar een provinciale nota uit 1990¹⁷]. Daarin wordt de verwachting uitgesproken dat alleen recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd die leiden tot verlenging van het (piek)seizoen. Verder wordt verwacht dat in de komende 10 à 20 jaar de groei van het toerisme afneemt.

Niet duidelijk is of deze analyse gebaseerd is op grond van economische verwachtingen en of de provinciale overheid een bewust beleid ten aanzien van (de groei van) het toerisme voert. Tenslotte blijft onduidelijk hoeveel meer dan gemiddeld het recreatie (piek)verkeer in de komende decennia op Walcheren zal groeien.

Het verdient aanbeveling ten behoeve van het evaluatieprogramma meer duidelijkheid te krijgen in de groei van het verkeersaanbod ten gevolge van de groei van de recreatiesector, zodat ook de gevolgen voor het verkeersaanbod kunnen beoordeeld worden.

Het specifieke gedrag van het recreatieverkeer, dat deels als toeristisch sluipverkeer betiteld kan worden, is terecht aangemerkt als leemte in kennis. Deze leemte acht de Commissie echter wel van belang om op te nemen in het evaluatieprogramma. Het recreatieverkeer zal zich in het algemeen minder laten leiden door doorstromingsversnellende c.q. vertragende verkeersmaatregelen, vergeleken met de gemiddelde weggebruiker.¹⁸] Zonder aanvullende (fysieke) maatregelen zou daardoor dan wellicht de ontlasting van het onderliggende wegennet, na aanleg van de voorgenomen verbinding, minder kunnen zijn dan op grond van de huidige verkeersmodellen wordt aangenomen.

17 Zie aanvulling, bijlage I, pagina 11; nota: "Toerisme en recreatie in Zeeland".

18 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 143 en 159 waarin nog een relatie wordt gelegd tussen gedrag van het recreatieverkeer en de verkeersveiligheid.

Vrachtverkeer

Naast het recreatieverkeer verdient ook het vrachtverkeer aparte aandacht, vanwege zijn relatief belangrijke aandeel in de milieubelasting langs wegen. Zo wordt algemeen aangenomen dat, indien het aandeel van het vrachtverkeer meer dan 10% van het totaal is, deze verkeerssoort maatgevend is voor de geluidhinder. Ook bij luchtverontreiniging is de invloed van vrachtverkeer groot. In het MER en de Aanvulling is met de bestaande kennis de beste mogelijke schatting gemaakt voor de toename van het vrachtverkeer¹⁹]. Om beter inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het vrachtvervoer in deze regio ligt voor de hand dit aspect op te nemen in het evaluatieprogramma.²⁰]

Bestuurlijk kader

Uit de aanvulling op het MER komt duidelijk naar voren dat de gesignaleerde problemen alleen dan goed kunnen worden opgelost, indien bestuurlijke afstemming plaatsvindt over de te nemen verkeersmaatregelen. Daarnaast zijn de berekeningen in het MER gebaseerd op het verkeers- en vervoerbeleid volgens het SVV. Daarin zijn ook maatregelen ter beperking van de mobiliteit opgenomen, die worden uitgevoerd door gemeenten en provincies.²¹] Deze overheden beschikken echter over eigen zelfstandig uit te oefenen (autonome) bevoegdheden voor het verkeers- en vervoerbeleid. De Aanvulling geeft niet aan op welke wijze de initiatiefnemer deze overheden tot uitvoering van de bovengenoemde maatregelen brengt, anders dan door overleg. De Commissie wijst erop dat indien zekerheid daaromtrent ontbreekt, meerdere (autonome ontwikkelings)scenario's mogelijk zijn. Deze behoren dan in een MER te worden opgenomen.

De Aanvulling vermeldt dat voor afstemming en overleg reeds de nodige kaders geschapen worden, zoals het verkeerscirculatieplan voor Walcheren en het mobiliteitsplan van de gemeente Middelburg²²]. Verder wordt gewezen op het belang van de vervoerregio Zeeland als middel tot coördinatie. Voor de verkeers- en mobiliteitsaspecten bestaat er een belangrijke samenhang tussen deze plannen en de aanleg van RW 57. Het valt daarom te overwegen de evaluatie van deze aspecten te betrekken bij evaluaties over de effectiviteit van het verkeers- en vervoerbeleid op Walcheren.

19 Zie aanvulling, bijlage II § 3.3.

20 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 143.

21 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 140.

22 Zie aanvulling, pagina 11.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het milieu-effectrapport
Rijksweg 57 Walcheren

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1A

Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 november 1991, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Commissie voor de milieu-
effectrapportage
t.a.v. de heer dr. H. Cohen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT.

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ontvangen op	6 NOV 1991
Bestandnummer	3563-91
Projectnummer	131-81
Bestandnaam	Si-Sc-pres-bib1

Contactpersoon Zuidema	Doorkiesnummer 070-3744152
Datum 6 november 1991	Bijlagen 1
Omschrijving HW/IWO 107115	Uitkomst
Onderwerp Projectnota/MER rijksweg 57 gedeelte Veerse Dam-Middelburg.	

Geachte heer Cohen,

Hierbij bied ik u overeenkomstig artikel 41t eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne de projectnota/MER rijksweg 57 aan. De nota bevat een analyse van de verkeers- en vervoersproblemen op rijksweg 57, Veerse Dam-Middelburg en de consequenties daarvan voor onder meer het woon- en leefmilieu. De nota presenteert tevens een aantal oplossingsrichtingen. De tracénota en het MER zijn onafhankelijk van elkaar opgesteld en bestaan elk uit twee delen, te weten de nota respectievelijk het rapport en de bijlagen. Voor de duidelijkheid is er daarom tevens een zogenaamde overkoepelende tracénota/MER opgesteld waarin de voornaamste elementen zijn geïntegreerd.

Zoals gebruikelijk doorloopt deze nota de zogenoemde Raad van de Waterstaatsprocedure. De nota zal daarom in dat kader mede ten behoeve van de MER-procedure ter inzage worden gelegd. Ook de inspraak zal in dat kader plaatsvinden.

De terinzagelegging is medio november 1991 voorzien. Over het precieze tijdstip zult u nog nader geïnformeerd worden.

Postadres Postbus 20901 2507 EA Den Haag
Bezoekadres Pleinlaan 1 A

Telefoon 070-3516471
Telefax 070-3517255
Tele 020-662 0000

