

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 milieueffectrapportage

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 milieueffectrapportage uitbrengt met het oog op de besluitvorming waarvoor op gezag van het provinciaal bestuur de Tracénota-Milieueffectrapport 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 milieueffectrapport (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 autoveerverbinding 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 OEERVERBINDING

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.

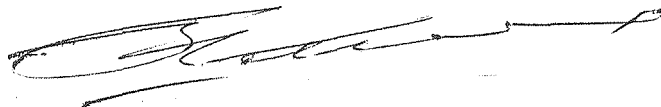
De werkgroep m.e.r. Westerschelde Oeververbinding

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 11 juni 1990

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
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 get 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 gemotiveerd¹. 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 Kamervan 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 Liefkenshoek-tunnel. De Tracénota-MER besteedt aan dat alternatief weinig aandacht²].

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 aangegeleid als "4 W-EW", is opgenomen in de Tracénota-MER.³]

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 dicht bij elkaar te brengen (blz. 10 van de Tracénota-MER). Met deze uitgangspunten kan de Commissie constateren (zie ook de Leernten 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 locaties⁴].

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 orde⁵. 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 nemen⁶.

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 onderbelicht⁷. 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"⁸. 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 Liefkenshoektunnel en de openstelling van de Zoomweg hebben op de noodzaak van aanleg van een WOV⁹].

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 milieuvriendelijke 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 milieuvriendelijke alternatief naar voren.

Een dergelijke behandeling van het meest milieuvriendelijke 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 Liefkenshoektunnel 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 5¹⁰]. Zo komen de mogelijkheden voor compenserende maatregelen in de buitendijkse gebieden in de Tracénota-MER voor de diverse tracés nauwelijks aan de orde¹¹]. 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 worden¹²].

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 Westerschelde¹³].

Verder is het nodig na te gaan in hoeverre bij de verschillende tracés mogelijkheden voor het oeverkruisende (brom)fietsverkeer kunnen worden gecreëerd¹⁴].

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 ongemoeid¹⁵]. 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.

behoefte aan verkeerscapaciteit¹⁶]. 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 open gehouden. Enkelbaans geboorde tunnels hebben dus een grote mate van flexibiliteit, niet alleen met betrekking tot fasering van de aanleg in de tijd, maar ook in de keuze van de locatie. Op grond van de informatie in de Tracénota-MER kan niet worden nagegaan of de geologische gesteldheid van de diverse tracés al dan niet geschikt is voor een geboorde tunnel¹⁷]. Het vorenstaande geldt in principe ook voor een afgezonken tunnel, mits deze na realisatie ervan de morfologie van de Westerschelde niet beïnvloedt.

Verder moet worden opgemerkt dat in het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief aandacht had moeten worden gegeven aan het opruimen van bestaande weggedeeltes (vooral in het gebied Kruiningen-Kloosterzande), die na uitvoering van een WOV overbodig zouden worden. Deze mogelijkheid, waarmee ruimte ontstaat voor natuurbouw of compensatie voor de landbouw, komt niet aan de orde in de Tracénota-MER. Compensatie voor de landbouw is vooral in tracé 5 het meest reëel (winst- en verliesgebieden liggen dicht bij elkaar), waardoor ook het perspectief voor binnendijkse compensatie van verloren gegane natuurgebieden kansrijker wordt¹⁸.

16 De ontwerpnorm, zoals beschreven op blz. 103 van par. 7.2.1 van de Tracénota-MER die een dubbelbaanse uitvoering van de oeververbinding vereist, is van toepassing op gezonken tunnels en bruggen, maar geldt niet of in veel mindere mate voor geboorde tunnels.

17 Voor tracé 1 was het in ieder geval wel mogelijk, gezien de daarvoor in de 1e fase van de m.e.r. beschouwde mogelijke oplossing.

18 Zie ook de reactie van het Landbouwschap (Bijlage 4, reactie nr. 156).

3. TOETSING OP ONDERDELEN VAN HET MER

3.1 Vorm en presentatie

De opbouw van de Tracénota-MER is helder en voor de lezer goed te volgen. Slechts op één punt is de volgorde onlogisch. In hoofdstuk 3 worden alle mogelijke tracés als oplossingen beschreven. De inperking van de alternatieven, zoals die plaatsvond aan het einde van de eerste fase van de opstelling van het MER, wordt behandeld in hoofdstuk 6. Toch wordt daar op vooruitlopend in hoofdstuk 5 (Huidige situatie, autonome ontwikkelingen) al op ingespeeld, omdat daar alleen de huidige situatie in relatie tot de tracés 3, 4W en 5 wordt behandeld. Als de systematiek van de opbouw van een MER volgens art. 41 j van de Wabm was aangehouden, dan had deze storing in de logische opbouw zich niet kunnen voordoen.

In de presentatie van veel kaartjes en figuren (b.v. 5.1, 5.3, 5.4, 5.6, 5.7, 5.8, etc.) in de Tracénota-MER is de afwezigheid van een kaart-schaal, om te weten welke dimensies het voorgestelde beeld heeft, een storend element. Ook ontbreekt vaak een bronvermelding van de gebruikte gegevens waardoor de verificatie van uitspraken en veronderstellingen wordt bemoeilijkt.

3.2 Probleemstelling en doel

In haar reactie op de Tracénota-MER wijst de gemeente Hontenisse¹⁹ erop dat bij de start van de m.e.r.-procedure de doelstelling van het project zich richtte op "het verbeteren van de verkeersplanologische positie van Zeeuwsch-Vlaanderen in zijn totaliteit" (Startnota, blz. 10 en 11), terwijl in de probleemanalyse in de Tracénota-MER de WOV primair een functie krijgt voor regionaal en interregionaal verkeer (uitgangspunt 2, blz. 11). De Commissie vroeg in par. 4.2 van haar advies voor richtlijnen voor het MER welk doel de WOV heeft. Zij gaf daarbij vier mogelijkheden aan. Uit de Tracénota-MER kan begrepen worden, dat het leggen van een verbinding tussen de bevolkings- en industriecentra van Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen het belangrijkste doel van de WOV is. Hontenisse constateert dat dat een accentverlegging betekent, die niet in de Tracénota-MER wordt verklaard.

De planologische en verkeerskundige beschouwing van de huidige situatie in par. 5.4 van de Tracénota-MER, die de onderbouwing moet vormen van de noodzaak tot aanleg van een WOV roept een aantal vragen op die verband houden met de hiervoor in par. 2.2 van dit advies gemaakte opmerkingen. Allereerst is het niet duidelijk waar de cijfers voor motorvoertuigen per etmaal van tabel 5.1 op blz. 39 aan ontleend worden. Als het zo is, dat

19 Bijlage 4, reactie nr. 94 (zie ook ractie nr. 183).

een aanzienlijk deel van het verkeer (40%) niet als zakelijk of woon-werkverkeer valt te bestempelen, kan dat tot forse afwijkingen van de cijfers in tabel 5.1 leiden. Het belang van recreatief verkeer wordt onderstreept door het feit dat de laatste jaren de 2e Paasdag de drukste dag is voor de veren. In tabel 5.1 staan wel de bestemming en de oorsprong van het verkeer, maar daaruit zijn geen conclusies te trekken over plaats-tot-plaats bewegingen noodzakelijk om het belang van een directe verbinding tussen de economische centra Middelburg/ Vlissingen en Terneuzen/Kanaalzone te adstrueren. Het feit dat het vestigingspatroon van de groothandel en het wegvervoer in Midden-Zeeland oostelijk van deze as ligt (MER, par. 5.5.3, blz. 43), de vrachtautostroom via het veer Kruiningen-Perkpolder groter is dan via het veer Vlissingen-Breskens²⁰] en de groei van het verkeer op het veer Kruiningen-Perkpolder groter is dan op het veer Vlissingen-Breskens, doet nl. twijfel rijzen aan de juistheid van dit uitgangspunt in de Tracénota-MER.

De Tracénota-MER geeft geen uitwerking aan twee onderdelen van de Richtlijn 4.3. Het betreft de rol die een mogelijke vermindering in grensoverschrijdende formaliteiten voor vrachtverkeer²¹] via Belgisch grondgebied van en naar Zeeuwsch-Vlaanderen zal spelen en de invloed van een verschil in toltarief tussen een WOV en de Liefkenshoek-tunnel op de omvang van verkeersstromen.

3.3. Alternatieven

In de toetsing op hoofdlijnen in hoofdstuk 2 van dit advies is reeds ingegaan op de selectie van de alternatieven tijdens de opstelling van het MER en de wijze waarop het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, is behandeld in de Tracénota-MER. Met betrekking tot het nulalternatief, in de richtlijnen voor het MER (blz. 17, par. 5.3.2.), wordt de vraag gesteld of het nulalternatief in aanmerking komt als redelijkerwijs te beschouwen alternatief. De Tracénota-MER geeft daar geen direct antwoord op²²]. In par. 3.1 (blz. 13) staat dat het nulalternatief referentiekader is voor de effecten van de uitvoering van een van de tracé-alternatieven. Verder wordt in één van de uitgangspunten op blz. 11 gesteld dat de veerverbindingen een barrière vormen en dat deze alleen kan worden weggenomen door een WOV. Het MER onderbouwt deze constatering echter niet. Het nulalternatief valt in feite af, omdat een WOV op langere termijn goedkoper zal zijn dan de huidige veerdiensten. De vraag of het nulalternatief een redelijkerwijs te beschouwen alternatief is, had beantwoord kunnen worden

20 Respectievelijk 22% van 4500 motorvoertuigen en 15% van 3900 motorvoertuigen op de veren Kruiningen-Perkpolder en Vlissingen-Breskens (MER, par. 5.4, blz. 38).

21 Zie de reactie van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen (Bijlage 4, reactie nr. 134).

22 Zie ook de reactie van J.M. Bannink te Vlissingen en die van de Dienstcommissie Provinciale Stoombootdiensten Zeeland (Bijlage 4, reacties nrs. 78 en 146).

door na te gaan of via een sturing van de kosten het huidige financieringsniveau van de veerverbindingen gehandhaafd zou kunnen worden en met welke kwaliteitsverandering dat gepaard zou gaan. Omdat het nulalternatief, in welke vorm dan ook, kennelijk niet wordt gezien als reëel alternatief, valt het ook uit de boot in par. 9.4 van de Tracénota-MER bij de behandeling van het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief²³].

Uit het MER blijkt niet welke voordelen tracé-variant 4 W-EW (blz. 131-138) heeft boven tracé 4 W en waarom tracé-variant 4 W-EW is opgenomen in de beschouwing.

Geluidemissiebeperkende maatregelen door plaatselijke toepassing van "stille wegdekken" als mitigerende maatregel bij uitvoering van het meest milieu-vriendelijke alternatief (zie par. 5.6.2 van de richtlijnen voor het MER) worden niet besproken in de Tracénota-MER.

Op de meest kwetsbare gedeelten van het tracé 4 W in Zeeuwsch-Vlaanderen door het krekengebied en de zoete grondwatervoorraad zijn mitigerende maatregelen voorgenomen om de nadelige effecten te beperken (blz. 189 van de Tracénota-MER). In beide varianten van tracé 4 W is wel een parkeerplaats met een benzineverkoopstation voorzien ten zuiden van de Reuzenhoeksedijk, vrijwel ter plaatse van het centrum van de zoetwaterlens in het wegzijgingsgebied (zie fig. 5.18 op blz. 48 van de Tracénota-MER). Dit wordt onderkend op blz. 196 van de Tracénota-MER. Derhalve wordt daar voorgesteld: "verontreiniging door olie- en benzineresten wordt beperkt door benzinstations hydraulisch te isoleren van hun omgeving. In het ontwerp wordt hiertoe uitgegaan van het toepassen van waterdichte folies." Ondanks deze aandacht, doet zich de vraag voor of geen andere oplossing kan worden bedacht voor de situering van een parkeerplaats/tankstation in dit tracégedeelte van alternatief 4 W in verband met het eventuele falen van isolatie-voorzieningen.

Tracé 3 loopt over een aanzienlijke afstand binnen de 10^{-6} risicocontour van het terrein van Dow Benelux N.V.²⁴]. Dit kan alleen worden vermeden in de 3-BT variant door de tunnel met ongeveer 1,5 km naar het zuiden te verlengen volgens Dow Benelux.

23 Zie ook de reacties van de Zeeuwse Milieu Federatie te Goes, de Natuurbeschermingsvereniging 't Duumpje te Oostburg en de Natuurbeschermingsvereniging de Steltkluut te Terneuzen (Bijlage 4, reacties nrs. 170, 176, 178).

24 Bijlage 4, reactie nr. 5. Het externe veiligheidsrapport van Dow Benelux waarin dit staat, was niet beschikbaar ten tijde van de opstelling van de Tracénota-MER.

3.4 Besluiten en procedures

Combinatie van de teksten van hoofdstuk 4 en bijlage 5 van de Tracénota-MER geeft een beeld van de te nemen en eerder genomen besluiten. De Tracénota-MER vermeldt niet de onduidelijkheid over de afgrenzing van de GLE van de Zak van Zuid-Beveland in verband met de mogelijke aanleg van een WOV volgens tracé 3 of 4 W.²⁵]

In dit onderdeel van de Tracénota-MER past ook een verwijzing naar de richtlijnen van de Deltacommissie die eisen dat de waterkeringen die gekruist worden door een WOV moeten blijven voldoen aan die richtlijnen.

De Tracénota-MER had een verwijzing naar het milieubeleid van de rijksoverheid inzake risico-management (IMP Milieubeheer 1986-1990) moeten bevatten. Dit in verband met het maximaal toelaatbare niveau van individueel overlijdens-risico van 10^{-6} per jaar tengevolge van industriële ongevallen, daar waar tracés op korte afstand van industriën zijn geprojecteerd.

Paragraaf 5.9 van de Tracénota-MER vermeldt niet dat Borssele en Nisse van rijkswege beschermde dorpsgezichten zijn²⁶].

In bijlage 5, blz. 30 van de Tracénota-MER wordt geen melding gemaakt van de toepassing van m.e.r. voor de plannen met betrekking tot de verbetering van rijksweg 61, Terneuzen-Ter Hole en rijksweg 58, Schoondijke - Sluis en rijksweg 57 op Walcheren tussen rijksweg 58 en de Veerse dam. Wat rijksweg 57 op Walcheren betreft, is de gemeente Middelburg van mening dat deze wegverbinding verbeterd moet worden voordat een WOV volgens een van de centrale tracé's zou worden aangelegd. Dit ter voorkoming van de reeds grote verkeersproblemen in Middelburg²⁷].

Uit bijlage 6 "Overzicht te nemen besluiten" wordt niet duidelijk of bij sommige van de nog te nemen besluiten die nodig zijn om het voornemen te kunnen realiseren, de m.e.r.-plicht geldt. Dit betreft met name de besluiten, die staan vermeld onder de punten 23, 24 en 25 op blz. 34 en 35 van Bijlage 6 (bergen van baggerspecie en afvalstoffen in depot en in oppervlaktewater).

25 Bijlage 4, de reacties van C.J.D. Boonman te 's-Heerenhoek (nr. 70), de werkgroep "Ellewoutsdijk zegt NEE tegen de WOV (84), de Stichting Behoud de Zak van Zuid Beveland te Nisse (144), D66 Borsele (151), Inwonersgroep Borsele (158), S.J.J. Chamuleau te Kapelle (179).

26 Bijlage 4, reactie nr. 87

27 Bijlage 4, reactie nr. 32.

3.5 Bestaande toestand van het milieu en de milieu-gevolgen van uitvoering van het project

3.5.1. Bestaande toestand van het milieu

De beschrijving van de huidige toestand van het milieu dekt de meeste aspecten, maar vertoont geen grote diepgang. Bij de behandeling van de biotische aspecten had gebruik kunnen worden gemaakt van meer informatie. Zo is gedurende 11 jaar een monitoring programma door RWS gaande van enkele soorten broedvogels in het deltagebied. Het betreffende rapport dat gereed kwam in februari 1990²⁸] kwam te laat voor de Tracénota-MER, maar de gegevens van het monitoringprogramma waren wel beschikbaar. Ook op botanisch gebied zijn de nodige data-sets beschikbaar.

3.5.2 Milieu-gevolgen

3.5.2.1 Natuur en landschap

De effectbeschrijvingen zijn kwantitatief voor zover zij oppervlakken beschrijven van natuur- of landbouwgebied, die zullen worden aangetast of in beslag worden genomen door een WOV en toeleidende wegen. Voor het overige zijn de effectbeschrijvingen vooral kwalitatief en weinig diepgaand²⁹].

Aan de effecten op Natuur en landschap (MER, par. 8.9, blz. 216-224) wordt te weinig aandacht besteed. De beschouwing wordt grotendeels beperkt tot een inleiding over principes en de behandeling van mogelijk compenserende maatregelen.

In tegenstelling tot andere onderdelen van de Tracénota-MER is op dit belangrijke onderdeel geen aanvullende of verkennende studie verricht ten einde b.v. meer specifieke informatie te kunnen geven over het voorkomen van bodemdieren en de aanwezigheid over de seizoenen van foeragerende vogels in de buitendijkse tracébanen.

De Directeur LNO in Zeeland³⁰] is van mening dat de ornithologische effecten bij de tracés 3 en 4 W niet juist zijn beoordeeld. De maanden mei t/m augustus zouden geschikt zijn voor het uitvoeren van constructies, maar de maand mei is voor sommige vogels als foerageerperiode juist van groot belang. Ook de gekozen 50 m-zone acht de Directeur LNO te klein met het oog op de op blz. 216 van de Tracénota-MER genoemde beïnvloedingsafstand voor weidevogels. Onduidelijk is waarop de veronderstelling, dat er

28 P.L. Meininger: Populaties van enkele soorten broedvogels in het deltagebied in 1989 met een samenvatting van 11 jaar monitoring 1979-1989. RWS, dienst Getijdewateren; februari 1990, nota GWAO-90.083.

29 Bijlage 4, reactie nr. 144.

30 Bijlage 4, reactie nr. 190.

tot 50 m van de wegvakken kwaliteitsverlies optreedt, is gebaseerd. Dit is belangrijk omdat dit cijfer de grondslag vormt voor de berekende areaalverliezen in par. 8.9.

Het MER gaat niet in op diverse vragen in de richtlijnen, met name de punten 8.5.6 (Terrestrische ecologie: betekenis van de veranderingen en verstoringen op de diversiteit van soorten en leefgemeenschappen) en 8.6 (Estuariene ecologie). Wat dit laatste betreft komen de gevolgen van de aanleg van damvakken voor platen in het buitendijkse gebied en voor ondiepe sublitorale gebieden niet of onvoldoende aan de orde³¹]. Naar het oordeel van de Commissie vormt dat essentiële informatie voor een onderlinge vergelijking van de tracés. Aan de hand van ervaringen in de Delta-werken en wellicht elders was een "best professional judgement" hiervoor op zijn minst mogelijk geweest.

De Tracénota-MER geeft geen beschouwing over de gevolgen op langere termijn van de aanleg van een WOV volgens tracé 3 of 4 W voor de Zak van Zuid-Beveland. Op blz. 167 en 169 van de Tracénota-MER staat te lezen dat de centrale open ruimte van de hoefijzerstructuur (zie fig. 5.7, blz. 31) nauwelijks verstoord zal worden door de tracés 3 en 4 W vanwege het ontbreken van een directe verbinding naar de Zeelandbrug. Er kan echter niet verondersteld worden dat alle verkeer zich buitenom de GLE begeeft³²]. Weliswaar worden hierover indicaties gegeven in fig. 8.5 (de meetpunten 7 en 8) op blz. 175 van de Tracénota-MER waaruit blijkt dat het aandeel van het sluipverkeer door de GLE niet groot wordt geacht, maar toch blijft dit aspect onduidelijk.

In par. 2.3. van dit advies is reeds opgemerkt dat de tracés 3 en 4 W bijdragen aan isolatie van de GLE ten opzichte van de Westerschelde en dus van invloed zijn op de ecologische relaties tussen beide gebieden. In aanvulling hierop is de opmerking van de Regionaal inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne in Zeeland³³] van belang over de aanwezigheid van een veel groter potentiëel stiltegebied in de GLE (ca. 300 ha ten zuidwesten van Ovezande) dan wordt gesuggereerd in de Tracénota-MER. Ook een gebied ter grootte van ongeveer 1500 ha ten oosten van Terneuzen heeft volgens de inspecteur de kwaliteit van een potentiëel stiltegebied en had bij de effectvoorspelling betrokken moeten worden. Richtlijn 8.8.8 heeft daarop betrekking. De paragraaf 8.8.4 waarnaar in bijlage 1 van de Tracénota-MER wordt verwezen, schrijft daar niet over.

31 Zie ook de reacties van de Nederlandse Vissersbond, van J.M. Zaadnoordijk te Vlissingen, L.A. van Dixhoorn te Walsoorden (Bijlage 4, reacties nrs. 15, 25 en 131). Harry Raad en Gerda Spaander te Kruiningen stellen in hun reactie (nr.117) dat het verlies aan buitendijkse gebieden niet kan worden gecompenseerd door binnendijkse natuurbouw (inlagen en karren). De Zeeuwse Milieu Federatie te Goes (nr. 170) en de Natuurbeschermingsvereniging "t Duumpje te Oostburg (nr. 176) geven terecht aan dat de Tracénota-MER nauwelijks aandacht besteedt aan het dynamische karakter van de Westerschelde en de betekenis daarvan o.a. voor het voedselaanbod voor vogels.

32 Bijlage 4, reacties nrs. 10, 10a, 21, 29, 34, 37, 41, 46, 47, 64, 65, 67, 77, 80, 87, 94, 123, 128, 154, 157, 158, 166, 174.

33 Bijlage 4, reactie nr. 192.

3.5.2.2 Geomorfologie / waterkwaliteit

Ten aanzien van de morfologie en waterkwaliteit Westerschelde (par. 8.8.2, blz. 198 e.v. van de Tracénota-MER) kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt. In de tekst op blz. 198 wordt gemeld: "de stroomsnelheden zijn alle maximaal." In tabel 8.16 en het bijbehorende tekstgedeelte worden geen absolute waarden gegeven, met name voor stroomsnelheden. Voor de beoordeling van de veranderingen dienen echter referentiewaarden te worden gehanteerd.

De morfologische veranderingen in de directe omgeving rond damvakken geeft aanleiding tot de volgende vragen: Wat zijn de directe effecten (vooral erosie) als functie van de tijd en hoe verloopt dit in combinatie met verplaatsende (verbindings)geulen van het Westerscheldesysteem als die de dammen naderen?

Voorts wordt gesteld dat de nodige verdedigingswerken bij damvakken moeten worden uitgevoerd. Het is niet duidelijk of deze bij de aanleg worden afgestemd op de erosiediepten in de levensduur van de WOV dan wel of daarbij andere uitgangspunten worden gehanteerd³⁴].

3.5.2.3 Geluid

In de Tracénota-MER is het aspect geluid voor het binnendijkse gebied adequaat behandeld, zodat een juiste vergelijking van de tracé-alternatieven mogelijk wordt gemaakt³⁵]. Echter, er wordt niet expliciet op gewezen, dat het berekende geluidniveau in absolute zin en daarmee ook de ligging van de geluidcontouren onderhevig zijn aan grote onzekerheden. Dit is het gevolg van het ontbreken van een betrouwbaar prognosemodel voor het vrachtwagenverkeer. Terwijl dit in hoofdstuk 10.4 van de Tracénota-MER terecht als leemte in kennis wordt vermeld, wordt er niet op ingegaan, welke betekenis dit heeft voor de betrouwbaarheid van de voorspelde effecten (dit betreft ook de effecten van luchtverontreiniging). Hier was een gevoeligheidsanalyse op zijn plaats geweest.

3.5.2.4 Leefbaarheid, volksgezondheid en externe veiligheid

In paragraaf 5.11 "Leefbaarheid, volksgezondheid en externe veiligheid" in de Tracénota-MER zou een beschouwing over de veiligheid op de wegen in Zuid-Beveland en in Zeeuwsch-Vlaanderen op zijn plaats zijn geweest om bij de effecten te kunnen bepalen welke invloed de aanleg van een WOV

34 Zie ook de opmerkingen van de werkgroep "Ellewoutsdijk zegt NEE tegen de WOV" (Bijlage 4, reactie nr. 84) en van Dow Benelux N.V. (reactie nr. 96)

35 De vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland te 's Graveland merkt echter terecht op dat de acoustische effecten op het buitendijkse gebied niet meegenomen zijn, zodat voor deze onderdelen van de alternatieve tracés - voor zover het niet tunneloplossingen betreft - vergelijking met het oog op verstoring in het Westerscheldegebied niet mogelijk is (Bijlage 4, reactie nr. 186).

daarop zou kunnen hebben. Ook had bij tracé 3 de wederzijdse beïnvloeding met het bedrijventerrein van DOW Benelux en het externe veiligheidsrapport van DOW betrokken moeten worden³⁶]. Het blijkt nl. dat tracé 3 over een aanzienlijke afstand binnen de zogeheten 10^{-6} risico-contour en over een kleiner gedeelte binnen de 10^{-5} risico-contour ligt.

De Tracénota-MER geeft geen inzicht in de faalkans (veiligheidsniveau), die wordt gehanteerd voor bruggen en tunnels door aanvaringen, zettingsvloeiingen e.d. Evenmin is nagegaan hoe ter plaatse van kruisingen met primaire waterkeringen rekening wordt gehouden met toekomstige dijkverhoging o.a. in verband met een mogelijke zeespiegelrijzing.

Op blz. 178 van de Tracénota-MER staat dat "geen van de oplossingen, ook de brugoplossingen niet, de scheepvaart nadelig zal beïnvloeden". De Dienstcommissie Provinciale Stoombootdiensten Zeeland wijst erop dat elk obstakel in de Westerschelde (brugpijler of damvak/werkhaven) de scheepvaart zal beïnvloeden³⁷].

De Tracénota-MER verstrekt geen of onvoldoende informatie over de vragen in de punten 8.10.2, 8.10.4 en 8.11.4 van de Richtlijnen voor het MER. De vraag in 8.10.2 betreft de beïnvloeding van de leefbaarheid van de aanliggende woonkernen door o.a. de barrièrewerking van de WOV. Diverse inspraakreacties tijdens de richtlijnenfase van de m.e.r. hadden zich daarop gericht o.a. in verband met de ligging van het dorp Borssele. Ook zou het mogelijk zijn dat door een WOV tamelijk geïsoleerde gebieden in Zeeuwsch-Vlaanderen zouden ontstaan³⁸]. Onder de inspraakreacties zijn er nu ook weer vele, die wijzen op de ongunstige beïnvloeding van de tracés 3 en 4 W van bestaande woonbebouwing, hetzij van individuele woningen (boerderijen) of van woonkernen door geluidhinder en gevolgen voor de gezondheid³⁹]. De referentie in bijlage 1 van de Tracénota-MER naar paragraaf 8.12.1 van de Tracénota-MER is slechts ten dele relevant, omdat die paragraaf slechts handelt over de relatie volksgezondheid-luchtverontreiniging⁴⁰].

Richtlijn 8.10.4 vroeg naar een beschrijving in het MER van het grootst mogelijke geloofwaardige ongeval. Volgens bijlage 1 bij de Tracénota-MER zou de beantwoording van deze vraag te vinden zijn in par. 8.12.2 van de Tracénota-MER. Die paragraaf gaat echter niet in op het feit dat 20% van de huidige gevaarlijke stoffen niet door een tunnel mag en via België

36 Bijlage 4, reactie nr. 189 en 5.

37 Bijlage 4, reactie nr. 146.

38 Zie b.v. inspraakreactie nr. 82 van E.L.A. Wauters te Hulst (Bijlage 4), die van de Gemeente Hontenisse (Bijlage 4, reactie nr. 94), die van C.C. Steketee te Oudelande (Bijlage 4, reactie nr. 116), die van de Zeeuwse Milieu Federatie te Goes (Bijlage 4, nr. 170, blz. 5), B.V. Bleijko Betonindustrie te Walsoorden (Bijlage 4, nr. 183).

39 Bijlage 4, reacties nrs. 18, 22, 26, 28, 29, 31, 38, 43, 46, 57, 61, 62, 66, 68, 69, 73, 77, 79, 80, 84, 85, 86, 88, 95, 97, 98, 101, 102, 104, 111, 113, 114, 116, 124, 127, 128, 129, 140, 142, 142a, 143, 153, 158, 164, 166, 168, 178.

40 Zie ook de reactie van J. Peene te Borssele (Bijlage 4, reactie nr. 168).

moet worden aangevoerd. De daarbij behorende veiligheidsconsequenties zijn niet aan de orde in de Tracénota-MER.

3.5.2.5 Archeologie en cultuurhistorie

Met betrekking tot het aspect archeologie en cultuurhistorie wijst de Commissie op de reactie van de provinciaal archeoloog⁴¹] die aangeeft dat het MER niet vermeldt dat bij aanleg van tracé 4 W ten noordoosten van Ellewoutsdijk bij de aansluiting met de T35 het restant van de vliedberg bij 't Hof d'Hoogte wordt beïnvloed. De provinciaal archeoloog geeft het advies bij keuze van tracé 4 W een archeologisch noodonderzoek uit te voeren. Beter zou het zijn als in het kader van het meest milieu-vriendelijke alternatief een oplossing voor de aansluiting met de T35 wordt uitgewerkt die de vliedberg ongemoeid zou laten.

3.5.2.6 Afgeleide en secundaire activiteiten en hun gevolgen

Richtlijn 8.11.4 vraagt naar de aantallen huizen die zouden moeten worden gesloopt en geïsoleerd vanwege de aanleg van een WOV. Soms worden aantallen huizen in geluidzones gegeven; er is geen overzicht van eventueel te slopen panden⁴²].

Volgens richtlijn 8.11.5 moeten in het MER de technische en infrastructuurele werken die moeten worden aangelegd of die achterwege kunnen blijven als gevolg van de WOV worden aangeduid met hun eventuele milieu-gevolgen. Verschillende van die projecten worden wel aangestipt, maar niet hun milieu-gevolgen⁴³].

In de Tracénota-MER wordt de invloed van wegverlichting op woonkernen en het buitengebied slechts indicatief beschreven. Dat geldt ook voor de gevolgen van zwaar bouwverkeer op wegen die daar nauwelijks op zijn bekend.⁴⁴]

Dow Benelux N.V. wijst in een tweede reactie op de Tracénota-MER⁴⁵] dat in de Tracénota-MER geen rekening is gehouden met de waarschijnlijke verlegging van de propyleen-ethyleen- en naphhtaleidingen van het bedrijf door de Westerschelde bij uitvoering van tracé 3-BB of 3-BT van de WOV (kosten en effecten) als ook van allerlei infrastructuur van het bedrijf op het land.

De N.V. Provinciale Zeeuwse Energie-Maatschappij (PZEM) geeft in haar re-

41 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 2

42 Zie b.v. de reacties van P.N. de Jonge te 's-Heerenhoek en van Carijn 't Hart te Ellewoutsdijk (Bijlage 4, reacties nrs. 99 en 142a).

43 Zie ook de reactie van het Landbouwschap, de Gewestelijke Raad voor Zeeland (Bijlage 4, reactie nr. 156).

44 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 84.

45 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 96

acties op de Tracénota-MER⁴⁶ aan, dat tracé 3 op verschillende plaatsen, zowel binnendijks als buitendijks hoogspanningsleidingen van de PZEM kruist. De PZEM vraagt of daarmee in het ontwerp en in de kostenberekening rekening is gehouden.

3.6 Vergelijking van de alternatieven

Het is niet duidelijk waarom het aspect Landbouw in de vergelijking van alternatieven in paragraaf 9.3 van de Tracénota-MER is opgenomen samen met de verschillende aspecten van Milieu, Natuur en Landschap⁴⁷]. Het zou meer logisch zijn geweest het aspect Landbouw te beschouwen onder het hoofdaspect Ontwikkeling Zeeland of als een apart aspect. Dit om reden van een zuivere afweging van de aspecten Natuur en Milieu.

De vergelijking van de alternatieve tracés is inclusief compenserende natuurbouwmaatregelen (Tracénota-MER, par. 8.9.7, blz. 224). Dit is niet goed mogelijk zolang de realiseerbaarheid b.v. door medewerking van de grondeigenaren niet zeker is. Er had daarom in de eerste plaats gewerkt moeten worden met een tabel waarin een rangorde zonder compenserende natuurbouwmaatregelen wordt gegeven. De tabel 8.31 (dus inclusief compensatie) had daar dan eventueel aan kunnen worden toegevoegd.

In fig. 8.5 en de bijbehorende tabel op blz. 175 van de Tracénota-MER worden berekende verkeersintensiteiten voor 22 meetpunten gegeven in het studiegebied bij de aanleg van een WOV ten opzichte van het nulalternatief. Het blijkt dat bij Goes (het meetpunt 20) het verkeer afneemt bij aanleg van de tracés 3 of 4 W. Dit is onduidelijk en zou in de vergelijking van alternatieven een onjuiste rol ten gunste van de beide centrale tracés kunnen spelen⁴⁸].

Uitgangspunt 2 op blz. 11 van de Tracénota-MER stelt dat de WOV primair een functie krijgt voor regionaal en interregionaal verkeer. Toch wordt in de vergelijking van de tracés op blz. 180 van de Tracénota-MER een argument gevonden ten gunste van de centrale tracés met een opmerking die stelt: "wanneer Zeeland wil meeprofiteren van de relatie tussen Rotterdam en de kanaaltunnel door Noord-Frankrijk dan zal een centraal gelegen tracé daar de beste kansen voor geven."⁴⁹]

46 Bijlage 4, inspraakreacties nrs. 133 en H38.

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

48 Zie ook het advies van de Directeur LNO in Zeeland, blz. 6, de reactie van de Provinciale Milieuraad in Zeeland en die van de Zeeuwse Milieu Federatie (Bijlage 4, reacties nrs. 190, 189, 170).

49 Bijlage 4, reactie nr. 190 (Directeur LNO Zeeland), en de reactie (nr. 144) van de Stichting Behoud de Zak van Zuid Beveland te Nisse. De gemeente Veere (nr. 160) acht het niet uitgesloten dat de WOV ook een internationale functie gaat vervullen. De stad Gent (nr. 162) vindt dat aantrekking van internationaal verkeer op de lijn Rotterdam-Calais vermeden moet worden met het oog op de belasting van de R4 (Kennedylaan) ten oosten van het Kanaal Gent-Terneuzen.

De Regionaal inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne in Zeeland merkt in zijn advies op dat in de vergelijking van de alternatieve tracés een veel groter gewicht is toegekend aan tijdwinst dan aan af te leggen afstand en het optreden van extra ongevallen⁵⁰]. Tijdwinst is geen milieu-factor; af te leggen afstanden (o.a. in verband met de luchtverontreiniging en geluidbelasting) en verkeersongevallen zijn dat wel⁵¹]. In dit verband is het goed te wijzen op de reacties van de gemeentebesturen van Reimerswaal en van Tholen, die inhouden dat in het geval van alternatief 5 (of 5V) sprake zal zijn van de meeste verkeerscontacten tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en overig Zeeland in combinatie met het minste aantal autokilometers vergeleken bij de andere tracés. Het gemeentebestuur van Hontenisse wijst erop dat het aantal vervoersrelaties over de Westerschelde dat door een WOV wordt gegenereerd als criterium voor de weging van effecten ontbreekt in de Tracénota-MER⁵²].

3.7 Leemten in kennis en evaluatieprogramma

Het hoofdstuk 10 van de Tracénota-MER geeft een goed overzicht van de leemten in kennis, die nog bestaan. Het ontbreekt echter aan inzicht wat de betekenis van de leemten in kennis is voor de besluitvorming. Dit geldt het sterkst voor de onzekerheid, die bestaat over de mate waarin de economische ontwikkeling in Zeeland door een WOV zal worden beïnvloed. Dit is met name van belang in verband met de vaststelling van de noodzaak tot aanleg van een WOV, m.a.w. met het doel en belang van het voornemen. Het is de vraag of deze leemte in kennis niet zo fundamenteel belangrijk is voor de besluitvorming dat gesteld kan worden dat toch meer aandacht in de Tracénota-Mer aan het invullen van deze leemte besteed had moeten worden. Dit betekent op zijn minst een schatting van de toegevoegde waarde van een WOV in geld en arbeidsplaatsen bij de verschillende alternatieven. Immers bij de initiatiefnemer moet de nodige kennis aanwezig zijn over de invloed van tariefs- en frequentiewijzigingen van de veerverbindingen alsmede inzichten over de effecten van de aanleg van vaste oeververbindingen (delta-werken) op de economische en recreatieve ontwikkelingen. Gezien de grote milieu-, natuur en landschapswaarden die in het studiegebied in het geding zijn, is een dergelijke schatting van de toegevoegde waarde van de WOV op haar plaats om te kunnen komen tot een goede afweging tussen de verschillende belangen die in de besluitvorming een rol spelen. Ook het ontbreken van een betrouwbaar prognose-model voor het vracht- en recreatieverkeer (par. 10.4. blz. 244 van de Tracénota-MER) bemoeilijkt de onderbouwing van de besluitvorming.

50 Bijlage 4, reactie nr. 192.

51 Zie ook de reacties van Mw. Talmon-Van Hiele te Ovezande, de gemeente Hulst, A. Provoost te Oostburg, J.M. Bannink te Vlissingen, (Bijlage 4, reacties nrs. 27, 45, 69 en 78).

52 Bijlage 4, reacties nrs. 8, 94 en 172 en ook reacties nrs. 73, 82, 125, 183.

Door het gebruik van verouderde topografische informatie uit 1981 voor het gebied van Terneuzen-Zuid is de beschrijving van de gevolgen van tracé 4 W voor dit gedeelte van het tracé gedateerd, omdat in dit deel van Terneuzen sedert 1981 nogal wat nieuwbouw is gerealiseerd. Deze leemte in kennis voor de gevolgen van het tracé 4 W moet worden opgevuld⁵³].

De aanzet evaluatieprogramma (par. 10.5, blz. 245 van de Tracénota-MER) is summier behandeld en omvat in feite alleen een korte lijst van mogelijke aandachtspunten. Als zodanig is het nauwelijks als een aanzet te beschouwen voor de verplichting voor het provinciaal bestuur van Zeeland om te zijner tijd bij het nemen van het besluit over een WOV te voldoen aan het gestelde in art. 41 ak, tweede lid van de Wabm.

3.8 Samenvatting van het MER

De samenvatting van het MER is weliswaar een vlot leesbaar document, maar het vormt geen goede weergave van de inhoud van het MER. Aan effecten op natuur en landschap en ook aan andere onderwerpen die volgens art. 41j van de Wabm tenminste in een MER en in een samenvatting van dat MER aan de orde moeten komen, wordt weinig aandacht gegeven. Het meest milieuvriendelijk alternatief wordt niet expliciet genoemd. Gelegde accenten zijn soms wat merkwaardig. Onder tracé 3 wordt vermeld in een positieve toonzetting, dat de belangstelling voor het wonen in de Zak van Zuid-Beveland kan worden vergroot. Er wordt niet vermeld dat de consequentie daarvan (dorpsuitbreiding) niet strookt met het Streekplan Zeeland. Onder tracé 5 wordt vermeld dat dit tracé stimulerend kan zijn voor Kruiningen en Kloosterzande, maar er wordt vervolgens geconstateerd dat het Streekplan Zeeland daarmee geen rekening houdt.

53 Zie Bijlage 4, reacties nrs. 184, 185.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het
milieu-effectrapport
Westerschelde Oeververbinding

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

RAAD VAN DE WATERSTAAT

COMMISSIE VAN OVERLEG
VOOR DE WEGEN

Secretariaat:
Kneuterdijk 6
2514 EN 's-Gravenhage
telefoon 070 - 3618761
telefax 070 - 3614600

's-Gravenhage, 28 februari 1990.

	509-90 &
	114-81

AAN

de Commissie van de Milieu
Effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Onderwerp:

Tracénota-Milieu Effectrapportage
Westerschelde Oeververbinding.

- ./.
- ./.
- Hierbij doe ik u overeenkomstig artikel 41t WABM toekomen een exemplaar van de door het provinciaal bestuur van Zeeland opgestelde Tracénota-Milieu Effectrapportage Westerschelde Oeververbinding en een exemplaar van de samenvattende Nota. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft - mede op verzoek van het provinciaal bestuur van Zeeland - de Raad van de Waterstaat gevraagd haar en het provinciaal bestuur te adviseren over deze Tracénota/MER.

Voor de inspraakprocedure die met betrekking tot de Tracénota/MER wordt gevolgd verwijs ik u korthedshalve naar de in afschrift bijgevoegde advertentie. Deze advertentie is in een aantal in de betrokken regio verschijnende dagbladen en huis-aan-huisbladen alsmede in de Nederlandse Staatscourant geplaatst.

Tenslotte breng ik onder uw aandacht, dat de openbare hoorzittingen over de Tracénota/MER zijn gepland op 7 en 9 mei 1990. Tijdstippen en lokaties moeten nog nader worden vastgesteld.

Separaat zal ik u, zonder begeleidend schrijven nog 9 exemplaren van de Tracénota/MER en de samenvatting doen toekomen.

Hoogachtend,



drs. R.E. Schreuders,
adj. secretaris.

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 40 d.d. 26 februari 1990

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT – PROVINCIE ZEELAND

INSPRAAK TRACENOTA/MER WESTERSCHELDE-OEVERVERBINDING

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft – mede op verzoek van het provinciaal bestuur van Zeeland – de Raad van de Waterstaat verzocht haar en het provinciaal bestuur te adviseren over de tracénota/MER Westerschelde-oeververbinding.

In deze nota worden alternatieve oplossingen aangegeven voor tracés van een vaste verbinding over de Westerschelde met aansluitende wegen. Het betreft een drietal alternatieven met varianten.

Globaal aangeduid zijn twee tracés gelegen tussen Terneuzen en Ellewoutsdijk: één ten oosten en één ten westen van beide plaatsen, aansluitend resp. op de N 61 en de wegen rond het Sloegebied.

Het derde tracé is gelegen tussen Perkpolder (aansluitend op de N 60) en Kruiningen (aansluitend op de A 58).

De nota doorloopt de tracéprocedure van de Raad van de Waterstaat. Deze wordt gecombineerd met de procedure voor de milieu-effectrapportage (MER) en de tracévaststellingsprocedure van de provincie Zeeland.

De Commissie van Overleg voor de Wegen van de Raad van de Waterstaat stelt een ieder in de gelegenheid haar/zijn visie over de tracénota en/of het MER aan haar kenbaar te maken.

Terinzagelegging

De tracénota en de daarin opgenomen milieu-effectrapportage, alsmede een samenvattende nota, liggen van

2 maart t/m 14 april 1990

gedurende de normale openingstijden voor een ieder ter inzage bij:

- Provincie Zeeland, Informatiecentrum bureau voorlichting, Abdij 9 ingang Klooster-gang, Middelburg.
- Rijkswaterstaat directie Zeeland, Koestraat 30, Middelburg.
- De gemeentehuizen in Zeeland.
- De hoofdvestigingen van de (openbare) bibliotheken in Midden Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen.

De tracénota/MER blijft na 14 april 1990 voor inzage beschikbaar bij het Informatiecentrum bureau voorlichting van de Provincie Zeeland.

Voorlichtingsbijeenkomsten

De provincie Zeeland zal over de tracénota/MER voorlichting geven op:

- **maandag 12 maart 1990** in Ons Dorpshuis, Berghoekstraat 3, **Kruiningen**
- **dinsdag 13 maart 1990** in Het Scheidekwartier, Van Dishoeckstraat 536, **Vlissingen**
- **donderdag 15 maart 1990** in De Stenge, Stengeplein 1, **Heinkenszand**
- **maandag 19 maart 1990** in Den Hoekzak, Langestraat 1, **Oostburg**
- **dinsdag 20 maart 1990** in de Opstandingskerk, Bellamystraat 74, **Terneuzen**
- **donderdag 22 maart 1990** in Hotel van Leuven, Hof te Zandeplein 19, **Kloosterzande**.

Aanvang van de bijeenkomsten **19.30 uur**. Zalen geopend te 18.30 uur om het publiek gelegenheid te geven kennis te nemen van het beschikbare informatiemateriaal.

Informatie

Voor eventuele verdere inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Secretariaat van de Raad van de Waterstaat, tel. 070-3618719. Voor informatie over de inhoud van de nota kunt u zich wenden tot Provinciale Waterstaat Zeeland, tel. 01180-35920 tst. 346 (of 135).

Waar reacties naar toe?

Degenen die van de inspraak gebruik willen maken en hun mening over de tracénota/MER kenbaar willen maken dienen dit schriftelijk te doen en hun reacties **uiterlijk 14 april 1990** te richten aan het

Secretariaat van de Raad van de Waterstaat
Kneuterdijk 6
2514 EN 's-Gravenhage

Zij die opmerkingen indienen kunnen verzoeken hun persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Inzage Ingekomen reacties

De ingekomen reacties zullen vanaf 23 april 1990 tot aan de in mei te houden hoorzittingen ter inzage liggen bij:

- Provincie Zeeland, Informatiecentrum bureau voorlichting, Abdij 9 ingang Klooster-gang, Middelburg.
- Rijkswaterstaat directie Zeeland, Koestraat 30, Middelburg.
- De gemeentehuizen van Vlissingen, Borsele, Reimerswaal, Oostburg, Terneuzen en Hontenisse.

Uw reactie mondeling toelichten

De Commissie van Overleg voor de Wegen van de Raad van de Waterstaat stelt degenen die in hun reactie daartoe de wens te kennen hebben gegeven, in de gelegenheid hun standpunt mondeling toe te (doen) lichten in openbare hoorzittingen. Plaats en datum daarvan zullen nog nader bekend worden gemaakt.

Tracénota/MER en samenvattende nota; hoe te bestellen

De tracénota/MER Westerschelde-oeververbinding is aan te vragen bij het Informatiecentrum van het bureau voorlichting van de provincie Zeeland, Postbus 6001, 4330 LA Middelburg, tel. 01180-31400.

De kosten bedragen f 15,-.

De **samenvattende nota** is op hetzelfde adres **gratis** verkrijgbaar.

RAAD VAN DE WATERSTAAT
INSPRAAK TRACÉNOTA/MER
WESTERSCHELDE OEERVERBINDING

De Raad van de Waterstaat maakt bekend, dat zijn Commissie van Overleg voor de Wegen openbare hoorzittingen zal houden in het kader van de inspraakprocedure, die wordt gevolgd met betrekking tot de tracénota/MER Westerschelde Oeververbinding.

Datum, plaats en tijdstip hoorzittingen.

Maandag 7 mei 1990 in gebouw De Stenge, Stengeplein 1, Heinkenszand.
15.00 uur aanvang hoorzitting instanties
19.30 uur aanvang hoorzitting particulieren.

Woensdag 9 mei 1990 in de Opstandingskerk, Bellamystraat 74, Terneuzen.
15.00 uur aanvang hoorzitting instanties en particulieren.

Standpunt mondeling toelichten.

Tijdens de hoorzittingen stelt de Commissie van Overleg voor de Wegen een ieder, die daartoe schriftelijk de wens te kennen heeft gegeven, in de gelegenheid haar of zijn standpunt over de tracénota/MER Westerschelde Oeververbinding nader mondeling toe te lichten.

Inzage inspraakreacties en verslag hoorzittingen.

Gedurende de normale openingstijden liggen de schriftelijk ingekomen inspraakreacties tot 10 mei a.s. ter inzage bij:

- Provincie Zeeland, Informatiecentrum bureau voorlichting, Abdij 9 ingang Kloostergang, Middelburg
- Rijkswaterstaat Directie Zeeland, Koestraat 30, Middelburg
- De gemeentehuizen van Vlissingen, Borsele, Reimerswaal, Oostburg, Terneuzen en Hontenisse.

Vanaf 23 mei a.s. zal gedurende één maand op vorengenoemde plaatsen het verslag van de hoorzittingen ter inzage liggen.

Informatie.

Voor verdere inlichtingen kunt U zich wenden tot het Secretariaat van de Raad van de Waterstaat, tel. 070-3618719.

BIJLAGE 3

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

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage welke het toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport Westerschelde Oeververbinding heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van ir. K.H. Veldhuis.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

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

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

BIJLAGE 4

LIJST VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

reactie- tiennr.	afzender/inspreker	datum schrif- telijke reactie	korte omschrijving van belangrijkste punten van belang voor de m.e.r.
001	J. Pijpelink te Biervliet	01-03-90	Oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen maakt gebruik van de Liefkenshoektunnel.
002	Provinciaal archeoloog drs. R.M. van Heeringen	06-03-90	Aandacht voor vliedberg bij tracé 4W ter hoogte van de aansluiting T35 op Zuid-Beveland.
003	J. Willemse te Middelburg	06-03-90	Geen centrale tracés, schade aan natuur en rustverstoring in Zuid-Beveland.
004	N.V. Haven van Vlissingen	13-03-90	Tracé 3 is het best.
005	DOW Benelux N.V. te Terneuzen	13-03-90	Tracé 3 verloopt binnen 10 ⁻⁶ risicocontour. Verkeerslawaaï van tracé 3 voegt toe aan industrielawaai. Bouwputten mogen niet leiden tot grondwaterstandsverlaging met het oog op de fabrieken.
006	J. Kuurstra te Heinkenszand	13-03-90	Pleidooi voor referendum over WOV.
007	Fietzersbond cnfb	13-03-90	Aandacht voor het fietsverkeer; verwaarlozing van dit type verkeer mag niet gebeuren.
008	Gemeente Reimerswaal	30-03-90	Tracé 5 en 5W het best, o.a. omdat het aantal verkeerscontacten tussen de beide oevers van de Westerschelde het grootst is van alle tracés met daarbij het minste aantal autokilometers.
009	P. Meeusen te Vlissingen	16-03-90	Wallen langs tracé 3.
010	D.M. Paauw te Borsselle	13-03-90	Tracés 3 en 4 geven toch belasting van de Zak van Zuid-Beveland vanwege sluisverkeer.
010a	A. de Winter- van de Dries te ?	13-03-90	Identiek aan reactie nr. 10
010b	G. Minnaard te Arendskerke en 5 andere ondertekenaars	13-03-90	Identiek aan reactie nr. 10
011	A. van de Parel te Heinkenszand	19-03-90	Voorstel voor twee tunnels: één voor tracé 2 en één voor tracé 5.
012	Het Zeeuwse Landschap te Heinkenszand	20-03-90	Alle alternatieve tracés leveren ernstige milieugevolgen op. Verlies aan intergetijde gebieden wordt niet gecompenseerd. Gevolgen van de Liefkenshoektunnel op de aanleg van een WOV zijn niet nagegaan. Als WOV nodig is dan uit te voeren als tunnel vanwege besparing van de intergetijdegebieden.
013	J. Ph. Salomé te Terneuzen	19-03-90	Voorstel voor kanaal door de "Kop van Walsorden" en dam in de Westerschelde ter hoogte van Kruintingen Perkpolder.
014	S.M. Nijsten te Borsselle	24-03-90	Tracés 3 en 4 betekenen einde van het landbouwbedrijf van Dhr. Nijsten.

015	Nederlandse Visserbond, afd. Zuid Nederland te Tholen	15-03-90	De uitspraak in de tracénota-MER op blz. 224 dat " de effecten van aanleg en gebruik van de WOV op de onderwaterflora en fauna van de Westerschelde - ongeacht het tracé - beperkt van omvang en plaatselijk van aard zijn", wordt betwist.
016	C. en J. Smits te Ovezande	27-03-90	Doorsnijding door tracés 3 en 4 van boomgaard. Voostel voor een ander tracé - verloop.
017	K.C. Stoop (?) te Hulst	27-03-90	Economische en maatschappelijke belangen prevaleren kennelijk over die van natuur en landschap. Nul-alternatief is het best.
018	P. Koppejan te Hoek	25-03-90	Aandacht voor mitigeren van geluidoverlast bij de kruising van tracé 3 met de S21 bij Wulpenbek.
019	Gemeente Kapelle	29-03-90	Voorkeur voor tracé 5.
020	P.M. Oosthoek te Breda	02-04-90	Nieuw tracé-voorstel ten westen van tracé 3 met als voordeel o.a. minder belasting van de Zak van Zuid-Beveland en de Inlaag van 1887 ten NW van Ellewoutsdijk.
021	? te Ovezande	08-04-90	Aantasting van de GLE door sluipverkeer. Bevordering autoverkeer is in strijd met nationaal milieubeleid.
022	WOV- werkgroep Val-Griete te Zaamslag met handtekeningen van 157 bezwaardeden tegen tracé 4	03-04-90	Bezwaren tegen tracé 4 in Zeeuws-Vlaanderen: doorsnijdt stil gebied en ligt te dicht bij woonbebouwing.
023	L.C.de Vos te Borssele	02-04-90	Doorsnijding van landbouwgrond bij tracés 3 en 4.
024	Wijkcomitee Pauwenburg te Vlissingen	30-03-90	Verklaart zich tegen de aanleg van een WOV op milieu-gronden.
025	J.M. Zaadnoordijk te Vlissingen	31-03-90	Tracénota-MER heeft geen aandacht besteed aan de flora en fauna van de Westerschelde; dat moet worden aangevuld. Een geboorte tunnel zou het best zijn voor de Westerschelde. Welke oplossingen worden geboden voor langzaam overkruisend verkeer? Ook zijn de veiligheidsaspecten van het gebruik van een WOV onvoldoende onderzocht.
026	L. de Jonge te Borssele	02-04-90	Overlast voor woonplek vanwege tracé 4.
027	Mw. Talmont-van Hiele te Ovezande	02-04-90	Vermijdt aantasting van de Zak van Zuid-Beveland. Een centraal tracé is ongunstig voor het aantal autokilometers en dus voor het milieu. Tracé 5 is dan het best.
028	P.J.A. Ardonne te Kloosterzande	31-03-90	Geen aandacht voor het belang van het langzame (fiets) verkeer en het openbaar vervoer. Laat het belang van de economie niet prevaleren over dat van het milieu. Tracé 5 veroorzaakt last voor de bebouwde kom van Kloosterzande.
029	Eveline de Lange te Nisse	03-04-90	Bezwaar tegen alle tracés 4 vanwege aantasting door sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland en isolatie van Ellewoutsdijk en Nisse. Tracé 5 is beter.
030	J. de Winter te 's- Heerenhoek	04-04-90	De economische verwachtingen zijn te hoog gespannen. De nadelen overtreffen de voordelen.
031	P. Remijn te 's-Heerenhoek	29-04-90	Doorsnijding van landbouwgrond en milieubezwaar voor woning bij aanleg tracé 3 of 4.
032	Gemeente Middelburg	03-04-90	Het bestuur betreurt het afvallen van tracés 1 en 2. Afgezien daarvan is 3 het beste tracé. Tracé 5 wordt niet genomen (via tracé 3 of 4).
033	Gemeente Duiveland	02-04-90	wordt genomen (via tracé 3 of 4).
034	Dorpsraad Baarland	02-04-90	Voorkeur voor tracé 3.
035	F.J. en F.P.Sinac te ?	01-04-90	Geen centrale tracés vanwege sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland. Voorkeur voor tracé 5.
036	P. Dieleman te Zaamslag	05-04-90	Schade aan het landbouwbedrijf/nertsfokkerij bij aanleg van tracé 3 of 4. Tracé 5 is het best.
037	P. van 't Westeinde te Borssele	02-04-90	Doorsnijding van landbouwbedrijf door tracé 4. Bezwaar tegen tracés 3 en 4 o.a. vanwege sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland. Voorkeur voor tracé 5.

038	P.J. de Regt te Terneuzen	04-04-90	Bezwaar tegen tracé 4 vanwege de verstoring van de Val en de Griete en de schuine doorsnijding van landbouwgebied. De Reuzenhoeksedijk zal nog meer dan nu het geval is, sluiproute worden. Het nulplusalternatief is het best, gevolgd door tracé 5.
039	Gemeente Westkapelle	05-04-90	Voorkeur voor tracé 3.
040	C.A. Sinac te ?	05-04-90	Bezwaar tegen de tracés 3 en 4, voorkeur voor tracé 5.
041	J. de Jonge te Borssele en 139 mede-ondertekenaars van het bezwaarschrift	13-03-90	Voorkeur voor tracé 5, vanwege milieu-bezwaren verbonden aan de tracés 3 en 4.
042	J. de Jonge te Borssele	?	Als reactie 41 vanwege ernstige belasting van landbouwbedrijf.
043	J.A. Boonman te Borssele	?	Doorsnijding van landbouwbedrijf door tracé 4W, voorkeur voor tracé 5.
044	J. Vermue te Borssele	06-04-90	Als voor reactie nr. 43.
045	Gemeente Hulst	06-04-90	Voorkeur voor tracé 5 omdat de milieu-overwegingen zwaarder wegen dan het argument tijdwinst bij aanleg van een centraal tracé. De contactmogelijkheden tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en Midden- Zeeland zijn het grootst bij tracé 5 omdat daarbij het veer Vlissingen-Breskens gehandhaafd blijft.
046	Dorpsraad Borssele	06-04-90	De tracés 3 en 4W vormen barrières die Borssele en Ellewoutsdijk en omgeving isoleren van de rest van de gemeente Borssele. Er wordt gewezen op de cumulatie van effecten van vele activiteiten in en bij het Sloegebied. Aandacht voor de Westeindse Weel als natuurgebied ontbreekt. Van alle onderzochte tracés is tracé 5 de minst ongunstige.
047	Ing. E.J. van de Laan te Terneuzen	06-04-90	Analyse van de haalbaarheid van de tracés 3, 4W en 5 met als conclusie dat vanwege verkeersaanbod en het vrachtvervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen alleen tracé 5 enig perspectief biedt.
048	Zeeuwse Jeugdraad te Middelburg	04-04-90	Met de voorstellen voor een WOV verslechtert de situatie voor het langzame verkeer tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en Midden-Zeeland; dat is belangrijk voor de jeugd.
049	J.H.J. Nijsten te Borssele	03-04-90	Tracés 3 en 4W zullen schade aan de gezondheid en aan het landbouwbedrijf van betrokkenen toebrengen.
050	Rijkshoofding specteur van het verkeer in het district Zuid-West te Breda	05-04-90	De tracénota-MER besteedt onvoldoende aandacht aan de betekenis van het goederenvervoer, internationale en nationale aspecten van de verkeersstromen, de belangen van het openbaar vervoer en de gevolgen van een centraal tracé voor het zuidoostelijk deel van Zeeuwsch-Vlaanderen.
051	Gemeente Arnhemuiden	04-04-90	Voorkeur voor tracé 3.
052	J. Vermue te Borssele	09-04-90	Schade aan het landbouwbedrijf en woonmilieu. Negatieve beïnvloeding van het natuurgebied 'de Westeind-sche Weel'. Tracé 5 geniet de voorkeur.
053	Stichting Landelijk Fietsplatform te Nieuwegein	09-04-90	De tracénota-MER besteedt onvoldoende aandacht aan de oversteekmogelijkheden voor fietsers.
054	M. Meulenberg te Oudelande	05-04-90	De aanleg van een WOV is niet in overeenstemming met het landelijk milieubeleid het autogebruik terug te dringen.
055	Mw. A. Meulenberg Vellema te Oudelande	03-04-90	Bezwaar tegen de aanleg van een WOV, omdat die o.a. aanleiding zal zijn toch een snelweg door de Zak van Zuid-Beveland aan te leggen.
056	M.J.A. Mol te Borssele	05-04-90	Schade aan het fruitteeltbedrijf bij uitvoering van tracé 3 of 4W.
057	H.W.E.M. Snoeck te Zaamslag	08-04-90	Schade aan het leefmilieu (geluid en gezondheid) van betrokkenen bij uitvoering van tracé 4W-EW.
058	Mw. W. Nijsten-Luijks te Borssele	?	Schade aan het fruitteeltbedrijf bij uitvoering van tracé 2, 3 of 4W.
059	Gemeente Bruinisse	06-04-90	Voorkeur voor tracé 3 gevolgd door 4W.

060	J. Bosselaar te Oudelande	07-04-90	Voorkeur voor tracé 5.
061	M.P. de Broekert te Ellewoutsdijk	07-04-90	Bezwaar tegen tracés 3 en 4W. Tracé 4W isoleert Ellewoutsdijk.
062	J.M. Nijsten te Borssele	05-04-90	Schade aan het landbouwbedrijf en milieu bij uitvoering van tracé 2, 3 of 4W.
063	G.J. Kloosterman te Waarde	09-04-90	Pleidooi voor een nieuw alternatief oostelijk van de veerhavens van Kruiningen en Perkpolder in de vorm van een dubbele tunnel voor snelverkeer en langzaam verkeer.
064	J. de Steur te Ovezande	06-04-90	Aantasting van de Zak van Zuid-Beveland bij uitvoering van tracé 3 of 4W. Een WOV is in strijd met het landelijk milieubeleid.
065	J.M.G. Sommeier	09-04-90	De tracés 3 en 4 W verstoren de ecologische en cultuurhistorische eenheid van het gehele landschappelijke complex ten zuiden van rw.58. Vogeltrekroutes, fourageer- en vluchtgebieden worden aangetast. Deze tracés zullen onwillekeurig ook leiden tot een toename van verkeer door de Zak van Zuid-Beveland. Waaronder is tracé 2W buiten beschouwing gebleven?
066	Mw. J. Nijsten-de Kok te Borssele	09-04-90	Schade aan woon- en leefmilieu.
067	Fam. Mathlener te Ovezande	?	Verkeersoverlast in Ovezande, die met de aanleg van een WOV volgens tracé 3 of 4W nog zal toenemen.
068	Afdeling Borssele van de PvdA	08-04-90	Tracé 2 moet in de afweging worden betrokken, tracés 3 en 4W leiden tot een onaanvaardbare aanslag op het milieu en de leefbaarheid van de Zak van Zuid-Beveland.
069	A. Provoost te Oostburg	09-04-90	Aanleg van een WOV volgens één van de centrale tracés valt niet te rijmen met het overheidsbeleid, inzake het milieu omdat het leidt tot meer autokilometers en minder voorzieningen voor het langzame verkeer. Realisering van het tracé 4 zal een isolement in West Zeeuwsch-Vlaanderen doen ontstaan. Tracé 5 is wellicht wel aanvaardbaar.
070	C.J.D. Boonman te 's-Heerenhoek	09-04-90	Tracés 3 en 4W leiden tot ernstige schade voor landbouw en milieu. Aanleg daarvan is in strijd met het overheidsbeleid inzake het milieu. De GLE van de Zak van Zuid-Beveland moet de randpolders langs de Westerschelde insluiten. Uitsluiting daarvan is kennelijk middel om een WOV volgens tracé 3 of 4W mogelijk te maken.
071	Ing. P.N. de Regt te Zaamslag	09-03-90	Voorkeur voor één van de centrale tracés; afwijzing van tracé 5.
072	Jan Christiaansen te Groningen	20-03-90	Aanleg van een WOV is tekenend voor de verwoesting van het milieu in Zeeland.
073	Ria Boonman te Lewedorp	09-04-90	Tracés 3 en 4W tasten het milieu en de landbouw van de Zak van Zuid-Beveland ernstig aan. Borssele en Ellewoutsdijk zullen er door worden geïsoleerd. Tracé 5 is het best; het levert de meeste verkeerscontacten tussen de beide oevers van de Westerschelde met de minste autokilometers.
074	R. Jagersma en M. Dekker te 's-Heerenhoek	08-04-90	Tracé 5 is het minst belastend voor het milieu en gunstig voor toerisme.
075	Provincie Oost-Vlaanderen te Gent	09-04-90	Een WOV dient aantrekking van internationaal verkeer op de lijn Rotterdam-Calais te vermijden. Aanleg van tracé 4 in brug-tunnel-combinatie is het best. Tracé 5 geeft geen goede aansluiting op de Vlaamse wegenstructuur.
076	Advocaten Boogaard te Middelburg namens A.C. Overbeeke en P. de Winter te Borssele en N.C.J. Werrri te 's-Heerenhoek	09-04-90	Tracés 2W, 2O, 3 en 4W zullen ernstige schade aan de landbouwbedrijven en het woonmilieu veroorzaken.
077	Minderhoud MTS J.D.P. & G.C.J. te Oudelande	10-04-90	Tracés 3 en 4W zullen ernstige schade opleveren voor de landbouw, het woonmilieu en de gezondheid van bevolkingen onder wie CARA patiënten.
078	J.M. Bannink te Vlissingen	11-04-90	Nulalternatief behoort als volwaardig alternatief te worden beschouwd. Daarnaast is speciale aandacht nodig voor het nulplusalternatief als meest milieuvriendelijk alternatief. (Dit alternatief omvat de huidi-

079	M.J. Nijssen te Borssele	09-04-90	ge situatie met ontwikkeling van een goede aansluiting op de Liefkenshoek(tunnel). Tracés 3 en 4W zullen ernstige schade opleveren voor de landbouw, de bedrijfsruimte en het woonklimaat.
080	A. Boonman te Nieuwdorp	09-04-90	Tracés 3 en 4W zullen ernstige schade opleveren voor de landbouwbedrijfsvoering en het woonklimaat van betrokkenen. Deze tracés zullen ook het sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland in de hand werken.
081a	Douaneagentschap Van Den Broucke te Breskens	10-04-90	Identiek aan reactie nr. 81d.
081b	Diepvries Oosterbaan B.V. te Breskens	10-04-90	Identiek aan reactie nr. 81d.
081c	Koelhuizen Oosterbaan B.V. te Breskens	10-04-90	Herovergeving van tracé 2 is nodig. In tweede instantie heeft tracé 3 de voorkeur gevolgd door tracé 5 en 4W met tunnel bij Sluiskil.
081d	Transport Vooruit te Breskens en te Padborg (Danmark)	10-04-90	De tracénota-MER behandelt de belangen van Hulst en Hontemisse niet. Duidelijke voorkeur voor tracé 5. In verband met de tracés 3 en 4W mag tijdswinst niet met autokilometers worden vergeleken.
082	E.L.A. Wauters te Hulst	12-04-90	Tracés 3 en 4W leveren de gewenste hoogwaardige noord-zuid verbinding. Tracé 4W mag de oostelijke uitbreiding van Terneuzen niet hinderen.
083	Gemeente Terneuzen	10-04-90	Het MER schiet tekort op het gestelde in de Wabm. art. 41j, lid 1, onder b en d en art. 41aa, lid 2 en art. 41ai. Tracés 3 en 4W zijn uit milieu oogpunt onaanvaardbaar. De GLE behoort het gebied rondom Ellewoutsdijk te omvatten. De barrièrewerking van tracé 4W op Ellewoutsdijk zal het dorp onleefbaar maken. De aantasting van het buitendijkse gebied wordt onderschat o.a. met betrekking tot de geluidbelasting. Evenzo de gevolgen van zwaar bouwverkeer op wegen die daarop niet zijn berekend. De uitstraling van wegverlichting is ongunstig voor de woonkernen en het buitengebied.
084	De werkgroep "Ellewoutsdijk zegt NEE tegen WOV" en 178 bezwaarschriften	10-04-90	De tracés 3 en 4W zullen het woonklimaat van het rustige Ellewoutsdijk en omgeving op onaanvaardbare wijze aantasten. De aanleg van een WOV is in strijd met het rijksbeleid het aantal autokilometers terug te dringen.
085	C. Traas en J.J. Traas-Dekker te Ellwoutsdijk	11-04-90	Beveland en het woonklimaat zullen ernstig worden aangetast.
086	G.J. Schuurman te Nieuwdorp	11-04-90	De Raad van Borsele betreurt dat het tracé 2 buiten beschouwing is gebleven en verzoekt dit tracé alsnog uit te werken met de bijbehorende gevolgen. De Tracénota-MER verzuimt aan te geven dat de dorpen Borssele en Nisse zijn aangewezen als van rijkswege beschermde dorpsgezichten.
087	Gemeente Borsele	11-04-90	Schade aan het fruitteeltdrijf en de gezondheid van betrokkenen bij uitvoering van de centrale tracés.
088	J. Smits, J.J.C. Smits en A.L.M. Smits te Ovezande	30-03-90	Schade aan het landbouwbedrijf van betrokkene bij uitvoering van de centrale tracés.
089	H. van Sitee te 's-Heerenhoek	11-04-90	Als voor reactie nr. 89.
090	L.W.M. de Winter te Ovezande	06-04-90	Als voor reactie nr. 89.
091	M. Rijk te Nieuwdorp	09-04-90	Als voor reactie nr. 89.
092	D. Boonman, L.J. Boonman en J.L.D. Boonman te 's-Heerenhoek	?	Pleidooi voor handhaving van de bestaande veerverbindingen.
093	H.A.F. en G.A. Vlasblom te Oudelande	11-04-90	De Tracénota-MER onderbelicht de positieve effecten van tracé 5. De in de startnota geuite doelstelling dat de WOV zich richt op "de verbetering van de verkeersplanologische positie van Zeeuwsch-Vlaanderen in zijn totaliteit", is zonder uitleg vervangen door de regionale en interregionale functie van de WOV voor
094	Gemeente Hontemisse		

095	Bezwaarschrift van de Dorpsraad Oudelande/147 ingevulde en ondertekende exemplaren Dow Benelux N.V. te Terneuzen	11-04-90	alle delen van Zeeland aan weerszijde van de Westerschelde. De mate waarin de WOV de economische centra Middelburg-Vlissingen-Sloegebied met Terneuzen en de Kanaalzone verbindt is onevenredig zwaar in de effectbeoordeling meegenomen. Het aantal vervoersrelaties over de Westerschelde als gevolg van een WOV is belangrijker dan het criterium tijdwinst en had moeten worden meegewogen in de effectenbeoordeling. De effecten op de economie, recreatie, onderwijs- en medisch sociale voorzieningen worden onevenredig zwaar gewogen voor de centrale tracés vergeleken bij tracé 5. De reactie dringt erop aan aanvullend onderzoek te doen op al deze terreinen om tracé 5 een volwaardige plaats te geven in de eindafweging. Isolatie van Ellewoutsdijk, Oudelande en Borssele als gevolg van (tracés 3 en 4W van) de WOV.
096			
097	S. Pikkaart te Ellewoutsdijk	09-04-90	Aanvulling op de brief van 13-03-90. De uitvoering van tracé 3 zal waarschijnlijk met zich mee brengen dat de propyleen-ethyleen en naphtha leidingen in de Westerschelde van Dow Benelux verlegd dienen te worden. De Tracénota-MER houdt met de kosten en effecten daarvan geen rekening. Ook op het land zullen omleggingen, versterkingen etc. van infrastructuur van Dow Benelux gemaakt moeten worden bij aanleg van tracé 3. Aanvullend onderzoek naar de morfologische veranderingen in de Westerschelde als gevolg van een WOV is gewenst.
098	Das rechtsbijstand namens Dhr. en Mw. C. Schipper te Ellewoutsdijk	12-04-90	Ernstig bezwaar tegen vooral tracé 4W maar ook tegen tracé 3. Tracé 4W zal woonsituatie van betrokkene rechtstreeks ongunstig beïnvloeden.
099	P.N. de Jonge te 's-Heerenhoek	11-04-90	Ernstig bezwaar tegen tracés 3 en 4W vanwege rechtstreekse beïnvloeding van de woonsituatie.
100	D66 Democraten Zeeland te Middelburg	11-04-90	Het tracé van de aansluitende S11 op tracé 3 en 4W van de WOV voert direct over woning en terrein van betrokkene.
101	Van der Wijst advocaten namens J.B.A. Adriaanssen te Vlissingen	11-04-90	Tracé 2 had niet buiten beschouwing mogen blijven in de 2e fase van de opstelling van de Tracénota-MER. Waarom kon in de 2e fase wel een nieuw tracé (4W-EW) worden toegevoegd? Tracé 2 dient alsnog te worden uitgewerkt.
102	Maatschap Gebroeders Rentmeester te 's-Heerenhoek	10-04-90	Woonboerderij van betrokkene ligt zeer dicht bij tracé 4W. Derhalve bezwaar tegen dit tracé vanwege ernstige beïnvloeding van het woonmilieu.
103	H.M. Rijk en J. Rijk-Vermue te Wolphaartsdijk	?	Tracés 3 en 4W zullen schade opleveren aan het landbouwbedrijf van betrokkenen vanwege doorsnijding, geluidhinder en verkeersonveiligheid.
104	H.M. de Jonge en J.C. de Jonge-op 't Hof	10-04-90	De Tracénota-MER heeft het effect op het leefmilieu van de bewoners van Zuid-Beveland en Zeeuwsch-Vlaanderen niet meegenomen.
105	Afd. West Zuid-Beveland van de Christelijke Boeren- en Tuindersbond te Nisse	11-04-90	De aansluiting van de S11 op de tracés 3 en 4W van de WOV zal de woonsituatie van betrokkenen rechtstreeks beïnvloeden of onmogelijk maken.
106	J.J. en A. Handeel te Heinkenszand	02-04-90	Voorkeur voor tracé 5 vanwege de agrarische belangen in de Zak van Zuid-Beveland.
107	F.A.M. Rentmeester	?	Aanleg van de WOV zal belemmeringen opwerpen voor het langzame landbouwverkeer door ondernemers met landbouwgrond aan weerszijden van de Westerschelde. Voorkeur voor tracé 5.

108	C.J.S. en C.P. van Cadsand te Zaamslag	12-04-90	Bij aanleg van tracé 3 of 4W van de WOV zal het verkeer afnemen over de N61 tussen Terneuzen en Ter Holve. Betrokkenen, die wonen en hun landbouwbedrijf dicht bij de N61 hebben, vragen om dit goed te betrekken bij de besluitvorming (met m.e.r.) over de aanpassing van dit gedeelte van de N61.
109	J.C. Quist-Rouw	09-04-90	Aanleg van tracé 3 of 4W van een WOV zal de landbouwgrond van betrokkene doorsnijden en de bereikbaarheid van percelen bemoeilijken.
110	M.G. Nagelkerke te 's-Heerenhoek	10-04-90	Tracé 3 of 4W zal het gebied van 's-Heerenhoek nog verder belasten dan nu al het geval is door de industrie van het Sloegebied. Tracé 5 heeft de voorkeur.
111	Fam. van der Heul te Oudelande	09-04-90	Eernstig bezwaar tegen met name tracé 4W (en in mindere mate tegen tracé 3), die het woon- en leefmilieu van betrokkenen sterk zullen beïnvloeden. Voorkeur voor tracé 5.
112	Ir. W.A. Reyers, ir. F.C. Hendriks en E.R. van Reymersdal te Ellewoutsdijk	12-04-90	De toename in autokilometers als gevolg van de WOV is in strijd met het rijksbeleid inzake het milieu. De Tracénota moet opnieuw worden bezien in het licht van de uitgangspunten van het NMP plus. De effecten van de tracés 3 en 4W zullen een grotere negatieve uitwerking hebben op de natuur en het landschap van de Zak van Zuid-Beveland en niet beperkt blijven tot de directe omgeving van de tracés. Pleidooi voor een betere onderbouwing van de economische noodzaak van de aanleg van een WOV. Heroverweging van tracé 2 is wellicht nodig. Ten einde te komen tot een voor het milieu aanvaardbare oplossing moet de periode van 25 jaar particuliere exploitatie en de hoogte van de toelagen ter discussie staan. De Tracénota-MER biedt onvoldoende basis om een keuze over de WOV en in het bijzonder over tracé 4W te kunnen maken.
113	M. Witte te 's-Gravenpolder	11-04-90	Bezwaar tegen de tracés die de Zak van Zuid-Beveland zullen aantasten als natuur- en woongebied. De leefbaarheid van de dorpen Ellewoutsdijk en Eorssse zal achteruit gaan.
114	J.J. de Jager te Kattendijk	11-04-90	Pleidooi voor het nul-alternatief, omdat met de aanleg van een WOV weer een stuk landelijk gebied wordt aangetast, waarvan in Nederland weinig is overgebleven. De woonkwaliteit van de Zak van Zuid-Beveland zal erop achteruit gaan. Een WOV is niet nodig voor medische-sociale voorzieningen. Die zijn voldoende aanwezig o.a. in Gent. Waarom is de oeververbinding niet ontworpen voor mede gebruik voor het langzame (fiets) verkeer? In de Tracénota is onvoldoende rekening gehouden met het recreatieverkeer en het openbaar vervoer.
115	R. Backx te Oudelande	20-03-90	Bezwaar tegen tracés 3 en 4W. Die tasten de Zak van Zuid-Beveland aan. Tracé 2 en 5 zijn aanvaardbaar.
116	C.C. Stekete te Oudelande	10-04-90	Bezwaar tegen tracés 3 en 4W. Tracé 4W zal uiteindelijk leiden tot een doorsnijding van de Zak van Zuid-Beveland. Waarom is geen enquête gehouden onder de verengebruikers over de aanleg van een WOV? Waarom is het ontwerp niet ingesteld op landbouwverkeer? Een centraal tracé zal leiden tot isolatie van delen van Zeeuwsch-Vlaanderen. Tracé 5 met handhaving van het autoverkeer - Breskens biedt de beste oplossing.
117	Harry Raad en Gerda Spaander te Kruisingen	10-04-90	De Tracénota-MER maakt duidelijk dat het niet langer gaat om de vraag: komt er een WOV? Een WOV benaddeelt de auto-loze verkeersdeelnemer. Binnendijkse natuurbouw (inlagen en karrevelden) is geen compensatie voor verlies aan buitendijks gebied in de Westerschelde. Het nul-alternatief heeft de voorkeur, gevolgd door tracé 5.
118	Ary Goud te Oudelande	11-04-90	Tracés 3 en 4W zijn onaanvaardbaar uit milieu-oogpunt. Tracé 5 biedt een goede oplossing. Pleidooi om tracé 2 alsnog in overweging te nemen.
119	R.H. Trioli	11-04-90	Voorkeur voor tracé 3BT of 2.

120	A.P. de Waal te Kloosterzande	11-04-90	Uitvoering van tracé 5 zal leiden tot achteruitgang van het woongenot in Kloosterzande vanwege café- en discobezoek vanuit Midden-Zeeland.
121	P. David te Sluiskil	08-04-90	Tracé 4W zal schade aan het landbouwbedrijf veroorzaken vanwege doorsnijding van een perceel.
122	Jan Geldof te Driewegen	13-04-90	Een WOV benadeelt het langzame verkeer. Tracé 5 is nog het meest aanvaardbaar. Tracés 3 en 4 berokkenen schade aan de Zak van Zuid-Beveland.
123	Maatschap Gebr. Rijk te 's-Heerenhoek	11-04-90	Tracé 5 is het best. De centrale tracés tasten de Zak van Zuid-Beveland aan.
124	C. Teut-Goeree te Ellewoutsdijk	11-04-90	Eerstige bezwaren tegen uitvoering van een WOV volgens tracé 3 of 4W vanwege overgevoeligheid van het gehoor van bezwaarde en gezondheidsschade.
125	E.S. Dieleman te Hoek	12-04-90	De Tracénota-MER gaat voorbij aan de belangen van de echte Zeeuwsch-Vlaming. Twee verbindingen zijn beter dan één, vandaar voorkeur voor tracé 5.
126	S. Verburg-v.Pienbroek te 's-Gravenpolder	13-04-90	Nulalternatief is het beste gevolgd door tracé 5.
127	D. Boonman te Ovezande	11-04-90	Tracés 3 en 4W zijn onaanvaardbaar voor natuur, landschap en woonklimaat.
128	F. Moelke te Oudelande	10-04-90	Tracé 5 heeft de voorkeur. De centrale tracés plegen een aanslag op landbouw, natuur, woon- en werkklimaat in de Zak van Zuid-Beveland. Zij zullen ook ongewenst sluipverkeer richting Goes tot gevolg hebben.
129	N. Boonman te Nieuwdorp	09-04-90	Tracés 3 en 4W berokkenen schade aan het woonmilieu van betrokkene.
130	Nederlandse Jeugdbond voor Natuurstudie en de Jeugdbond voor Natuur- en Milieustudie te Middelburg	? -04-90	In de Tracénota-MER wordt geen rekening gehouden met de betekenis van de Westerschelde als belangrijk "Westland"-gebied in de zin van de Conventie van Ramsar (!).
131	L.A. Van Dixhoorn te Walsoorden	11-04-90	Waarom bevat de Tracénota-MER geen voorstellen tot compenserende natuurbouw buitendijks? De locatie voor compenserende natuurbouw bij tracé 5 in fig. 8.17 is misplaatst, omdat het gebied waardevol voor de landbouwkundige bedrijfsvoering van betrokkene is.
132	Mw. J. Petterson te Hulst	11-04-90	Gekant tegen elke vorm van WOV. De Liefkenshoektunnel maakt een WOV overbodig.
133	N.V. Provinciale Zeeuwse Energie - Maatschappij te Middelburg	12-04-90	De consequenties van de tracés op bestaande nettenstructuur en bedrijfsvoering van de PZEM worden aangegeven ook op kaart. De kosten, vooral bij tracé 3, zullen hoog oplopen. De WOV zou nutsleidingen moeten opnemen. Dat blijkt niet uit de Tracénota-MER.
134	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen te Terneuzen	12-04-90	Een zo westelijk mogelijk gelegen WOV is het best. Daarom wordt het afvallen van Tracé 2W betreurd, ook al omdat het tracé 3 bemoeilijkt wordt door de externe veiligheidsproblematiek. De Tracénota-MER bestudeert in onvoldoende mate de aansluiting van een WOV op het Belgische hoofdwegenverkeersnet.
135	Gemeente Oostburg	12-04-90	Het gemeentebestuur betreurt het afvallen van tracé 2 en pleit dit tracé alsnog in de besluitvorming te betrekken. De Tracénota-MER houdt geen rekening met het aspect hulpverlening bij calamiteiten op en langs de WOV. Het langzame verkeer wordt benadeeld bij een WOV.
136	Fruitteelbedrijf Gebr. Manneke te Breskens	10-04-90	Heroverweging van Tracé 2 wordt bepleit.
137	Brabants/Zeeuwse werkgeversvereniging, Sectie Zeeland te Sas van Gent	12-04-90	Tracé 2 is het best. Tracé 3 zou wel eens problematisch kunnen zijn vanwege veiligheidsnormen en geluidshinder met betrekking tot aangrenzende industrieterreinen. Het is een ernstige tekortkoming dat de Tracénota-MER de aansluiting op het Belgische wegennet niet behandelt.
138	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas	19-04-90	De reactie bepleit een snelle aanleg van de WOV in verband met het internationale vervoer tussen de regio Rotterdam en West-België/Noord Frankrijk en via de Kanaaltunnel Zuid-Engeland. Het beste en kortste tracé voor deze route is tracé 2. Tracé 2 zou alsnog in studie genomen moeten worden. Met het oog daarop dient

139	J., H. en N. Vermue te 's-Heerenhoek	11-04-90	de aansluiting van de WOV op het Belgische hoofdwegen verkeersnet uitgewerkt te worden. Tracé 5 is waarschijnlijk niet aantrekkelijk voor het internationale verkeer, omdat de waarschijnlijk minder dure route via de Liefkenshoektunnel de voorkeur krijgt. Het landbouwbedrijf van betrokkenen zal worden doorsneden door tracés 3 en 4W en daarom ernstig schade lijden.
140	M. Boonman te Nieuwdorp	09-04-90	Aanleg van tracé 3 of 4W zal tot een onaanvaardbare woonsituatie voor betrokkenen leiden.
141	J.S. Boonman te Nieuwdorp	09-04-90	Als voor reactie nr. 140.
142	J. Duijinkerke en D.J. Duijinkerke-Mallekoete te Nieuwdorp	09-04-90	Als voor reactie nr. 140.
142a	Carijn 't Hart te Ellewoutsdijk	10-03-90	Tracé 4W zal betekenen dat het huis van Carijn moet verdwijnen.
143	Dierenpensioen "de Ellewout" te Ellewoutsdijk	28-03-90	Tracé 4W zal ernstige overlast en beïnvloeding van de woon- en werksituatie van betrokkenen veroorzaken.
144	Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland te Nisse	09-04-90	De Stichting wijst erop dat de gehele Zak van Zuid-Beveland en het aangrenzende buitendijkse schorrengebied een ecologisch en cultuurhistorisch geheel vormt. De centrale tracés zullen onwillekeurig leiden tot een aantasting van het totale gebied van de Zak. Ook internationaal georiënteerde verkeersstromen zullen hieraan gaan bijdragen ondanks de stelling in de Tracénota-MER dat het om een (inter) regionale verbinding gaat (zie b.v. blz. 179-180 van de Tracénota-MER). De Nota schiet te kort op de aspecten stank, visuele hinder, invloed op de vogelbroedgebieden in de Zak en beleving van het landschap. De informatie in de Nota is weinig gekwantificeerd. Tracés 2 en 5 bieden een beter perspectief uit milieuoogpunt dan de tracés 3 en 4W. Tracé 2 is ten onrechte geschrapt als reëel alternatief. De noodzaak van een WOV is daarnaast nog niet eens echt aangetoond. Hebben de grote proces industrieën aan weerszijde van de Westerschelde wel zo'n behoefte aan een directe verbinding? De reactie houdt een vergelijkende analyse in van de in de Tracénota-MER gepresenteerde tracés. Het nul-alternatief had als volwaardig alternatief moeten worden beschouwd. In de vergelijking van de alternatieven komt het nul-alternatief steeds alleen in de eindrangschikking per aspect voor. De toeristisch-recreatieve functie van de aanlandingspunten (blz. 183 van de Tracénota-MER) vallen in het niet bij de aantoonbare belangstelling voor de veerdiensten. De Tracénota-MER stelt op blz. 178 onterecht dat geen van de oplossingen de scheepvaart nadelig zal beïnvloeden. Elke brugpijler (of damvak) vormt immers een obstakel. Hoe staat het met vervoer van gevaarlijke stoffen en de mogelijkheden voor het langzame verkeer? Pleitdooi voor aanleg van een WOV vanwege aangetoonde noodzaak. Verzoek om tracé 4 O opnieuw in overweging nemen. Tracé 4W vormt de tweede keuze. De reactie vraagt aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De WOV moet dat mogelijk maken. Vandaar brug-tunnel verbinding of brug. De belangen van de gemeente liggen voornamelijk in de toeristisch-recreatieve sfeer. Daarom afwijzing van tracé 4 en van variant 5V. De gemeente verzoekt tracé 2 alsnog te heroverwegen. De WOV is nodig vanwege bereikbaarheid vanuit Midden- en Noord-Zeeland van Zeeuwisch-Vlaanderen, België en Noord-Frankrijk. Afwijzing van nul-alternatief en tracé 5 en variant 5V. Voorkeur voor tracé 3. Een goede aansluiting op het Belgische hoofdwegenverkeersnet is essentieel.
145	Dorpsraad 's-Heerenhoek	10-04-90	
146	Dienstcommissie Provinciale Stoomboot diensten, provincie Zeeland te Hansweert	12-04-90	
147	EVO Regio Zeeland, NOB-Wegtransport Regio Zeeland, PCB-wegvervoer Regio Zeeland, Nederlands Vervoer Regio Zeeland te Goes Gemeente Valkenisse	09-04-90	
148	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord Zeeland te Middelburg	12-04-90	
149		12-04-90	

150	Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist	17-04-90	<p>De Tracénota-MER verschafft geen inzicht in de invloed van de alternatieven van de WOV op de infrastructuur in overig Zeeland. Er is een voorkeur voor tracé 5. De Rijksdienst heeft ernstig bezwaar tegen tracé 4 vanwege verstoring van de ruimtelijke samenhang van verschillende cultuurhistorische waardevolle objecten in de Ellewoutsdijkse polder. Vanuit hetzelfde oogpunt is er ook bezwaar tegen een nieuw weggedeelte door de Kraayertpolder bij 's-Heerenhoek (tracés 3 en 4) met de suggestie de huidige tracés van de S10 en S11 te volgen.</p> <p>door de Kraayertpolder bij 's-Heerenhoek (tracés 3 en 4) met de suggestie de huidige tracés van de S10 en S11 te volgen.</p>
151	D66 Borsele	10-04-90	<p>Bezwaar tegen tracés 3 en 4W. Gevaar voor sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland. De dorpen Borsele (tracé 3 en 4W) en Ellewoutsdijk (tracé 4) raken geïsoleerd van de rest van de gemeente Borsele. Tracé 5 geniet de voorkeur. De enge begrenzing van de GLE moet kennelijk een centraal tracé mogelijk maken. Waarom wordt tracé 2 niet meer beschouwd en tracé 4W-EW wel? Een peiling onder de bevolking over de wenselijkheid van een WOV is nodig.</p>
152	Gemeente Axel	30-03-90	Voorkeur voor tracé 4W-BB,BT of EW.
153	Willem F. Nije en M.J. Nije-Walraven te Ellewoutsdijk	08-04-90	<p>Bezwaar tegen de tracés 3 en 4W vanwege isolatie van Ellewoutsdijk, geluidoverlast, vervuiling van lucht en bodem en bedreiging van de gezondheid. De rustige omgeving van Ellewoutsdijk wordt ernstig aangetast bij aanleg van een van deze tracés.</p>
154	A.W. Baart te Goes, S.H. de Jonge te 's-Heer Abtkerke en J.M. de Regt te Goes	12-04-90	<p>Tracé 2 heeft de voorkeur, gevolgd door tracé 5 en tracé 3. Aanleg van het tracé 4W en in mindere mate ook tracé 3 zal sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland veroorzaken en dus een ernstige aantasting betekenen van dit gebied dat in "Levend Verleden" (één van de achtergronddocumenten van het Natuurbeleidplan) wordt aangeduid als speerpuntgebied.</p>
155	J.A. Schrier te Oost-Souburg	13-04-90	Voorkeur voor tracé 2, o.a. vanwege het beperken van de aantasting van de Zak van Zuid-Beveland, met als tweede keus tracé 3.
156	Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Zee-land te Goes	12-04-90	<p>Het agrarische belang is onvoldoende belicht in de Tracénota-MER en is niet op gelijkwaardige wijze behandeld vergeleken met de andere belangen. Zo zal verlies aan buitendijkse natuur- en landschapswaarden binnendijks worden vergoed op landbouwgronden. Veel gevolgen van een WOV zijn niet behandeld o.a. de gevolgen van tracé 5 voor de N60 en N61 (en de aanleg van een tunnel bij Sluiskil), de gevolgen voor de verbetering van de N58 bij het al dan niet handhaven van het autoveer Vlissingen-Breskens en het sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland en alles wat daarmee samenhangt dat van belang is voor de landbouw. De Tracénota-MER besteedt geen aandacht aan de gevolgen van een eventuele uitbreiding tot vierbaansweg van de WOV binnendijks. De WOV zal ook mogelijkheden moeten bieden aan het langzame verkeer. De Raad heeft een voorkeur voor tracé 3 of 5 en doet voorstellen voor een betere uitvoering van deze tracés.</p>
157	Gemeente Goes	11-04-90	<p>De voorbereiding van de standpuntbepaling door de raad bevat een analyse van de tracés 3, 4W en 5. Er zijn vragen over de invloed van de tracés 3 en 4W op de T80 bij 's-Heer Arendskerke en op de verkeersstromen door de Zak van Zuid-Beveland waardoor alsnog een rechtstreekse noord-zuid verbinding zou ontstaan dwars door de Zak. Voorstel om voorkeur uit te spreken voor tracé 3.</p>

158	"Inwonersgroep Borsele" te 's-Heerenhoek	09-04-90	Bezwaar tegen tracés 3 en 4W vanwege aantasting van de leefbaarheid en het milieu in Borsele en het gebied waar van nog verdere uitbreiding van de industriële activiteiten in het Sloegebied. Beide tracés zullen aanleiding geven tot sluipverkeer door de gemeente Borsele. Worden de zogenaamde randpolders buiten de GLE gehouden om een van beide tracés mogelijk te maken ? Voorkeur voor tracé 5. Keuze van een middentracé leidt tot onaanvaardbare omrijkosten voor het bedrijf.
159	Westelijke Accountantskantoren namens B.Rijk, Aardappelhandel B.V. te Walsoorden	12-04-90	
160	Gemeente Veere	11-04-90	De gemeente acht het niet uitgesloten dat een WOV ook een internationale functie zal gaan vervullen. Een daarmee optredende afvoering van verkeer via de zogeheten Dammenroute (rijksweg 57) wordt afgewezen.
161	Gemeente Zierikzee	12-04-90	Voorkeur voor tracé 4W gezien de noord-zuid verbinding door Zeeland.
162	Stad Gent	11-04-90	Voorkeur voor tracé 4 in een brugtunnelcombinatie. De WOV dient aantrekking van internationaal verkeer op de lijn Rotterdam-Calais te vermijden.
163	Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist	17-04-90	Vanwege de effecten op de cultuurhistorische, archeologische en visuele aspecten bestaat voorkeur voor tracé 5 dat geen uitbreiding van het wegennet inhoudt. Bezwaar tegen tracé 4 vanwege doorsnijding van de Ellewoutsdijkse polder.
164	A. Maas en J.A.L. de Koster te Lewedorp	10-04-90	Bezwaar tegen de verkeersaanpak op de S11 in geval van realisering van tracé 3 of 4W met als gevolg aantasting van woon- en leefmilieu. Voorkeur voor tracé 5 dat gebruik maakt van bestaande wegen.
165	Kring van Werkgevers in de Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen te Sas van Gent	12-04-90	Aanleg van de WOV is noodzakelijk. De Tracénota-MER schiet tekort in de beschrijving van de afwikkeling van nieuwe verkeersstromen naar en in België. Aanleg van tracé 4 zal tot grote problemen leiden op de Kennedylaan ten oosten van het Kanaal Gent-Terneuzen. Overleg met de Belgische autoriteiten is nodig. Tracé 2 moet alsnog beschouwd worden.
166	J.C. de Jonge, H.L. de Jonge en M. de Jonge-Rijk te Borsele	12-04-90	Overlast voor wonen en werken van de tracés 3 en 4W. Deze tracés werken sluipverkeer door de Zak van Zuid-Beveland in de hand. Pleidooi voor het houden van een enquête onder de bewoners van Borsele. Dus bezwaar tegen tracés 3 en 4W en voorkeur voor tracés 2 of 5.
167	Gemeente Domburg	12-04-90	Verwijzing naar gezamenlijke brief van Vlissingen en Middelburg aan GS van 28 maart 1990.
168	J. Peene te Borsele	10-04-90	Richtlijn 8.10.2 over de barrièrewerking is niet goed uitgewerkt in de Tracénota-MER. Niet de tracés 3 of 4W op zich, noch hun directe effecten, maar de indirecte planologische dreiging van de uitbreiding van het Sloegebied geeft de grootste negatieve beïnvloeding van de leefbaarheid van de kern Borsele. Bezwaar tegen zowel tracé 3 als 4.
169	Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, afd. Beveland te Zonnemaire	10-04-90	De cruciale vraag is niet waar een WOV moet komen maar of die werkelijk nodig zou zijn. Er zijn teveel onzekerheden en de aantasting van het milieu te groot om die vraag positief te beantwoorden. De GLE behoort de randpolders te omvatten. Het nul-alternatief is het best gevolgd door tracé 5.
170	Zeeuwse Milieu Federatie te Goes mede namens de Stichting Natuur en Milieu te Utrecht	10-04-90	De Tracénota-MER doet onvoldoende recht aan de veranderende inzichten in de milieuproblemen en de grotere waardering voor de natuur. In dit opzicht bestaat bezwaar tegen de behandeling van het nul-alternatief slechts als referentie. Het "veren-alternatief" is het meest milieuvriendelijke alternatief. Aan de gevolgen van een WOV voor het dynamische karakter van de Westerschelde als actief estuarium wordt nauwelijks aandacht besteed. De tracés 3 en 4W tasten de Zak van Zuid-Beveland aan. De GLE behoort zich uit te strekken ook over de randgebieden, inclusief schorren en slikken. In de Tracénota-MER (blz. 21) wordt ten onrechte de conclusie getrokken dat het milieubeleid in belangrijke mate aan Zeeland zal kunnen voorbijgaan. De uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief voldoet niet aan de richtlijnen omdat

171	P.J. Triou te Middelburg			in onvoldoende mate aandacht is besteed aan milieubeschermende maatregelen. De centrale tracés zullen leiden tot isolatie van gebieden in westelijk en oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen. De gevolgen van de toename in het aantal kilometers voor het openbaar vervoer zijn niet beschreven. De WOV betekent een achteruitgang voor het langzame verkeer. Bij de reactie is gevoegd een onderzoek door de wetenschapswinkel Zeeland naar de gevolgen van het aangescherpte milieubeleid voor de exploitatie van de WOV. Het onderzoek concludert dat geen van de alternatieven financieel haalbaar is.
172	Gemeente Tholen		10-04-90 11-04-90	Tracé 3 heeft de voorkeur, Tracé 2 is nog beter. Tracé 5 (of variant 5V) heeft de voorkeur. Het tracé 5 levert de beste bovenregionale en internationale vooruitzichten met de meeste verkeerscontacten tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en overig Zeeland. Planologisch is de uitvoering van tracé 5 al voorbereid en kan dus sneller worden uitgevoerd dan de overige tracés.
173	Dorpsraad Driewegen		09-04-90	De Dorpsraad vindt dat de Tracénota-MER toewerkt naar een keuze voor een van de centrale tracés. De Dorpsraad presenteert argumenten op het gebied van ruimtelijke hoofdstructuur, verkeer en vervoer, economie, verzorging, kosten en exploitatie en milieu die alle wijzen naar een keuze voor 5 of 5V.
174	G.J.A. Verburg te 's-Gravenpolder		12-04-90	Pleidooi voor onderzoek onder de bewoners van Midden-Zeeland en Zeeuwsch Vlaanderen over de wenselijkheid van de WOV. Afwijzing van de tracés 3 en 4W vanwege aantasting van de Zak van Zuid-Beveland o.a. door sluipverkeer, uitbreiding van de industriële activiteiten in het Sloegebied. Voorkeur voor tracé 5 vanwege de geringere effecten en de reeds aanwezige infrastructuur.
175	N.V. Streekvervoer Zuid-West Nederland te Zierikzee		13-04-90	In de Tracénota-MER is geen expliciete aandacht besteed aan de potenties van de verschillende varianten voor het openbaar vervoer. Die mogelijkheden worden alleen geboden bij de tracés 3 en 4W en niet bij 5. Daarvoor zijn meer voorzieningen nodig dan zijn beschreven.
176	Natuurbeschermingsvereniging 't Duumpje West Zeeuws-Vlaanderen te Oostburg		12-04-90	Het nul-alternatief is het meest milieuvriendelijke alternatief. Verdere optimalisatie van de veeverbindingen is mogelijk. Dit is ten onrechte buiten de Tracénota-MER gehouden. De Tracénota-MER schiet tekort door niet in te gaan op het dynamische karakter van de Westerschelde. Aanleg van een WOV betekent een verandering in sedimentatieprocessen en dus invloed op bodemfauna en de voedselsituatie voor vogels. De vereniging wijst op het bestaan van het boek "Vogels van Zwin tot Saafinghe". Tracé 2 is ongunstig voor het "Hooge Platen Complex" en komt niet in aanmerking voor verdere studie. De aanleg van de WOV past niet in de hedendaagse ontwikkelingen ten aanzien van een milieuvriendelijk verkeers- en vervoersbeleid.
177	Zuidelijke Landbouw Maatschappij te Goes en Zevenbergen		12-04-90	De Maatschappij sluit zich aan bij de opmerkingen gemaakt door de Gewestelijke Raad voor Zeeland van het Landbouwschap.(nr. 156)
178	Natuurbeschermingsvereniging de Stielkluit te Terneuzen		12-04-90	Het nul-alternatief is ten onrechte niet volwaardig beschouwd in de Tracénota-MER. Zeeuwsch-Vlaanderen kent geen isolement vanwege de oriëntatie op België. Het openstellen van de grenzen binnen de EG in 1992 zal dit alleen maar vergroten. De Tracénota-MER gaat voorbij aan de recente ontwikkelingen op het gebied van milieu en verkeer en staat met een toename van de verkeer- en vervoersstromen haaks op dat beleid. De WOV verandert het dynamische karakter van de Westerschelde en zal de leefbaarheid in een aantal kleine kernen verslechteren.
179	S.J.J. Chamuleau te Kapelle		12-04-90	De tracénota-MER lijkt uit te gaan van een realisering van één van de middentracés. Dit lijkt strijdig met het vaststellen van de GLE de Zak van Zuid-Beveland en het rijksbeleid ten aanzien van milieu en verkeer en vervoer. De tracés 3 en 4W tasten het landschap en de cultuurhistorie van de GLE op onherstelbare wijze aan. Tracé 5 heeft de voorkeur vanwege de reeds aanwezige infrastructuur en de minste aantasting van

180	Bond van Landpachters en Hypotheekboeren van de provincie Zeeland te Kloetinge	10-04-90	natuur en milieu. Voorkeur voor tracé 5 met het oog op de bestaande infrastructuur, de minste aanslag op landbouwgrond en de geringste kosten.
181	P.R. Marinissen te Groningen	12-04-90	De realisering van één van de centrale tracés zal onaanvaardbare gevolgen hebben voor de Zak van Zuid-Beveland en de Westerschelde als natuurgebieden. De Tracénota-MER gaat daarbij aan recente ontwikkelingen in het Rijksbeleid ten aanzien van milieu, verkeer en vervoer. Het langzame verkeer gaat erop achteruit als de plannen in de Tracénota-MER worden doorgevoerd. Tracé 5 heeft de voorkeur mits voorzien van mogelijkheden voor het langzame verkeer.
182	G.J.J. van Eeden m.i. te Hulst	12-04-90	De Tracénota-MER neigt naar de selectie van de WOV via het tracé Terneuzen - Ellewoutsdijk. Achtergrond vormt de hoefijzerstructuur en het belang de industriegebieden van het Sloegebied en de Kanaalzone met elkaar te verbinden. Deze beide gebieden hebben echter over en weer een zeer beperkte relatie. Dit en andere argumenten van financiële economische en vervoerskundige aard pleiten tegen een midden-tracé en voor tracé 5. Westelijk Zeeuwsch-Vlaanderen heeft belang bij handhaving van het autoveer Vlissingen - Breskens.
183	B.V. Bleijko Betonindustrie te Walsoorden en 17 andere bedrijven en instellingen	12-04-90	De tracés 3 en 4W zijn strijdig met het planologische principe van de hoefijzerstructuur. Tracé 5 past hier wel in. De tracés 3 en 4W benadelen delen in West en Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. De recreatie is met een tracé 5 en een volwaardige veerverbinding bij Vlissingen - Breskens gediend. Tracé 5 geeft beter aansluiting op het Belgische wegennet dan de centrale tracés. De tracés 3 en 4W betekenen een reductie in de contacten tussen Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen van 2 oeververbindingen naar 1. Dat betekent schade aan bedrijven en particulieren wegens omrijkosten of verhuizing. Deze aspecten die onvoldoende in de Tracénota-MER zijn behandeld, pleiten voor tracé 5.
184	J.H. Viersma te Terneuzen en 9 mede-ondertekenaars van het bezwaarschrift	11-04-90	De Tracénota-MER is wat betreft de milieu-gevolgen van tracé 4W gebaseerd op verouderde topografische informatie, die dateert uit 1981. Sederdiden is in Terneuzen-Zuid bijgebouwd. De hinder door luchtverontreiniging, geluid en de visueelruimtelijke hinder is dus groter voor dit deel van het tracé 4W dan beschreven in de Tracénota-MER.
185	Vereniging van Huiseigenaren "Hof Zeldenrust 2" te Terneuzen	13-04-90	De recent uitgevoerde woonbebouwing van het "Hof Zeldenrust" en "de Kraag" in Terneuzen-Zuid zal ernstige geluidhinder ondervinden van uitvoering van tracé 4W. Geluidwerende maatregelen zullen land-schappelijk gezien horizon-vervullend zijn.
186	Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten te 's-Graveland	13-04-90	De reactie van de Zeeuwse Milieu Federatie (nr.170) wordt onderschreven. De tracés 3 en 4W en tracé 5 mindere mate, zijn strijdig met het beleid inzake de hoefijzerstructuur en het behoud van de centrale open ruimte neergelegd in het Streekplan voor Zeeland. De behandeling van het aspect verkeer en vervoer had moeten uitgaan van een beleid dat gericht is op het terugbrengen van de automobilititeit en bevordering van openbaar vervoer en alternatieve transportwijzen. Tracé 5 is gunstiger voor de recreatie dan beschreven in de Tracénota-MER. De acoustische effecten op de buitendijkse gebieden zijn niet meegenomen. De veranderingen in het dynamische karakter van de Westerschelde als gevolg van de WOV zijn in ecologisch opzicht niet vertaald, b.v. in en veranderd voedselaanbod voor vogels. De compenserende maatregelen voor natuurbouw zijn bedroevend ontoereikend. De tracés 3 en 4W verstoren in ernstige mate de ecologische en cultuurhistorische samenhang tussen het centrale deel van de Zak van Zuid-Beveland, de randgebieden en

187	Mw. J. Halm te Terneuzen	13-04-90	<p>het buitendijkse gebied. Dit wordt onvoldoende onderkend in de Tracénota-MER. Alles bijeen genomen scoort tracé 5 beter dan de tracés 3 en 4W die onaanvaardbaar zijn voor de vereniging als beheerder van belangrijke natuurgebieden als het Zuidgors en de Inlaag bij Ellewoutsdijk. Omdat het WOV-project financieel onhaalbaar is, is slechts keuze voor het nul-alternatief verantwoord.</p> <p>Bezwaarschrift tegen realisering van tracé 4W en vragen naar geluidwerende maatregelen en vergoeding van schade/waardeverlies van woning en perceel.</p> <p>Er mogen geen belemmeringen zijn voor het langzame landbouwverkeer bij realisering van de WOV.</p> <p>Gelijklopend aan reactie nr. 188</p> <p>Gelijklopend aan reactie nr. 188</p> <p>Gelijklopend aan reactie nr. 188</p> <p>De Tracénota-MER geeft weinig inzicht in het belang van een doorgaande verbinding door de Delta. Meetpunten 20 en 22 in fig. 8.5 zijn niet goed gekozen. Het langzame verkeer wordt vergeleken met het nul-alternatief benadeeld. Het afvallen van het nul-plus alternatief is slechts globaal beargumenteerd. De aantasting van natuur en landschap, landbouw wordt alleen in oppervlakteverlies berekend, en er wordt te weinig rekening gehouden met andere facetten. Het MER maakt niet duidelijk hoe het voornemen zich verhoudt tot het nationale milieubeleid. Er wordt gewezen op de passage op blz. 21 dat de normen niet zonder meer toepasbaar zijn in de Zeeuwse situatie. Er worden geen compenserende maatregelen voorgesteld in het buitendijkse gebied. De wederzijdse beïnvloeding tussen tracé 3 en DOW Benelux is niet beschreven. Het gehanteerde verkeersmodel toont aan dat de WOV geringe betekenis heeft voor de doorgaande noord-zuid route door de Delta. Hoe verhoudt zich dit met de uitspraak op blz. 180 van de Tracénota-MER dat een centraal gelegen tracé van de WOV de beste kansen geeft voor de relatie tussen Rotterdam en de kanaaltunnel in Noord-Frankrijk ? Waarom is de nul-plusvariant afgevallen ? Waarom zouden de uitgangspunten van het nationale milieubeleid niet zonder meer toepasbaar zijn in de Zeeuwse situatie (blz. 21 van de Tracénota-MER) ? Meer aandacht voor het openbaar vervoer is nodig. De Tracénota-MER geeft geen goed inzicht in de gevolgen voor het estuarium van de Westerschelde. Er zijn geen compenserende maatregelen voorgesteld voor het buitendijkse gebied. De beïnvloeding van de landbouw is alleen gepresenteerd in de vorm van areaalverlies en doorsnijding van percelen. Welke gevolgen hebben de openstelling van de Liefkenshoektunnel en de Zoomweg als autonome ontwikkelingen ? Het voornemen van de WOV biedt geen perspectief aan het langzame landbouwverkeer. De meetpunten 20 en 22 in fig. 8.5 roepen vragen op. De ornithologische effecten zijn niet juist beoordeeld (blz. 220). De maand mei is belangrijk als foerageerperiode voor de hoog noordelijk broedende steltlopers. De gekozen 50 meter zone als gebied met aanmerkelijk kwaliteitsverlies is te klein. De wegging tussen de aspecten natuur, landschap en milieu enerzijds en economie anderzijds is moeilijk omdat de economische aspecten minder inzichtelijk zijn behandeld.</p> <p>Verklaarde tegenstander van de WOV vanwege onaanvaardbare aantasting van milieu en natuur.</p>
188 188a 188b 188c 189	P. Priem te Ovezande J.P. Priem te Ovezande J.J. Priem te Spui J.J. de Jonge te Heinkenszand Provinciale Milieuraad van Zeeland te Middelburg	02-04-90 02-04-90 02-04-90 02-04-90 0?-04-90	
190	Directeur Landbouw, Natuur en Openlucht-recreatie in de provincie Zeeland te Goes	11-04-90	
191	Kruispuntgroep Vereniging Milieudefensie Terneuzen te Terneuzen	14-04-90	

192	De regionaal inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne te Middelburg	12-04-90	<p>De tracés 3 en 4W beïnvloeden niet slechts het potentiële stiltegebied (voorlopige GLE-gebied) maar een veel groter gebied ten zuidwesten van Ovezande op Zuid-Beveland en ook een groot gebied ten oosten van Terneuzen dat de kwaliteit van stiltegebied heeft. De Tracénota-MER gaat voorbij aan het gebruik van voorzieningen in België vanuit Zeeuwsch-Vlaanderen. Dit zal na 1992 alleen maar toenemen. Het is onjuist dat aan tijdwinst een groter gewicht wordt toegekend dan aan zaken als extra af te leggen afstand en extra ongevallen. Door de wijze van clustering, waar bij het hoofdaspect "Milieu, natuur, landschap en landbouw" veel meer weegfactoren zijn samengevoegd dan bij de cluster "Ontwikkeling Zeeland", wordt het besluitvormingsproces vertroebeld. Het afwijken van het meest milieuvriendelijke tracé (5) betekent in feite kiezen voor een verondersteld, maar geen zins onderbouwd toegevoegd positief effect op de ontwikkeling van Zeeland te koste van een vast te stellen forse aantasting van het merendeel van de deelasspeceten.</p>
-----	--	----------	--

Hoorzitting te Heinkenszand op 7 mei 1990

H 1	Gemeente Reimerswaal, burgemeester A. Verbree	Zie schriftelijke reactie nr. 8
H 2	Gemeente Borsele, wethouder P.J. Vollaard	Zie schriftelijk reactie nr. 87. Het voornemen voor de WOV en het rijksbeleid inzake milieu en verkeer en vervoer staan op gespannen voet.
H 3	Dienstcommissie Provinciale Stoombootdiensten, provincie Zeeland, dhr. Mak	Zie schriftelijke reactie nr. 146. De autovervoeraren nog bij windkracht 11; bij een brugverbinding is geen verkeer mogelijk vanaf windkracht 8.
H 4	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland, dhr. De Blij	Zie schriftelijke reactie nr. 149
H 5	EVO/NOB-wegtransport/PCB-wegvervoer/Nederlands Vervoer regio Zeeland, dhr. Doeleman	Zie schriftelijke reactie nr. 147
H 6	Fietsersbond ENFB en Stichting Landelijk Fietsplatform, dhr. Schouten	Zie schriftelijke reactie nrs. 7 en 53
H 7	Landbouwschap, Gewestelijke Raad voor Zeeland, dhr. Boom	Zie schriftelijke reactie nr. 156. De Tracénota-MER geeft niet aan welke nieuwe impulsen de WOV kan hebben voor de landbouw, b.v. door betere bereikbaarheid van veilingen en afzetgebieden. Dat verklaart mede de voorkeur voor tracé 5. De WOV mag niet de uitvoering van landinrichtingsprojecten dwarsbomen.
H 8	Dorpsraad Borsele, Mw. Carelsen	Zie schriftelijke reactie nr. 46. Het dorp Borsele is niet berekend op een grote toestroom van dag recreanten, die bij aanleg van de tracés 2, 3 of 4W het dorp zullen bezoeken.
H 9	Nederland Jeugdbond voor Natuurstudie en de Jeugdbond voor Natuur- en Milieustudie, dhr. Tempelman	Zie schriftelijke reactie nr. 130.
H 10	E.L.A. Wauters te Hulst	Zie schriftelijke reactie nr. 82. Oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen zou lijden onder de realisering van een centraal tracé.
H 11	Dorpsraad 's-Heerenhoek, dhr. Boonman	Zie schriftelijke reactie nr. 145. De Dorpsraad heeft geen eensluidende mening over de aanleg van de WOV. Tracés 3 en 4W betekenen een aantasting van het milieu. Waarom is tracé 2 niet onderzocht?
H 12	Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland dhr. Weststein	Zie schriftelijke reactie nr. 144. Het maatschappelijk draagvlak voor de WOV is niet zo groot als in de publiciteit wordt gesuggereerd.
H 13	Werkgroep "Ellewoutsdijk zegt NEE tegen WOV", dhr. Traas	Zie schriftelijke reactie nr. 84.
H 14	Gezamenlijke landbouwers in het gebied Zak van Zuid-Beveland, dhr. Smits	Tracés 3 en 4W zijn onaanvaardbaar. Tracé 2 dient alsnog te worden onderzocht. De negatieve effecten zijn groot voor de landbouw en omvatten meer dan areaalverlies en doorsnijding van landbouwpercelen, o.a. pekelschade, luchtverontreiniging, komst van nieuwe industriële activiteiten die schadelijk kunnen zijn voor de landbouw, etc. Landbouwers zullen geen medewerking verlenen aan onteigening van gronden. Het zwaartepunt van de transporten van landbouwproducten ligt in oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen. Tracé 5 is daarom gunstig.
H 15	P. van 't Westeinde	Zie schriftelijke reactie nr. 37.

H16	J.A. Boonman te Borssele	Zie schriftelijke reactie nr. 43.
H17	J. Vermue en mw. J.J. Vermue te Borssele	Zie schriftelijke reactie nr. 52. De middentracés leveren veel omrijden op. De landbouw lijdt schade door pekel.
H18	M.J. Nijse te Borssele	Zie schriftelijke reactie nr. 79.
H19	Mw. J.J. Traas-Dekker te Ellewoutsdijk	Zie schriftelijke reactie nr. 85. De Tracénota-MER presenteert weinig informatie over de beïnvloeding van de Westerschelde. De psychologische effecten komen niet aan de orde.
H20	G.J. Schuurman te Nieuwdorp	Zie schriftelijke reactie nr. 86.
H21	J. Smits en zonen te Ovezande	Zie schriftelijke reactie nr. 88.
H22	L.W.M. de Winter te Ovezande	Zie schriftelijke reactie nr. 90.
H23	M. Rijk te Nieuwdorp	Zie schriftelijke reactie nr. 91.
H24	D., L.J. en J.L.D. Boonman te 's-Heerenhoek	Zie schriftelijke reactie nr. 92. De WOV is niet belangrijk voor de meeste landbouwers.
H25	D. Boonman te Ovezande	Zie schriftelijke reactie nr. 127.
H26	J., H. en N. Vermue te 's-Heerenhoek	Zie schriftelijke reactie nr. 139.
H27	J.S. Boonman te Nieuwdorp	Zie schriftelijke reactie nr. 141.
H28	Dierenpensioen "De Ellewout" te Ellewoutsdijk mw. 't Hart	Zie schriftelijke reactie nr. 143.
H29	Dhr. Nijsten te Borssele	Klacht dat zij niet betrokken zijn geweest bij de opstelling van de Tracénota-MER.
H30	Dhr. de Jonge te Borssele	Reageert op de reactie van C. en J. Smits te Ovezande (reactie nr. 16). Als buurman van C. en J. Smits moet hij constateren dat hun voorstel betekent dat de problemen naar zijn bedrijf/terrein worden doorgeschoven.
H31	Dhr. C. de Smit	Reageert op opmerking van dhr. De Jonge (H30).
H32	Dhr. A. Maas te Lewedorp	Aanvulling op het bezwaarschrift (reactie nr. 164). De financiële haalbaarheid voor de WOV is dubieus.
H33	E.R. van Reymersdal te Ellewoutsdijk	Het maatschappelijk draagvlak voor de WOV is smal.
H34	J. de Winter te 's-Heerenhoek	Men is tegen, maar heeft de gedachte machteloos te staan tegenover het voornemen. Zie schriftelijke reactie nr. 30.

Hoorzitting te Terneuzen op 9 mei 1990

H35	Gemeente Terneuzen, dhr. de Jong	Het tracé 4 W beperkt de oostelijke uitbreidingsmogelijkheden van Terneuzen. De afstand tussen de oostelijke en zuidelijke woonwijken van Terneuzen en tracé 4 W moet opnieuw bezien worden in verband met de Wet Geluidhinder. De noodzaak van een tunnel bij Sluiskil onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt niet gekoppeld aan de WOV.
H36	Gemeente Hulst, wethouder G.A. van de Voorde	Zie schriftelijke reactie nr. 45.
H37	Gemeente Oostburg, wethouder A. de Feijter	Zie schriftelijke reactie nr. 135. Het belang van recreatieverkeer is onvoldoende betrokken in de Tracé-nota-MER.
H38	N.V. Provinciale Zeeuwse Energiemaatschappij PZEM, dhr. R.N. Walter	Aanvulling op reactie 133. In het geval van uitvoering van tracé 3 is de aanleg van de twee nieuwe kabelcircuits nodig ten einde Zeeuwsch-Vlaanderen ongestoord van electriciteit te kunnen voorzien. Kosten circa 40 miljoen.
H39	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen, dhr. Van Gambolgen	Aanvulling op reactie nr. 134.
H40	Brabant's-Zeeuwse Werkgeversvereniging, dhr. Saman	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 137.
H41	P.J.A. Ardonne te Kloosterzande	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 28.
H42	Douane-agentschap van den Broucke, Diepvries Oosterbaan, Koelhuizen Oosterbaan en Transport Vooruit, dhr. Van Os	Aanvulling op schriftelijke reacties nrs. 81a t/m d.
H43	Fruiteelbedrijf Gebr. Manneke, dhr. Manneke	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 136.
H44	Natuurbeschermingsvereniging "De Steitkluit" dhr. Baas	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 178. Toevoeging van tien kritische vragen die het nut van de aanleg van een WOV in twijfel trekken.
H45	Zeeuwse Milieu Federatie, dhr. Kramer	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 170. Het handhaven en optimaliseren van de veerverbindingen verdient de voorkeur uit het oogpunt van natuur, landschap en milieu en het is ook beter voor de ontwikkeling van Zeeland.
H46	Dhr. P.R. Marinissen te Groningen	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 181.
H47	Bleijko Betonindustrie te Walsoorde, dhr. De Koning	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 183. Het bedrijf van dhr. De Koning zal jaarlijks een halfmiljoen gulden omrij schade oplopen bij realisering van een van de middentracés.
H48	Bewonersgroep Val en Gieten, dhr. Toorenaar	Bezwaar tegen de suggestie van Terneuzen om tracé 4 zo oostelijk mogelijk te leggen.
H49	B. Rijk, Aardappelhandel B.V. te Walsoorde	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 159. Het grootste deel van de landbouwproducten uit Zeeuwsch-Vlaanderen wordt richting Bergen op Zoom vervoerd. Het levert schade op indien één van de middentracés zou worden gerealiseerd.
H50	Gemeente Hontenisse, dhr. Jansen	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 94.
H51	Dhr. J.P. Salomé te Terneuzen	Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 13.
H52	Dow Benelux B.V. te Terneuzen, dhr. Clemens	Aanvulling op schriftelijke reacties nrs. 5 en 96. Het bedrijf heeft een voorkeur voor tracé 2.

<p>H53 H54 H55</p>	<p>Havenbedrijf Gent, dhr. Mortier G.J.J. van Eeden te Hulst Dhr. E.L.A. Wauters te Hulst</p>	<p>Tracé 3 zou rekening moeten houden met de aanleg van een tweede zeesluis bij Terneuzen. Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 182. Aanvulling op schriftelijke reactie nr. 82.</p>
----------------------------	---	---

BIJLAGE 5

OVERIGE MEER GEDETAILEERDE OPMERKINGEN OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT

- Op blz. 19 van hoofdstuk 4 van de Tracénota-MER staat onder het hoofd "In-spraak" dat in het kader van de EG richtlijn over m.e.r. van 27 juni 1985 de Belgische overheid de mogelijkheid heeft een standpunt kenbaar te maken. Er moet op worden gewezen, dat niet alleen de Belgische overheid in de gelegenheid is haar standpunt bekend te maken, maar dat ook individuele insprekers en belangengroeperingen in België dit kunnen en mogen doen.
- In fig. 5.9 op blz. 38 wordt aangegeven dat voor de beide autoveren een verkeersintensiteit (1987) bestaat van respectievelijk 4500 motorvoertuigen per etmaal (Kruiningen-Perkpolder) en 3900 (Vlissingen-Breskens); dus een totaal van 8400 motorvoertuigen per etmaal. In de tekst van par. 5.4 op blz. 38 staat echter vermeld een verkeersintensiteit van 8900 motorvoertuigen per etmaal.
- Op blz. 39 onder Openbaar vervoer ontbreekt de rol van de trein. Zo ook op blz. 175 en 176.
- Onder problemen in de huidige verkeersafwikkeling op blz. 41 wordt de tol voor de Zeelandbrug niet gemeld.
- Het is de vraag in hoeverre de kans op tijdverlies door oponthoud bij het knelpunt van de kanaalkruising bij Sluiskil verwerkt zit in de tijdwinst-schattingen voor de diverse tracés van een WOV.
- In fig. 5.20 op blz. 52 en 53 Afwateringsstelsels worden eenheden gebruikt (kleiner dan 300, 300-1000 en meer dan 1000) zonder aanduiding wat deze getallen moeten voorstellen (mg Cl per liter?) Zo ook zijn de getallen in de legenda van fig. 5.21 op blz. 55 niet duidelijk. Kennelijk gaat het om meters ten opzichte van NAP. In de tekst wordt niet aan de figuren 5.20 en 5.21 gerefereerd. Zou die referentie wel zijn gemaakt, dan zouden deze figuren logischerwijze omgewisseld zijn geweest.
- In tabel 5.4 op blz. 56 van de Tracénota-MER ontbreekt het element koper alhoewel in de tekst op die bladzijde staat dat de norm voor koper regelmatig wordt overschreden.
- Het is jammer, dat alle in de tekst op blz. 57 en 58 genoemde ebgeulen, vloedscharen en plaatgebieden niet zijn aangegeven op kaart 5.22.
- Waarom zijn de meetgegevens luchtverontreiniging van het meetstation Braakman niet gegeven in een tabel in par. 5.7.3 Lucht, zodat de lezer van het MER zelf kan constateren hoe deze gegevens zich verhouden tot de grenswaarden en richtwaarden van tabel 5.12 op blz. 63?
- Het archeologisch monument (punt 11) in fig. 5.29 op blz. 83 wordt niet nader verklaard in de tekst. De ligging van dit monument kan belangrijk zijn voor de tracés 3 en 4 W. In paragraaf 8.10 "Cultuurhistorie en archeologie" wordt ook niet gerept over dit monument.
- In het bijschrift bij fig. 5.26 op blz. 75 van de Tracénota-MER zijn twee onderdelen verwisseld.

- De cijfers in tabel 8.2, blz. 174 zijn niet duidelijk. Ook kloppen deze cijfers niet geheel met die van tabel 7.3 op blz. 153 (zie b.v. tracé 5). Zie verder ook fig. 8.4 op blz. 174. De verkeersstromen voor de beide veren zijn in tabel 8.2 verwisseld; zo ook in fig. 8.4, blz. 174.
- De score onder "beleving landschap" in tabel 8.9 op blz. 183 van de Tracénota-MER klopt niet met de tekst onder het kopje "belevingsmogelijkheden". Daaruit blijkt immers dat tracé 5 op dit onderdeel het beste zou scoren, terwijl in tabel 8.9 dit juist omgekeerd is weergegeven¹.
- In de legenda op blz. 187 staat dat 0 betekent "effect van minder belang" en - betekent "geen effect te verwachten". Dat klopt niet bij de tabellen 8.13 t/m 8.15 op blz. 197 waar 0 kennelijk betekent "geen effect" en - "wel een effect". Althans de nullen scoren in die tabellen het beste in de rangorde. Op blz. 216 in par. 8.9.3 krijgen dezelfde symbolen ook een andere betekenis: 0 betekent daar "neutraal, of matige effecten" en - betekent "sterke effecten". Dit is verwarrend. Deze symbolen zouden in de gehele Tracénota-MER dezelfde betekenis moeten hebben.
- De informatie in fig. 8.6 op blz. 192 en de tekst op blz. 190 over zettingen door ophogingen dekken elkaar niet volledig.
- De relatie in de gegevens over de grondbalans tussen de tabellen 8.17 en 8.18 op blz. 200 is onduidelijk. Waarom levert de grondbalans bij de tunnel- en brugvarianten een rangorde op van 1 naar 3 voor de alternatieven 5, 3 en 4 W? Dat lijkt te moeten zijn 5, 4 W, 3.
- Op blz. 208 van de Tracénota-MER staat dat de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet Geluidhinder 5 db(A) is. Sinds maart 1989 is dit echter 3 dB(A) voor de beschouwde wegen.
- Op blz. 219 wordt bij tracé 3 natuurbouw als compensatie direct langs de zeedijk besproken. Er wordt gesuggereerd dat verlegging van het tracé naar het noorden winst zou opleveren voor de karrevelden langs de zeedijk. Er wordt echter niet vermeld dat deze tracéverlegging bezwaar oplevert voor de GLE ten noorden van het tracé. Zie ook blz. 227, tracé 3 en par. 8.13, blz. 233, waar het gaat om visueel-ruimtelijke aspecten.
- De tekst "Overige maatregelen ter compensatie" op blz. 219 en 220 behoort niet bij tracé 3. Deze tekst is van algemene aard en zou beter passen bij par. 8.9.4. "Compenserende maatregelen".
- De begrippenlijst in bijlage 2 is nuttig, maar had uitgebreid kunnen zijn met nog vele andere termen uit de Tracénota-MER, zoals ebgeul, vloedschaar, plaat (plaatgebied), oudland, nieuwland, enz.

¹ Bijlage 4, inspraakreactie nr. 146 van de Dienstcommissie Provinciale Stoombootdiensten Zeeland.