

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT
WESTERSCHELDE OEVERVERBINDING

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen milieu-effectrapport Westerschelde Oeververbinding/
Commissie voor de milieu-effectrapportage -
Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-71887-62-6
SISO 614.62 UDC 504.064.2:627.514(282.244.123.1)
Trefw.: milieu-effectrapportage; Westerschelde / oeververbindingen;
Westerschelde



commissie voor de milieu-effectrapportage

Het College van Gedeputeerde Staten
van Zeeland
Postbus 6001
4330 LA MIDDELBURG

uw kenmerk
2297/918/33, 2 bur.MZ

uw brief
30 november 1987

ons kenmerk
U 122-88/Sc/ao/114-36

onderwerp
Aanbieding advies voor richtlijnen MER
Westerschelde Oeververbinding

utrecht,
10 februari 1988

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) inzake de Westerschelde Oeververbinding.

De bekendmaking betreffende het begin van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de tracé-vestiging van een vaste oeververbinding tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en Midden-Zeeland met aansluitende wegvakken vond plaats op 2 december 1987 in de Staatscourant en enige dagbladen.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie voor de m.e.r. aan, overeenkomstig artikel 4ln, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

Voor de inhoud van het advies verwijs ik naar de samenvatting (par. 2), waarin de belangrijkste aandachtspunten uit het advies zijn bijeengebracht.

Daarnaast vraag ik uw bijzondere aandacht voor het volgende.

Met de opstelling van dit advies heeft de Commissie, uit het oogpunt van het milieu-belang, ruim aandacht besteed aan de probleemstelling en het doel van het voornemen tot aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde en toeleidende wegen. Alhoewel de Startnota bij deze m.e.r. stelt, dat het project dient tot oplossing van een regionaal verkeersplanologisch probleem, zijn er ook nationale en internationale belangen in het geding. Dit bovenregionale karakter blijkt uit het vervallen van twee schakels (veerverbindingen) uit het hoofdwegennet en het realiseren van een vaste Westerschelde Oeververbinding. De Commissie is van mening, dat de projectnota/MER al deze mogelijke belangen en hun consequenties voor het milieu zuiver tot uitdrukking zal moeten brengen.

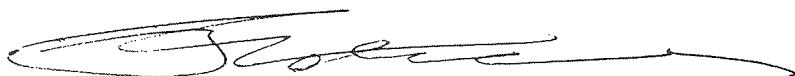
In verband met de internationale aspecten, die de verbinding met België met zich mee kan brengen, wijst de Commissie op de regeling van de Europese Gemeenschap inzake m.e.r., die in juli 1988 van kracht wordt. In het kader van deze regeling dient de Belgische overheid geïnformeerd te worden over het project en haar mogelijke gevolgen voor het milieu in het aan Zeeuwsch-Vlaanderen grenzende grondgebied van België.

Ten aanzien van de selectie en uitwerking van de in het MER te beschrijven alternatieven, adviseert de Commissie de selectie te verrichten in twee stappen. In de eerste stap worden alle in de startnota en in de inspraak naar voren gebrachte alternatieven beschouwd op hun verkeersplanologische en milieugevolgen. Deze stap wordt gevolgd door een inperking naar die alternatieven, die voldoen aan de doelstelling en aan de diverse randvoorwaarden. De geselecteerde alternatieven worden in de tweede stap nader uitgewerkt. De benadering in twee stappen vindt doorwerking in de afbakening van het studiegebied en de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en ook in de gedetailleerdheid van de beschrijving van de milieu-effecten.

Speciale aandacht wordt gevraagd voor de uitwerking van het alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, met betrekking tot de tracering van aansluitende wegvakken van de oeververbinding op Zuid-Beveland en Zeeuwsch-Vlaanderen. Het is duidelijk, dat dit zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief niet gezocht mag worden in toeleidende wegen, die de Zak van Zuid-Beveland zullen doorsnijden. Verder zal dit alternatief aandacht moeten besteden aan het zoveel mogelijk mijden van diverse binnen- en buitendijkse natuurgebieden op Zuid-Beveland (ten westen en ten oosten van Ellewoutsdijk) en op Zeeuwsch-Vlaanderen.

Tenslotte wil ik U nog wijzen op een punt van aandacht, dat door de ANWB in een reactie d.d. 20 januari 1988 op de startnota naar voren is gebracht ten aanzien van de rol van bevoegd gezag bij het onderhavige voornemen. Het bestuur van de provincie Zeeland heeft de m.e.r.-procedure ten behoeve van de besluitvorming over de voorgenomen aanleg van de Westerschelde Oeververbinding gestart, omdat het in deze zou gaan om de aanleg van een autoweg anders dan een rijksweg die een hoofdverbinding zal vormen (Besluit m.e.r., bijlage C, categorie 1.2). Als echter te zijner tijd mocht blijken, dat een Planologische Kernbeslissing (PKB)-procedure doorlopen zal worden b.v. voor een wijziging van het Structuurschema Verkeer en Vervoer, dan wijs ik U er op, dat dat dan het meest geëigende besluit is om een m.e.r.-procedure te volgen (zie Besluit m.e.r., artikel 3b). In dat geval zou de PKB-procedure in de tijd naar voren gehaald kunnen worden en in combinatie met de tracé-vestigingsprocedure, analoog aan de procedure voor de besluitvorming over de Hoge Snelheidsspoorlijn, doorlopen kunnen worden. Het bevoegd gezag zou bij een dergelijke oplossing de Ministerraad of de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te kunnen leveren aan de vaststelling van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Zij zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik zult willen maken van haar aanbevelingen.



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

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT
WESTERSCHELDE OEVERVERBINDING

Advies op grond van artikel 4ln, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de Westerschelde Oeververbinding.

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

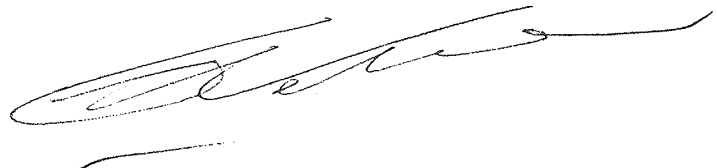
De werkgroep m.e.r. Westerschelde Oeververbinding

de secretaris,



drs. J.J. Scholten.

de voorzitter,



ir. K.H. Veldhuis.

Utrecht, 10 februari 1988

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	6
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
5. BESCHRIJVING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN DE REDELIJKERWIJS INBESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	10
5.1 De voorgenomen activiteit	10
5.2 Alternatieven	11
5.3 Nul-alternatief	12
5.4 WOV '77 alternatief	13
5.5 Tracé- en uitvoeringsalternatieven	13
5.6 Nadere milieubeschermdende maatregelen	14
5.7 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	15
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	16
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	18
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	19
8.1 Algemeen	19
8.2 Mate van detail bij de gevolgen per milieu-aspect	20
8.3 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater van Midden-Zeeland en Zeeuwsch Vlaanderen	20
8.4 Morfologie, onderwaterbodem en oppervlaktewater van de Westerschelde	22
8.5 Terrestrische ecologie	22
8.6 Estuariene ecologie	23
8.7 Landschap, archeologische en cultuurhistorische objecten	23
8.8 Geluid en trillingen	24
8.9 Lucht	26
8.10 Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	26
8.11 Overige gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten	27
9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	27
10. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	28
11. SAMENVATTING VAN HET MER	28

BIJLAGEN

1. Openbare bekendmaking van het provinciaal bestuur van Zeeland omtrent milieu-effectrapportage voor de besluitvorming tot vaststelling van een nieuw tracé voor de vaste Westerschelde-oeververbinding in de Staatscourant van 2 december 1987.
2. Brief van het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 30 november 1987 met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

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 beide veerverbindingen Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder in hun huidige vorm. Voor deze aanleg is een tracévaststelling nodig. Ten behoeve van de besluitvorming daarover is milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist met de opstelling van een milieu-effectrapport (MER).

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 en in het Rijkswegenplan 1984 is deze voorgenomen vaste oeververbinding niet opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet. De bestaande (veer)verbindingen Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder zijn in het Structuurschema en in het Rijkswegenplan aangewezen als onderdelen van het hoofdwegennet. Met het oog hierop en ook vanwege het voornemen om bij de aanleg en exploitatie van de vaste oeververbinding particulier initiatief in te schakelen, kan de nieuwe vaste verbinding tussen Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen niet bestempeld worden als "rijksweg die een hoofdverbinding zal vormen". In dit geval ligt zowel het initiatief voor het project als de bevoegdheid tot het nemen van het tracévaststellingsbesluit bij het provinciaal bestuur van Zeeland.

Op 3 december 1987 heeft het provinciaal bestuur van Zeeland de procedure gestart voor het nemen van een eventueel besluit tot vaststelling van een nieuw tracé voor de vaste oeververbinding. In deze procedure worden de regels met betrekking tot m.e.r. toegepast zoals bepaald in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). De bekendmaking van de start van de m.e.r. vond plaats op 2 december 1987 in de Staatscourant en een aantal nieuwsbladen (bijlage 1). Per brief van 30 november 1987 verzocht het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland de Commissie voor de m.e.r. te adviseren over de richtlijnen van het op te stellen MER (bijlage 2).

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 21 december 1987, 19 januari en 4 februari 1988. In de laatste vergadering werd de tekst van dit advies vastgesteld. Op 21 december 1987 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied. Vertegenwoordigers van de Commissie en de provincie Zeeland wisselden op 27 januari 1988 van gedachten naar aanleiding van een tussentijds conceptadvies.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg en exploitatie van de vaste oeververbinding over de Westerschelde en de aansluitende wegvakken op Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie kennis genomen van alle door de provincie Zeeland ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen over de inhoud van het MER, die zijn uitgebracht in het kader van de inspraak welke plaats vond in de periode van 3 december 1987 tot en met 8 januari 1988. Voor zover deze reacties (zie bijlage 4) betrekking hebben op de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit werden zij tijdens de opstelling van het onderhavige advies beschouwd. Door middel van voetnoten wordt in het advies verwezen naar die reacties of onderdelen daarvan, die in dit advies zijn verwerkt.

In de volgende paragrafen (3 t/m 11) worden vragen en aandachtspunten gegeven waarop het MER ten behoeve van de besluitvorming antwoord zal moeten geven dan wel zal moeten ingaan. Hierbij zijn de inhoudseisen voor een MER volgens artikel 41 j van de Wabm gevolgd. In de hiernavolgende paragraaf 2 is de inhoud van het onderhavige advies samengevat.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Het onderhavige advies is opgesteld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in het kader van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde tussen Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen met toeleidende wegen, bij opheffing van de beide veerverbindingen Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder in hun huidige vorm. Het advies beoogt de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg van de oeververbinding met toeleidende wegen af te bakenen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies kort aangestipt.

In de startnota, welke verscheen bij het begin van de m.e.r.-procedure, is de doelstelling van het voornemen 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". De voorgestelde Westerschelde Oeververbinding (WOV) is niet gepland als onderdeel van het Rijkswegennet. De beide bestaande veerverbindingen, die in hun huidige vorm opgeheven zouden moeten worden tegelijkertijd met de aanleg van de WOV, vormen wèl schakels in het landelijke hoofdwegennet. Deze constatering en de overweging, dat de WOV niet alleen betekenis zal hebben voor Zeeuwsch-Vlaanderen, maar ook voor Midden-Zeeland en verder als nieuwe verbinding tussen de Randstad en West-België, houdt in, dat meer dan alleen regionale belangen in het geding zijn. De probleemstelling in de projectnota/MER zal derhalve duidelijk moeten maken welke belangen op welk niveau bij de aanleg van de WOV en toeleidende wegen gediend zullen zijn en, welke verkeersplanologische problemen kunnen worden opgelost (par. 4)¹.

Door de opheffing van de beide veerdiensten in hun huidige vorm zullen wijzigingen optreden in de huidige mogelijkheden voor het reizen met het openbare vervoer over de Westerschelde en ook in de oversteekmogelijkheden voor het langzame verkeer. Deze wijzigingen dienen in de projectnota/MER behandeld te worden.

De keuze en de ontwikkeling van de alternatieven, die in de projectnota/MER beschreven moeten worden, moeten gerelateerd worden aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. In het kader van de Rapportage van de Stuurgroep WOV van januari 1987 zijn een aantal alternatieve tracé's en uitvoeringsmogelijkheden onderzocht en getoetst aan een aantal randvoorwaarden betreffende financiële, planologische, morfologische, grondmechanische, weg ontwerp, veiligheids- en scheep-

¹ De paragraafnummers tussen haakjes verwijzen naar de corresponderende paragrafen in het onderhavige advies.

vaartkundige aspecten met als resultaat een voorlopige voorkeursaanduiding van combinaties van bepaalde tracé's en uitvoeringsmogelijkheden. In verband met de selectie van de in de projectnota/MER te beschrijven alternatieven geeft de Commissie de aanbeveling de selectie te verrichten in twee stappen. In de eerste stap worden alle alternatieven, die voortkomen uit de Rapportage van de Stuurgroep WOV en de inspraak en advisering tijdens het vooroverleg van deze m.e.r., globaal bezien op hun verkeersplanologische- en milieu-gevolgen. Dit moet leiden tot een inperking van de alternatieven, die vervolgens in de tweede stap nader uitgewerkt dienen te worden (par. 5.2). De volgende alternatieven dienen in ieder geval in de selectie betrokken te worden:

- nul-alternatief hetzij als redelijkerwijs te beschouwen alternatief, hetzij als referentiekader (par. 5.3);
- VOW "77-alternatief, in de vorm van een combinatie van een vaste oeververbinding tussen Kruiningen en Perkpolder, uitvoering van reeds gemaakte plannen voor de verbetering van de N60, N61 (inclusief tunnel bij Sluiskil) en N59, alsmede handhaving van de veerverbinding Vlissingen-Breskens. Ook bij dit alternatief zal de vraag gesteld moeten worden of het uitgewerkt kan worden als een reëel alternatief dat voldoet aan de doelstelling of dat het beschouwd moet worden als een tweede referentiekader (par. 5.4);
- tracé- en uitvoeringsalternatieven volgens de tracé-banden 1,2,3 en 4 en aansluitende wegvakken zoals aangegeven in de Startnota, met dien verstande dat bij tracé-band 3 voor het noordelijke gedeelte van de rivierkruising ook een meer westelijke ligging gezien moet worden ten einde de Inlaag 1887 ten westen van Ellewoutsdijk te vermijden. Bij het ontwerp van deze alternatieven moeten een aantal milieu-criteria in acht worden genomen. Deze zijn aangeduid in par. 5.5 van dit advies;
- meest milieu-vriendelijke alternatief; dit alternatief kan niet gezocht worden in een tracé van het noordelijk aansluitende wegvak, dat de Zak van Zuid-Beveland zal doorsnijden. Aandacht zal geschonken moeten worden aan een zodanige ligging en ontwerp van een aansluitend wegvak in Zuid-Beveland, die isolatie van de dorpen Ellewoutsdijk en Borssele van de rest van de gemeente Borsele kunnen vermijden. Ook zal in het kader van dit alternatief een aantal natuurgebieden zo veel mogelijk moeten worden ontzien (zie par. 5.7). Verder zal het meest milieu-vriendelijke alternatief optimaal rekening moeten houden met de in par. 5.5 genoemde milieu-criteria en toepassing van mogelijke nadere milieu-beschermende maatregelen (par. 5.6).

In de projectnota/MER zal het besluit waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd, moeten worden aangegeven tezamen met de vervolgbesluiten alsook die besluiten en beleidsvoornemens die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit (par. 6.1). De toekomstige betrokkenheid van de rijksoverheid bij het voornemen zal ook vermeld moeten worden (par. 6.2). In het kader van de regeling van de Europese Gemeenschap inzake m.e.r. die in juli 1988 van kracht zal worden, dient de Belgische overheid geïnformeerd te worden over de gevolgen voor het milieu in het aan Zeeuwsch-Vlaanderen grenzende grondgebied van België van een doorgaande noord-zuid verbinding via de WOV (par. 6.3).

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu (par. 7) waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkeling van dat milieu houdt verband met het nulalternatief en vormt tevens het referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven. Het studiegebied zal moeten worden uitgebreid tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolgen van de uitvoering van een van de alternatieven van het project. Omdat de voorgenomen activiteit tevens de opheffing van de bestaande veerverbindingen inhoudt, moeten de betrokken delen van de Westerschelde en de toeleidende wegen en hun omgeving ook tot het studiegebied gerekend worden.

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu (par. 8) gaat het vooral om de aspecten geomorfologie, (onderwater)-bodem, grond- en oppervlaktewater, getijdenwater, terrestrische en estuariene ecologie, landschap, archeologische en cultuurhistorische objecten, geluid en trillingen, lucht, volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid. De milieu-effecten van de alternatieven, die in de eerste stap van de selectie-procedure worden beschouwd, behoeven slechts in globale zin te worden beschouwd. De gevolgen van die alternatieven, die na de inperking in de tweede stap van de selectie overblijven, moeten gedetailleerd beschreven worden. De nadruk bij de te beschrijven gevolgen behoort te liggen op milieu-gevolgen, die (nagenoeg) onomkeerbaar zijn.

In het MER moeten de milieu-gevolgen van de verschillende alternatieven vergeleken worden met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Indien mogelijk zal dit resulteren in een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect (par. 9).

Voorts zal het MER een opgave moeten verstrekken van de leemten in kennis, die zullen blijven bestaan met de betekenis, die daaraan gehecht dient te worden voor de besluitvorming (par. 10). Dit dient betrokken te worden in een in concept op te stellen evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu bij uitvoering van de voorgenomen activiteit.

De projectnota/MER zal kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten (par. 11).

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

- 3.1 Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten daarvan, kernachtig dienen te behandelen. Dit zal enerzijds een objectieve afweging van de milieu-aspecten bij de besluitvorming mogelijk maken en anderzijds ertoe bijdragen de gevolgen voor het milieu voor alle betrokkenen inzichtelijk te maken.
- 3.2 In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, duidelijk naar voren worden gebracht.
- 3.3 Het MER moet voorzien zijn van een samenvatting, waarin de belangrijkste conclusies en bevindingen in overzichtelijke vorm zijn weergegeven.
- 3.4 Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende tot het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.
- 3.5 Het MER zal volgens het voorstel van de initiatiefnemer onderdeel uitmaken van een document van een bredere strekking: de projectnota. Het MER zal hierin afzonderlijk herkenbaar moeten zijn. Dit kan o.a. gerealiseerd worden door een behandeling in hoofdstukken van die onderdelen die een MER tenminste moet bevatten volgens de systematiek van artikel 41 j van de Wabm.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

- 4.1 Een duidelijke beschrijving in het MER van de probleemstelling en het doel dient als onderbouwing van de noodzaak van de aanleg van de vaste oeververbinding over de Westerschelde (WOV) met de aansluitende wegvakken in Midden Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen.
- In de Startnota (blz. 10 en 11) ten behoeve van het project is de doelstelling van het voornemen 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 neven-doelstelling: "het bieden van een verbinding van tenminste autoweg-niveau tussen Rijksweg A 58 in Midden-Zeeland en Rijksweg N 61 in Zeeuwsch-Vlaanderen".
- Hoewel de voorgestelde WOV niet gepland is als onderdeel van het Rijkswegennet, wordt tegelijk met de aanleg daarvan voorgesteld de beide bestaande veerverbindingen Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder

in hun huidige vorm op te heffen. Daarmee zouden twee schakels in het landelijke hoofdwegennet verbroken worden en vervangen dienen te worden door een nieuwe op de plaats van de voorgestelde WOV.

Dit betekent dat behalve de in de doelstelling van het voornemen genoemde regionale belangen ook nationale belangen in het geding zijn.

De probleemstelling richt zich in eerste aanleg op een verbetering van de verkeersplanologische positie van Zeeuwsch-Vlaanderen, zoals de startnota² stelt. Het belang van de WOV kan echter daarboven uitstijgen², omdat deze oeververbinding de mogelijkheid zal openen van een doorgaande internationale verbinding van de Randstad door Zeeland via de N256 (en de N57) naar België³ (Gent), Noord-Frankrijk en verder via de kanaaltunnel naar Engeland³. Door middel van deze nieuwe schakel kunnen ondermeer de haven- en industriegebieden van Rijnmond en het Sloegebied via een kortere route verbonden worden met de Kanaalzone Terneuzen-Gent en de haven- en industriegebieden in noordwest Frankrijk en zuidoost Engeland.

4.2 De projectnota/MER zal duidelijk moeten maken in hoeverre de WOV als doel heeft:

- het oplossen van een regionaal vervoersprobleem;
- het stimuleren van de regionale economie van met name Zeeuwsch-Vlaanderen;
- het stimuleren van de ontwikkeling van Zeeland door de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen de bevolkings- en industrie centra rondom Middelburg-Vlissingen en Terneuzen⁴;
- het oplossen van een nationaal en internationaal vervoersprobleem en de stimulering van de ontwikkeling van de Rotterdamse en Zeeuwse industriegebieden door deze via een kortere route te verbinden met de industriegebieden rondom Gent, in Noord-Frankrijk en Zuidoost Engeland.

De projectnota/MER zal tevens duidelijk moeten maken in hoeverre de niet als doel gestelde aspecten van de WOV in de hand gehouden kunnen worden⁵.

2 Bijlage 4, inspraakreactie nrs. 10, 15, 21.

3 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 17.

4 In een reactie op de Startnota merkt de Provinciale Planologische Commissie van Zeeland op dat de doelstelling in de Startnota een wat te eenzijdig karakter draagt. De Provinciale Planologische Commissie wijst op de samenvoeging van de arbeidsmarkten ter weerszijde van de Westerschelde in Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen, die door de WOV mogelijk zou worden (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 1). Ook de Federatie Nederlandse Vakbeweging, district Zeeland, de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland en de gemeente Vlissingen wijzen in reacties op de Startnota op het belang van de WOV voor geheel Zeeland (Bijlage 4, inspraakreactie nrs. 4, 5, 14).

5 B.v.: in hoeverre kan en moet een toenemende recreatiedruk vanuit westelijk België in de richting van de Delta binnen de perken gehouden worden?

