

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN MILIEU-
EFFECTRAPPORT A-57 OP WALCHEREN
(VEERSE DAM-MIDDELBURG)

Advies voor richtlijnen milieu-effectrapport A-57 op Walcheren (Veerse Dam-Middelburg): advies op grond van artikel 41 n, eerste lid van de wet van 23 april 1986 tot uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over het gedeelte Veersedam-Middelburg op Walcheren van rijksweg 57 / uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage; voorz. J.I.S. Zonneveld. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage ISBN 90-71887-22-7
SISO 614.6 UDC [504.05:625.711.3](492.912.2)
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Walcheren.



commissie voor de milieu-effectrapportage
WERKGKROEP m.e.r. RIJKSWEG A-57 OP WALCHEREN

Aan de Minister van Verkeer
en Waterstaat,
d.t.v. de directeur-generaal
van de Rijkswaterstaat,
postbus 20906,
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk

HW/FSM/37064

onderwerp

Aanbieding advies voor
richtlijnen MER A-57 op
Walcheren

uw brief

7 november 1986

ons kenmerk

U2/87/Sc/131-45
utrecht,

12 januari 1987

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 rijksweg 57, gedeelte Veersedam-Middelburg.

De bekendmaking betreffende het begin van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van rijksweg 57 op Walcheren vond plaats op 3 november 1986 in de Staatscourant en enige dagbladen.

Hierbij bied ik U het advies van de Commissie voor de m.e.r. aan, overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Voor de inhoud van het advies verwijs ik korthedshalve naar de samenvatting waarin de belangrijkste aandachtspunten uit het advies zijn bijeengebracht.

Daarnaast

kenmerk : U2/87/Sc/131-45

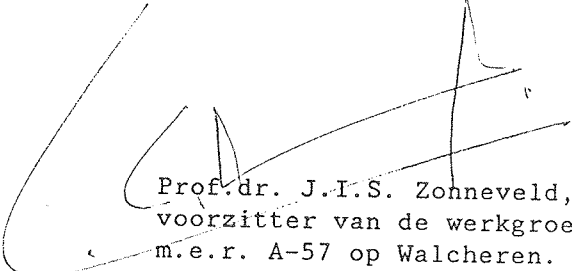
vervolgblad: 1

Daarnaast vraag ik Uw bijzondere aandacht voor het volgende.

Bij de opstelling van het 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 rijksweg 57 op Walcheren. Omdat deze weg onderdeel zal uitmaken van een hoofdverbinding van het rijkswegennet moet de besluitvorming over de aanleg van deze autoweg worden afgewogen in zowel nationaal als regionaal opzicht.

De Commissie acht het van belang dat de projectnota/MER de mogelijke beleidsontwikkelingen helder belicht betreffende de toekomst van Walcheren en de eventuele functie van Walcheren als schakel tussen het Rijnmondgebied en België bij aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde. Deze analyse ten behoeve van het doel van het project dient uitgevoerd te worden voordat de projectnota/MER kan ingaan op de uitwerking van de mogelijke alternatieve oplossingen met hun verschillende betekenis in negatieve maar ook in positieve zin voor het milieu, de natuur en het landschap van Walcheren.

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



Prof. dr. J.I.S. Zonneveld,
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. A-57 op Walcheren.

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT
A-57 OP WALCHEREN (VEERSE DAM-MIDDELBURG)

Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid van de Wet van 23 april 1986 tot uitbreiding van de wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over het gedeelte Veersedam-Middelburg op Walcheren van rijksweg 57.

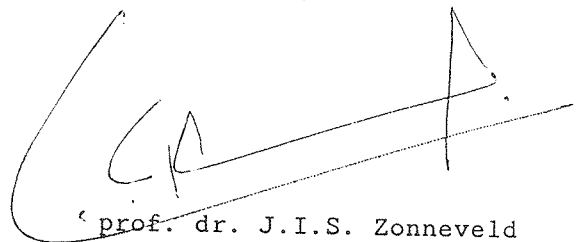
Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



prof. dr. J.I.S. Zonneveld

Utrecht, 12 januari 1987

INHOUDSOPGAVE

	<u>Pagina:</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	2
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	4
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	4
5. BESCHRIJVING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN.	6
5.1 De voorgenomen activiteit	6
5.2 Alternatieven	7
5.3 Nul-alternatief	7
5.4 Nulplus-alternatief	8
5.5 Tracé-alternatieven	8
5.6 Nadere milieu-beschermende maatregelen	9
5.7 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	10
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	11
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	11
8. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	12
8.1 Algemeen	12
8.2 Mate van detail bij de gevolgen per milieu- aspect	13
8.3 Geomorfologie, bodem en grondwater	13
8.4 Oppervlaktewater	14

Pagina:

8.5	Flora, vegetatie, fauna en natuurgebieden	14
8.6	Landschap, archeologische en cultuurhistorische objecten	14
8.7	Geluid en trillingen	15
8.8	Lucht	16
8.9	Volksgezondheid	16
8.10	Indirecte gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten	16
9.	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	17
10.	OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	17
11.	SAMENVATTING VAN HET MER	18

BIJLAGEN

1. Openbare bekendmaking van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat omtrent milieu-effectrapportage voor rijksweg 57 op Walcheren in de Staatscourant van 3 november 1986.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 7 november 1986 met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Kaart van het studiegebied inclusief de voorgestelde uitbreiding daarvan in oostelijke richting tot de lijn Zanddijk-Kleverskerke.
5. Aandachtspunten voor een cultuurhistorische inventarisatie van het studiegebied van de A-57 op Walcheren.

1. INLEIDING

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van het gedeelte van de A-57 op Walcheren tussen de Veersedam en de A-58.

In het structuurschema Verkeer en Vervoer 1981 en in het Rijkswegenplan 1984 is rijksweg 57 (A-57) opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennet. De A-57 vormt de verbinding tussen rijksweg 15 ter hoogte van Brielle en rijksweg 58 in de omgeving van Middelburg. Rijkswaterstaat verwacht dat de openstelling van het gedeelte van de A-57 over de stormvloedkering aan het einde van 1987 een omvangrijke verkeersstroom op Walcheren zal genereren, die voor een deel zal ontstaan door onttrekking van verkeer aan andere oever- of wegverbindingen en voor een deel door nieuw, voornamelijk recreatief verkeer op het bestaande wegennet. Volgens Rijkswaterstaat zal deze verkeersstroom aanleiding tot problemen geven. Met het oog op de capaciteit van het provinciale wegennet tussen Vrouwenpolder en Middelburg op Walcheren wordt een oplossing gezocht in de verdere aanleg van de A-57 op Walcheren.

Op 3 november 1986 is een Raad van de Waterstaat-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van het gedeelte Veersedam-Middelburg van de A-57 en, impliciet, ten behoeve van de tracé-vaststelling daarvan. In deze procedure worden de regels met betrekking tot milieu-effectrapportage (Wet tot uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne van 23 april 1986 Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage, Staatsblad 211) toegepast. De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) vond plaats in de Staatscourant en een aantal nieuwsbladen (bijlage 1). Per brief van 7 november 1986 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. om overeenkomstig de bepalingen van de wet inzake m.e.r. te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het door de initiatiefnemer (de directie Zeeland van Rijkswaterstaat) op te stellen milieu-effectrapport (MER).

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 27 november, 18 december 1986 en 7 januari 1987. In de laatste vergadering werd de tekst van dit advies vastgesteld. Eerder op 24 oktober 1986, voorafgaande aan de formele start van de m.e.r., bracht de Commissie een bezoek aan de initiatiefnemer in Middelburg en het studiegebied ten einde nadere informatie te verkrijgen over de probleemstelling, het doel van de voorgenomen activiteit en de procedure voor de besluitvorming. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 16 december 1986 van gedachten naar aanleiding van een tussentijds concept-advies.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg van het gedeelte van de A-57 op Walcheren af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

In de volgende hoofdstukken worden de belangrijkste vragen en aandachtspunten gegeven waarop het MER volgens de Commissie 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 wet inzake m.e.r. 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 ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van de rijksweg 57 op Walcheren. Het advies beoogt de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg van deze weg af te bakenen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport aan te geven.

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies kort aangestipt.

Omdat het betrokken weggedeelte een onderdeel van het rijkswegennet betreft, mag worden verondersteld, dat zowel nationale als regionale belangen in het geding zijn. In het licht van het nationale belang zal de probleemstelling de relatie van de voorgenomen activiteit met de gehele A-57 moeten duidelijk maken, alsook de mogelijke transitfunctie die de A-57 zou moeten vervullen tussen het Rijnmondgebied en België indien besloten zou worden tot de aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde. Naar de mening van de Commissie zal in de projectnota/MER de probleemstelling verder in belangrijke mate gericht moeten worden op de wenselijkheid van het al dan niet vergroten van de bereikbaarheid van Walcheren (par. 4). Als het beleid de voorkeur geeft aan niet verdere vergroting van de bereikbaarheid dan is het resulterende alternatief het nulalternatief (par. 5.3). Indien daarentegen een verdergaande openlegging van Walcheren wordt nagestreefd, dan kan dat geschieden òf op voorzichtig aanpassende wijze òf door middel van een stimulerende aanpak. Deze benaderingen van de probleemstelling komen tot uitdrukking in respectievelijk het nulplusalternatief en varianten daarvan (par.5.4) en verschillende mogelijke tracé-alternatieven (par. 5.5.). De tracé-alternatieven liggen in de beide tracé-bundels die aangegeven zijn in de startnotitie van de initiatiefnemer met dien verstande dat de Commissie aanbeveelt de tracé-bundel, die ten noorden en noordoosten van Middelburg ligt in oostelijke richting uit te breiden tot de lijn Zanddijk-Kleverskerke. Dit om uitwerking van tracé-alternatieven in de lijn Vrouwenpolder-Zanddijk-Veerse Weg-Arnemuïden ZW mogelijk te maken (zie bijlage 4 van het onderhavige advies).

De tracé-alternatieven in de andere bundel ten westen en ten zuiden van Middelburg zijn niet aantrekkelijk voor het milieu met het oog op de aantasting die zij zouden veroorzaken van de in deze bundel aanwezige natuur- en landschapswaarden. Niettemin is de Commissie de mening toegedaan dat dergelijke alternatieven toch behandeld moeten worden in de projectnota/MER als zou blijken dat daarvoor belangrijke verkeerstechnische en economische argumenten pleiten.

Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief) kan- afhankelijk van de hiervoor genoemde beleidsrichtingen in de probleemstelling- gezocht worden in het nulalternatief òf in een tracé-alternatief (par. 5.5). De Commissie vindt dat in het tweede geval het betreffende tracé-alternatief niet alleen rekening behoort te houden met de verschillende milieu-criteria (par. 5.5.4) en nadere milieu beschermende maatregelen (par. 5.6.2) maar dat het ook een accentuering zou moeten kunnen inhouden van een met de gewenste weg verbonden nieuwe ruimtelijke structuur. Volgens de Commissie kan een voorzichtig volgende

aanpak namelijk niet goed resulteren in een werkelijk evenwichtige milieuvriendelijke oplossing.

In de projectnota/MER zal het besluit waarvoor het document wordt opgesteld moeten worden aangegeven tezamen met eventuele vervolgbesluiten alsook die besluiten en beleidsvoornemens, die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit (par. 6).

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu (par. 7) waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkelingen 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. Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu voor elk van de te beschouwen alternatieven (par. 8) gaat het vooral om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlakte water, flora en vegetatie, fauna, visueel-ruimtelijke structuur, archeologie en cultuurhistorie en geluid en de mogelijke relaties tussen verschillende van deze aspecten. 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. 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 tenslotte kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten.

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 er toe bijdragen de gevolgen voor het milieu voor alle betrokkenen inzichtelijk te maken.
- 3.2 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 wet inzake m.e.r.
- 3.3 In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, duidelijk naar voren worden gebracht.
- 3.4 Het MER moet voorzien zijn van een samenvatting, die goed is afgestemd op de inhoud van het MER-gedeelte van de projectnota.
- 3.5 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.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

- 4.1 Een duidelijke beschrijving in het MER van de probleemstelling en het doel dient als onderbouwing van het voornemen tot de aanleg van het weggedeelte Veersedam-Middelburg van de A-57. Omdat het hier een onderdeel van het Rijkswegennet betreft, mag verondersteld worden, dat zowel nationale als regionale belangen in het geding zijn. De probleemstelling zal duidelijk moeten maken welke van deze belangen met de aanleg van het weggedeelte worden gediend. Het zal moeten leiden tot de formulering van één of meer dan één scenario in het licht waarvan de wenselijkheid van de aanleg van rijksweg 57 op Walcheren bezien moet worden (zie ook de tekst van de bekendmaking van de start van de m.e.r., bijlage 1 bij het onderhavige advies).
- 4.2 Ten aanzien van de nationale belangen zal de probleemstelling aandacht moeten besteden aan de volgende vragen. Welke harde beleidsuitgangspunten van Rijk, provincie Zeeland en gemeenten (met name Middelburg en Vlissingen) zijn vastgelegd als basis voor de veronderstelde verplaatsingsbehoefte, respectievelijk voor het voornemen tot verdere aanleg van de A-57 op Walcheren? Wat was de reden om het Veersedam-gedeelte van het aan de zuidzijde op de Stormvloedkering aansluitende wegvak van de A-57 af te splitsen van het weggedeelte op Walcheren? Tot waar strekt het project Herinrichting Veersedam zich uit? Wat is de relatie van het project Rijksweg 57 op Walcheren met de gehele A-57 (van Brielle tot Middelburg)?
- 4.3 Naar de mening van de Commissie behoort de probleemstelling zich verder in belangrijke mate te richten op de gewenste ontwikkelingsrichting voor Walcheren.

Vroeger was Walcheren niet goed bereikbaar. Daardoor bleven de recreatie en de industriële ontwikkeling gedurende lange tijd beperkt en was er geen groot verkeersprobleem. Tegenwoordig is de isolatie goeddeels opgeheven. De vraag is nu of de bereikbaarheid van Walcheren nog verder vergroot zou moeten worden. Indien het beleid hier niet op gericht is, dan moeten daartoe maatregelen worden genomen in economisch opzicht en ten aanzien van de ruimtelijke ordening.

Als het beleid daarentegen kiest voor openlegging en vergroting van de bereikbaarheid van Walcheren, dan wordt de aanleg van de A-57 op Walcheren gewenst.

Er zijn in dat geval twee oplossingsrichtingen mogelijk: òf voorzichtig aanpassend aan de bestaande situatie en wegstructuur òf stimulerend met een ruimtelijk accentuering van de structuur van de nieuwe autoweg. In het licht van de regionale belangen zal de probleemstelling antwoord behoren te geven op de volgende vragen.

In welke mate moet het doel van de aanleg van de A-57 op Walcheren gezocht worden in een oplossing van een (toekomstig) vervoersprobleem en/of in een stimulering van de regionale economie? Welke ontwikkelingen in de landbouw (in verband met de voorgenomen landinrichting), de industriële bedrijvigheid en de recreatie worden als randvoorwaarden voor de veronderstelde verplaatsingsbehoefte aangenomen? Hoe dwingend zijn deze ontwikkelingen voor het voornemen? Voorzover de bepalende factoren daarvoor géén randvoorwaarden vormen, dienen zij als variabelen in de prognoses te worden betrokken (zie ook punt 4.4). Wat zal er gebeuren als de A-57 op Walcheren niet zal worden aangelegd? Welke ontwikkelingen (op grond van welke besluiten) zullen bij het niet-aanleggen nadelige effecten onderkennen en welke aspecten van de omgeving van het project zullen daardoor positief beïnvloed worden?

4.4 Bij de planologische en verkeerskundige beschouwing van de huidige en toekomstige verkeersstromen in de regio dient een onderscheid gemaakt te worden naar het "normale" werkdagverkeer en het recreatieverkeer. Dit moet ook gebeuren voor de factoren die deze deelstromen beïnvloeden (ontwikkelingen in de bevolkingsgroei, werkgelegenheid, de vrijetijdsbesteding en het toerisme, en dus in de dag- en verblijfrecreatie, de capaciteit van het aansluitend hoofdwegennet en eventuele verbeteringen in het openbaar vervoer). Deze planologische en verkeerskundige beschouwing kan het best opgebouwd worden te beginnen bij de delta in haar geheel gevolgd door een toespitsing op de situatie in Midden-Zeeland en Walcheren. In de beschouwing zal verder aandacht moeten worden besteed aan de volgende vragen:

- welke herkomsten en bestemmingen zijn thans te onderscheiden op de belangrijke aan- en afvoerwegen en hoe zal dit patroon er omstreeks 1995 à 2000 uitzien?
- Zal de geplande weg een transit-functie moeten vervullen tussen het Rijnmondgebied en België (en de kanaaltunnel) en welke rol speelt hierbij de plaats en de capaciteit van een vaste oeververbinding over de Westerschelde?
- Zijn ontwikkelingen op nog langere termijn aan te geven?
- Welke invloed zal het zogeheten flankerend beleid hebben, met name de mogelijke stimulering van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fietspaden, vervoer van goederen, in het bijzonder van gevaarlijke stoffen, over het water en de spreiding van spitsen in het werkdagverkeer)?

- Wat is het huidige maximale aanvaardbare afwikkelingsniveau op de bestaande wegen S8, T43 en S16? Wordt dit in de huidige situatie al overschreden? Op welke gedeelten van de wegen doen zich capaciteitsproblemen voor? Welke oorzaken zijn daarvoor aan te wijzen?
- Hoe zullen de verkeersintensiteiten zich ontwikkelen? De verkeersprognoses dienen gekwantificeerd te worden voor verschillende perioden van de dag, de week en het jaar met specificatie naar voertuig categoriën.
- Welke aannames worden hierbij gehanteerd en welke variabelen? Het kan gewenst zijn dat in het MER hoge en lage verkeersprognoses worden opgesteld in relatie tot de reeks van mogelijke alternatieve oplossingen voor het probleem. Ook hier dienen feiten, veronderstellingen, wensen en de invloed van de realisatie van het voornemen zuiver tot uitdrukking te worden gebracht.

4.5 In het MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en de schade voor het menselijk woon- en leefniveau, het natuurlijk milieu en het landschap, maar ook aan de bevordering van de kwaliteiten van het milieu (zie het structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e, Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 14390, nrs.: 295-296, p.5 en 6.). Daarbij dient gedacht te worden aan de positieve invloed, die een project van deze schaal op de omgeving kan hebben. Wellicht kan aan de beleving van het landschap in het noordelijk deel van Walcheren een dimensie worden toegevoegd, die per saldo een positieve bijdrage levert. Iets nieuws is niet per definitie negatief, in het bijzonder vanwege de ontwikkeling die in het nabije verleden heeft plaats gevonden en de inmiddels gewijzigde natuurlijke isolatie van Walcheren.

4.6 Aan de hand van de formulering van het doel dienen beoordelingscriteria te worden aangegeven waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieunormen en streefwaarden (zie ook hoofdstuk 9 van het onderhavige advies).

5. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

5.1 De voorgenomen activiteit

5.1.1 De beschrijving van de voorgenomen activiteit, met al zijn deel- ingrepen en -aspecten, zal moeten inhouden de vergravingen in het studiegebied en ook elders vanwege het verkrijgen van b.v. ophoogzand, de (tijdelijke) opslag van uitgegraven grond, ontwateringen tijdens de aanleg, de bouwwerkzaamheden voor de aanleg van de weg en bijbehorende voorzieningen, het gebruik en beheer van de weg inclusief de bermen en de mitigerende maatregelen.

Welke additionele voorzieningen worden voorzien ten behoeve van het gebruik van de weg, zoals service-stations, verlichting en voorzieningen voor de waterafvoer?

5.1.2 Voorziet de voorgenomen activiteit in de aanleg van een enkelbaans autoweg, zoals opgenomen in het structuurschema Verkeer en Vervoer (deel e) ? In de projectnota/MER zullen de concrete uitvoeringsaspecten van dit type weg (b.v. werkbreedte's, cunetafmetingen en dergelijke) moeten worden aangeduid. Wordt de mogelijkheid tot een latere uitbouw

van het weggedeelte tot een autosnelweg met 2 x 2 rijstroken opengehouden?

5.1.3 Welk type vaste oeververbinding wordt voorzien voor de kruising met het Kanaal door Walcheren? Zal deze oeververbinding een belemmering vormen voor het autoverkeer op de A-57 en/of voor de scheepvaart en de pleziervaart op het Kanaal door Walcheren?

5.1.4 Welke afgeleide activiteiten kunnen worden verwacht als gevolg van de aantrekkingskracht, die de nieuwe weg zou kunnen uitoefenen op b.v. bedrijfsvestigingen en recreatie? Wat is de invloed van de nieuwe weg op de woningbouwplannen van de gemeente Middelburg ten noorden van het centrum van de stad?

5.1.5 Welke relatie wordt gelegd met toekomstige landschappelijke ontwikkelingen, zoals b.v. voorgesteld in het Advies landschapsbouw van Staatsbosbeheer voor de landinrichting op Walcheren?

5.2 Alternatieven

5.2.1 De keuze van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten moet in het MER zorgvuldig worden gemotiveerd. Dit geldt ook voor de aanduiding van een eventueel voorkeursalternatief. De presentatie van een voorkeursalternatief is echter niet verplicht.

5.2.2 De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. In hoofdstuk 4 van het onderhavige advies is uiteengezet dat, naar de mening van de Commissie, de probleemstelling in belangrijke mate moet worden gericht op de wenselijkheid van het al dan niet vergroten van de bereikbaarheid van Walcheren. Als het beleid kiest voor een handhaving van de huidige bereikbaarheid en dat vertaalt in beleidsmaatregelen die zijn gericht op de (regionale) economie en de regionale ruimtelijke ordening, dan is het resulterende alternatief het nulalternatief (par. 5.3). Indien het beleid de voorkeur geeft aan een verdere openlegging van Walcheren dan kan dat -zoals in hoofdstuk 4 hiervoor is geschetst- op voorzichtig aanpassende wijze òf door middel van een stimulerende aanpak. Deze benaderingen resulteren in respectievelijk het nulplusalternatief (par. 5.4) en de tracé-alternatieven (par. 5.5). Het meest milieu-vriendelijke alternatief kan ook worden afgeleid uit de probleemstelling (zie paragraaf 5.7.2).

5.2.3 De alternatieven zullen wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenminste de volgende alternatieven en nadere milieu-beschermende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

5.3 Nulalternatief

5.3.1 Het nulalternatief gaat er van uit dat geen maatregelen in de zin van aanleg van nieuwe weggedeelten worden genomen. De bestaande situatie blijft gehandhaafd met dien verstande dat infrastructurele werken die al in uitvoering zijn genomen of waartoe reeds is besloten, worden

afgewerkt. Met andere woorden het nulalternatief is gericht op de verkeersontwikkeling van een min of meer geconserveerd eiland Walcheren, waarbij nieuwe ontwikkelingen niet of slechts op zeer beperkte schaal plaats vinden.

5.3.2 Komt het nulalternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking voor uitwerking in de projectnota/MER in het licht van de uitgewerkte probleemstelling (par. 4.3.)?

5.3.3 Indien dit niet het geval is, dan dient het nulalternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

5.4 Nulplusalternatief

5.4.1 Het nulplusalternatief gaat uit van een zo groot mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur behalve bij zeer duidelijke knelpunten. Het omvat verder de toepassing van externe maatregelen voor de beheersing van de verkeersstromen, zoals de bevordering van het openbaar vervoer (tram en bus), het langzame verkeer, het vervoer te water en het toepassen van verkeersreguleringsmaatregelen zoals flexibele routing, wisselstroken e.d.

5.4.2 Uit de beschouwing in de projectnota/MER van de probleemstelling in het algemeen en van de knelpunten in het zuidelijk gedeelte tussen St. Laurens en Middelburg zal moeten blijken of het nulplusalternatief een redelijk alternatief kan zijn voor het gehele traject of alleen voor het noordelijk gedeelte tussen de Veersedam en St. Laurens. In het laatste geval zou het nulplus- alternatief voor het noordelijke gedeelte een combinatie moeten vormen met een tracé-alternatief voor het zuidelijk gedeelte.

5.5 Tracé-alternatieven

5.5.1 In de verkennende notitie rijksweg 57 op Walcheren, die door de initiatiefnemer is opgesteld ten behoeve van het vooroverleg voor deze m.e.r. worden twee tracé-bundels aangegeven waarbinnen tracé-alternatieven kunnen worden gevonden. Het betreft een bundel ten noorden en ten noordoosten van Middelburg en een bundel die ten noorden van Sint Laurens samenvalt met de eerste bundel maar die ten westen en ten zuiden van Middelburg door de open zone tussen Middelburg en Oost Souburg aansluiting geeft op de A-58. Alhoewel, naar de mening van de Commissie, tracé-alternatieven in de bundel ten westen en ten zuiden van Middelburg niet aantrekkelijk zijn voor het milieu met het oog op de aantasting van natuur- en landschapswaarden in het studiegebied van deze tracé-bundel, zouden dergelijke tracé-alternatieven toch moeten worden uitgewerkt in de projectnota/MER als zou blijken dat daarvoor belangrijke verkeerstechnische en economische argumenten pleiten.

5.5.2 Wat betreft de tracé-bundel ten noorden en ten noordoosten van Middelburg, adviseert de Commissie deze bundel aan de oostzijde uit te breiden tot de lijn Zanddijk-Kleverskerke teneinde de uitwerking van tracé-alternatieven in de lijn Vrouwenpolder Zanddijk-Veerseweg-Arnemuiden ZW mogelijk te maken. (Zie voor de ligging van beide tracé-bundels en de uitbreiding van de noord/noord-oostelijke tracé-bundel in

oostelijke richting met bijbehorend studiegebied de kaart in bijlage 4 van het onderhavige advies).

5.5.3 Wat gebeurt er met de bestaande provinciale wegen als de A-57 zou worden aangelegd volgens een tracé binnen de eerste bundel ten noorden en ten noordoosten van Middelburg? Hoeveel (lokaal) verkeer zal van de bestaande route over de S8, T43 en S16 gebruik blijven maken? In hoeverre wordt hiermee in de provinciale wegenplannen rekening gehouden? Welke maatregelen zijn gewenst om een redelijke verdeling van het verkeer over lokale wegen en A-57 te bevorderen?

5.5.4 Bij de nadere uitwerking van tracé-alternatieven binnen de bundel ten noorden en noordoosten van Middelburg dienen de volgende milieucriteria in acht te worden genomen:

- ruimtebeslag
- aansluiting bij de ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in het studiegebied met betrekking tot natuur en milieu.
- bodemverstoring door afgraving en ophoging. Het wegcunet mag als drainbaan geen "kortsluiting" veroorzaken tussen verzilte en zoete grondwater voorkomens.
- effecten op de (grond)waterhuishouding. In relatie met het in ontwikkeling zijnde landinrichtingsplan is het van belang dat het bemalingssysteem van de polders, die doorsneden zullen worden door de weg, wordt ingesteld op zo min mogelijk verspreiding van verontreinigingen uit de bermsloten naar het omringende gebied.
- aantasting van geomorfologisch waardevolle patronen (de afwisseling van kreekruggen en poelgronden)
- doorsnijding van open graslandgebieden en natuurgebieden
- in combinatie met de beide hiervoor genoemde milieurobandoorwaarden: aansluiting bij de bestaande landschappelijke structuur of een ruimtelijke accentuering van een met de rijksweg verbonden nieuwe gewenste structuur
- biotoopverkleining door versnippering en barrièrewerking maar ook het ontstaan van nieuwe waardevolle biotopen.
- aantasting van cultuurhistorische plaatsen, objecten en structuren (zie ook bijlage 5).
- aantal en aard van geluidvoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracés en aantasting van (potentiële) stiltegebieden.

5.6 Nadere milieubescherpende maatregelen

5.6.1 De nadelige milieueffecten die bij de uitvoering van het voornemen kunnen optreden, dienen in het MER beschreven te worden (zie par. 8). Tevens moet worden nagegaan welke mogelijke maatregelen genomen kunnen worden om deze milieueffecten tegen te gaan of te verminderen, respectievelijk om het milieu te verbeteren. Vooral die effecten die niet of nagenoeg niet-omkeerbaar zijn, verdienen hierbij de aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op gelet moeten worden dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieupaspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

5.6.2 In het bijzonder kan worden gedacht aan:

