

Herziening van het streekplan Zeeland

Westerschelde Container Terminal



Herziening van het streekplan Zeeland

Westerschelde Container Terminal

Vastgesteld door Provinciale Staten van Zeeland
bij besluit van 4 oktober 2002

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Blz.
Inleiding	4
Maatschappelijk afwegingskader	5
Economische effecten	6
Ruimtelijke gevolgen en milieueffecten.....	10
Effecten op natuur en landschap	15
Afweging	22
Herziening streekplan en status	27

1. Inleiding

Beschrijving initiatief

Zeeland Seaports, de beheerder van de Zeeuwse zeehavengebieden, heeft een plan ontwikkeld voor de aanleg van een containerterminal in het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost. Uitgangspunt is een terminal voor containeroverslag te realiseren met een kadelenkte van 2650 meter en een breedte van 500 meter. Daartoe wordt 41 hectare bestaand industrieterrein benut en zal 141 hectare land worden aangewonnen. De overslagcapaciteit van de terminal zal in de eindsituatie 1,5 miljoen containers per jaar kunnen bereiken. Daarbij zullen faciliteiten worden geboden voor zowel de zee- en binnenvaart als het rail- en wegvervoer. Daarnaast zullen voorzieningen moeten worden getroffen voor de opslag van lege containers, de reparatie van containers, alsmede kantoren en verpakkingsbedrijven.

Als locatie voor deze terminal heeft Zeeland Seaports de Westerschelde-oever tussen de koelwateruitlaat van de kerncentrale Borsele en de westelijke havendam van de Sloehaven op het oog, welke in het streekplan Zeeland is aangeduid met de functie “ecologische ontwikkeling richtinggevend”. In het plan voor de container terminal zal de zeekade met op- en overslagfaciliteiten in het gebied met deze functie worden gerealiseerd. De ondersteunende voorzieningen als opslag en reparatie van containers, kantoren en verpakkingsbedrijven zullen worden gesitueerd binnen het huidige zeehaventerrein. De functie “ecologische ontwikkeling richtinggevend” laat de aanleg van deze container terminal niet toe. Aantasting van de natuurfunctie van dit gebied is uitsluitend mogelijk, indien alternatieven ontbreken en met het project een zwaarwegend maatschappelijk belang is gediend. Vervolgens dient toepassing te worden gegeven aan het compensatiebeginsel, zoals beschreven in bijlage 2 behorende bij het streekplan.

Deze herziening van het streekplan strekt ertoe aan de bewuste oeverzone de bestemming “zeehaventerrein” toe te kennen. Voorts wordt beschreven hoe aan de natuurcompensatie inhoud zal worden gegeven. De streekplanherziening beoogt daartoe aan het compensatiegebied, aansluitend aan het bestaande natuurgebied Rammekenshoek, de functie “ecologische ontwikkeling richtinggevend” toe te kennen.

Gecombineerde procedure

Herziening van het streekplan is niet de enige procedure die dient te worden doorlopen om realisatie van de Westerschelde

Container Terminal (WCT) mogelijk te maken. Daarvoor is tevens nodig:

- vaststelling van een herziening van de bestemmingsplannen “Industrieterrein Vlissingen-Oost” van de gemeente Vlissingen en “Zeehaven- en Industrieterrein Sloe 1994” van de gemeente Borsele door de respectievelijke gemeenteraden;
- afgifte van een concessie door de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van de Wet Droogmakerijen en Indijking 1904.

Ter voorbereiding van de streekplanherziening en van de hierboven genoemde besluiten is één Milieu Effect Rapport (MER) opgesteld.

Hervatten streekplanprocedure

Uit de adviezen van verschillende adviesinstanties en de inspraakreacties is gebleken dat een aantal aspecten in het MER extra aandacht behoeven, zoals het meest milieuvriendelijke alternatief, de natuurcompensatie, de knelpunten op het gebied van de aan- en afvoer van containers via het spoor- en wegvervoer en de maatregelen die ertoe moeten leiden dat het ongevalsrisico op de Westerschelde niet toeneemt. Voorts is erop aangedrongen niet uitsluitend de milieu-effecten van de WCT te belichten, maar ook andere maatschappelijke effecten van deze ontwikkeling in beeld te brengen middels het opstellen van een “maatschappelijke kosten en baten analyse”. Tot slot heeft de inspraakprocedure aan het licht gebracht dat nog onvoldoende inzichtelijk is gemaakt hoe de afweging van de WCT in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn heeft plaatsgevonden.

Deze aspecten noopten tot nader onderzoek en het opschorten van de procedure van de ontwerp-streekplanherziening. Deze nadere studies zijn thans afgerond; via een aanvulling is de daarbij verkregen informatie verwerkt in het MER en, voor zover van toepassing, in de ontwerp-streekplanherziening. Gelet op de aard van deze aanvullingen en de rol die ze hebben gespeeld bij de bestuurlijke afweging van dit project is besloten bij het hervatten van de procedure de ontwerp-streekplanherziening wederom voor een ieder ter inzage te leggen.

Tevens is besloten de streekplanherziening als een concrete beleidsbeslissing, als bedoeld in artikel 4a lid 1 van de Wet op de ruimtelijke ordening, aan te merken. Dit maakt een her-nieuwde tervisielegging noodzakelijk, teneinde een ieder in de gelegenheid te stellen eventuele bedenkingen tegen de ontwerp-streekplanherziening naar voren te brengen.

2. Maatschappelijk afwegingskader

De Provinciale Planologische Commissie en de Provinciale Commissie Milieubeheer en Waterhuishouding hebben in hun adviezen aangegeven dat de nut en noodzaak-analyse in het MER de maatschappelijke kosten en baten nog onvoldoende belicht. Door beide commissies is gewezen op het belang van een analyse van alle maatschappelijke kosten en baten die met de WCT zijn gemoeid. Ook in meerdere inspraakreacties wordt een dergelijk pleidooi gehouden.

Voor infrastructurele projecten die van nationaal belang worden geacht en die in opdracht van het rijk c.q. met rijksfinanciering tot stand komen, wordt een evaluatie uitgevoerd op basis van de OEEI-methodiek¹. Probleem is evenwel dat deze methodiek nog in ontwikkeling is, waardoor vraagtekens zijn te plaatsen bij de resultaten van een dergelijke analyse. Daarbij komt dat voor realisatie van de WCT geen rijksbijdrage wordt verstrekt, de WCT een regionaal belang dient en geen nationaal belang en de exploitatie van de container terminal renderend is (in

tegenstelling tot infrastructurele projecten, waarvoor de OEEI-methodiek is ontwikkeld). Deze overwegingen waren aanleiding af te zien van een “maatschappelijke kosten- en batenanalyse” op basis van de OEEI-methode. In plaats daarvan is een “maatschappelijk afwegingskader” (MAK) ontwikkeld, waarmee hetzelfde wordt beoogd, doch dat is gericht op het inzichtelijk maken van de regionale maatschappelijke effecten van deze terminal. Het MAK doet geen uitspraak over de vraag of de WCT wel of niet dient te worden gerealiseerd. Het maakt uitsluitend zichtbaar welke effecten als gevolg van een eventuele realisatie van deze container terminal op zullen treden. Evenmin doet het MAK uitspraken over de vraag of deze effecten positief of negatief dienen te worden gewaardeerd. De informatie in het MAK is benut bij de aanvulling van deze streekplanherziening en de hernieuwde afweging van het WCT-project. In paragraaf 6 wordt aangegeven hoe deze informatie is gewogen en afgewogen.



¹ Onderzoek Economische Effecten Infrastructuur, die de welvaartseffecten van de aanleg van grootschalige infrastructuur in kaart brengt.

3. Economische effecten

Algemeen

De beide zeehaventerreinen in Zeeland, Vlissingen-Oost en de Kanaalzone, zijn van vitaal belang voor de Zeeuwse economie. Het zeehaventerrein Vlissingen-Oost biedt werkgelegenheid aan circa 8000 personen. In 1999 zorgden 3.464 zeeschepen voor de aan- en afvoer van 14,897 miljoen ton goederen. Behoud en versterking van de werkgelegenheid is één van de kernpunten in het provinciale beleid. Daarbij wordt een belangrijke rol toegekend aan de zeehaventerreinen en het behoud van hun ontwikkelingsmogelijkheden voor:

1. havengebonden activiteiten;
2. daarmee samenhangende activiteiten die een uitstraling naar de regio en toegevoegde waarde opleveren;
3. activiteiten die zich qua aard, schaal en milieu-effecten niet lenen voor vestiging nabij woongebieden.

In beide zeehavens ligt het accent op de aanvoer van grondstoffen ten behoeve van de chemische en petrochemische industrie die op beide terreinen is gevestigd. Meer dan 50% van de havenactiviteiten is gebaseerd op de overslag ten behoeve van enkele bedrijven, hetgeen de haven kwetsbaar maakt voor wijziging van de logistieke en productiestructuren van deze mondiaal opererende industrieën.

Er is echter een tendens waarneembaar dat een verschuiving plaatsvindt van industriële activiteiten naar op- en overslag en transportgerelateerde activiteiten. Het Provinciaal Sociaal-Economisch Beleidsplan 1998-2002 geeft als één van de doelstellingen van het Zeeuwse economische beleid aan dat adequaat dient te worden ingespeeld op de potenties van de Zeeuwse havens om een rol te spelen in het containervervoer naar en tussen de grote havens in Noordwest-Europa.

Verwachte ontwikkeling containervervoer

In de periode 1990-1999 is het containervolume dat in zeehavens in het gebied Le Havre-Hamburg werd behandeld gegroeid met gemiddeld 7% per jaar. De verwachting bestaat dat deze groei de komende periode van 10 jaar zal voortduren.

In de containervaart zullen in toenemende mate grote containerschepen worden ingezet, waarvoor de inrichting van zogenaamde "world class terminals" een vereiste is. Kenmerkend voor de inrichting van een dergelijke terminal en de afhandeling van grote containerschepen is dat voldaan moet worden aan 4 belangrijke inrichtingseisen, te weten:

1. De terminal moet dicht bij open zee zijn gelegen, teneinde de reistijd van schepen te minimaliseren.
2. Bij laag water dient de terminal toegankelijk te zijn voor schepen met een diepgang van 14 meter.
3. De kadellengte van de terminal dient tenminste 1800 meter (= 6 ligplaatsen) te bedragen en bij voorkeur meer.
4. De terminaloperator dient een hoge productiviteit (het aantal overgeslagen containers per schip per uur) en servicegraad te bieden.

Deze ontwikkeling houdt een risico in voor de landinwaarts en achter de sluizen gelegen terminals in Amsterdam en Antwerpen. Voor Rotterdam geldt dat uitbreiding van de terminal-capaciteit pas in de periode na 2010, na aanleg van de Tweede Maasvlakte, gerealiseerd kan worden.

Ontwikkeling Westerschelde Container Terminal (WCT)

Een studie naar de economische haalbaarheid van de WCT heeft aangetoond dat realisatie van een world class terminal in Vlissingen-Oost kan profiteren van de te verwachten groei van het containerverkeer. De beoogde locatie kan voldoen aan de basisvereisten die aan een dergelijke terminal worden gesteld, omdat:

1. Vlissingen-Oost op 1,5 uur varen van de Noordzee-scheepvaartroute is gelegen;
2. de diepgang voor de kade bij laag water 17,5 meter zal bedragen;
3. de kade een ononderbroken lengte van 2650 meter zal krijgen;
4. de beoogde operator van de terminal - Hessenatie N.V.² uit Antwerpen - borg staat voor een efficiënte en kwalitatief hoogwaardige exploitatie.

Voorts beschikt de locatie Vlissingen-Oost over goede en congestievrije achterlandverbindingen via de weg en de binnenvaart. De achterlandverbindingen via het spoor zullen, indien de Zeeuwse lijn op goederenlijn 11³ wordt aangetakt, van een vergelijkbaar niveau zijn als in Rotterdam en Antwerpen. In reactie op de ontstane situatie na "11 september 2001" en de negatieve effecten hiervan op de mondiale economie is een aanvullende studie⁴ verricht ten opzichte van de economische analyse die in het kader van de MER is uitgevoerd. Deze aanvullende studie bevestigt de eerder getrokken conclusies en stelt dat de sterke groei van de containeroverslag, die zich in

² Eind 1999 hebben Hessenatie en Zeeland Seaports besloten tot gezamenlijke aanleg van de Westerschelde Container Terminal. Hessenatie verzorgt thans 2/3 gedeelte van de containeroverslag in Antwerpen en beschikt over een ruime expertise en goede contacten met vervoerders.

³ De verwachting is dat deze aansluiting voor 2010 tot stand zal komen.

⁴ Zie de studie "WCT Vlissingen, a review of major issues" d.d. december 2001.

de afgelopen 10 jaar in Noordwest Europa heeft voltrokken, ook in de periode 2001-2015 zal voortzetten. De huidige stagnatie van de economische groei zal slechts tot een beperkte en tijdelijke vertraging van de groei in de containeroverslag leiden.

Functie van de WCT voor de regio

De WCT draagt in belangrijke mate bij aan de hiervoor, onder Algemeen, geschetste ontwikkeling van verschuiving van het accent in de Zeeuwse havengebieden van industriehaven naar op- en overslag en transportgerelateerde activiteiten. Deze ontwikkeling heeft als belangrijk voordeel dat de haven van Vlissingen-Oost minder afhankelijk - en dus minder kwetsbaar - wordt van enkele industriële verladers. Ontwikkeling van Vlissingen-Oost tot logistiek knooppunt leidt tot clustering van distributieactiviteiten en het ontstaan van waardetoevoegende activiteiten.

De realisatie van een container terminal kan ertoe bijdragen dat zich nieuwe bedrijven op het industrieterrein Vlissingen-Oost vestigen, die de aanwezigheid van een terminal als vestigingsvoorwaarde hanteren. Tevens kan een container terminal een belangrijke rol spelen bij het behoud van bestaande bedrijven, waarvoor - als gevolg van de toenemende containerisering van goederenstromen - de aanwezigheid van overslagfaciliteiten voor containers van steeds groter belang wordt.

De WCT richt zich derhalve niet alleen op het aantrekken van nieuwe werkgelegenheid, maar ook op het behoud van

bestaande arbeidsplaatsen. Dat afname van werkgelegenheid wel degelijk een reëel gevaar is laten cijfers over de werkgelegenheidsontwikkeling zien, die tonen dat in de periode 1996 tot 2000 het aantal arbeidsplaatsen in de industrie in het Scheldebekken is afgenomen met 15%.

Bij een volledige benutting van de capaciteit van de terminal zullen hier jaarlijks 1,5 miljoen containers worden overgeslagen, hetgeen een directe werkgelegenheid oplevert voor naar schatting 800 personen, terwijl de indirecte werkgelegenheid op 1400 tot 1900 mensen wordt geraamd. De arbeidsbehoefte bevindt zich met name op LBO- en MBO-niveau, hetgeen goed aansluit op de Zeeuwse arbeidsmarkt. Deze arbeidsmarkt wordt voorts gekenmerkt door een relatief grote uitgaande pendel (ca. 20.000 personen), hetgeen eveneens een bron vormt waaruit bij een groei van de werkgelegenheid kan worden geput.

Realisatie van het plan van Zeeland Seaports zal een belangrijke economische impuls voor Zeeland betekenen. Aanleg van de container terminal zal naar verwachting een investering van circa € 545 miljoen vergen, hetgeen zijn uitstraling heeft naar bouw- en toeleverende bedrijven in de regio. In het MAK wordt dit tijdelijke werkgelegenheidseffect ingeschat op 6000 arbeidsjaren. In geld uitgedrukt is de toegevoegde waarde van de terminal becijferd op circa € 227 miljoen per jaar, waarvan € 125 miljoen door de terminal zelf wordt gegenereerd en € 102 miljoen als gevolg van indirecte economische effecten.



De overtuiging bestaat dat de WCT het zeehavengebied Vlissingen-Oost in staat stelt de rol als “trekpaard” van de Zeeuwse economie ook in de toekomst veilig te stellen. De primaire functie van de WCT is dan ook gelegen in het versterken van de Zeeuwse economie.

Belang van de WCT in Rijn-Schelde-Delta-verband

De primaire functie die de WCT vervult, het versterken van de regionale economische structuur, neemt niet weg dat deze container terminal tevens een bovenregionaal belang dient. Zoals hiervoor vermeld zal Rotterdam, tot het moment dat de Tweede Maasvlakte is gerealiseerd, niet of slechts beperkt in staat zijn de verwachte groei in de overslag van containers op te vangen. Een container terminal in Vlissingen biedt de mogelijkheid om het nationale aandeel in het containerverkeer in het gebied Le Havre-Hamburg veilig te stellen tot het moment dat de Tweede Maasvlakte gereed is. In de periode na realisatie van de Tweede Maasvlakte moet de WCT in staat worden geacht haar positie te behouden; het MAK toont aan dat de WCT in staat is qua kosten te concurreren met andere zeeha-

vens in Noord-Europa. De verwachte groei in de containeroverslag – en dan met name in het segment waarop de WCT zich richt – zal ertoe leiden dat in de periode na 2010 geen situatie van overcapaciteit ontstaat.

De ontwikkeling van de WCT past in het streven om in het Rijn-Schelde-Delta-gebied⁵ maritieme vervoersstromen te spreiden over meerdere havens. De groei van de vervoersstromen richting de havens van Rotterdam en Antwerpen maakt het noodzakelijk om de capaciteit van de Zeeuwse havens, inclusief het bijbehorende netwerk van achterlandverbindingen, optimaal te benutten. Uit de economische analyse die voor de WCT is opgesteld blijkt dat deze container terminal een essentiële aanvulling vormt op de overslagcapaciteit in Antwerpen en bij zal dragen aan het versterken van de concurrentiepositie van de zeehavens in het Rijn-Schelde-Delta-gebied.

In dat kader past tevens een verwijzing naar de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020, waarvan deel III recent is vastgesteld. Ook hierin wordt de noodzaak tot samenwerking benadrukt, waarbij op nationaal niveau een netwerkbenadering tussen de haven van Rotterdam en de andere



⁵ Het grensoverschrijdende project Rijn-Schelde Delta vormt een uitwerking van de VINEX. De opstelling van de provincie Zeeland daarbij is dat de diverse havengebieden een gedeeld belang hebben, waarbij samenwerking en intensieve uitwisseling van goederen en diensten vereist is. Infrastructurele investeringen in de verschillende havens dienen op elkaar te worden afgestemd.

Nederlandse zeehavens uitgangspunt van beleid vormt. Gewezen wordt op de internationalisering van het havenbedrijfsleven en de daaruit voortvloeiende afname van de nationale binding. De Noordzeehavens hebben een gezamenlijk belang in de concurrentie met de mediterrane havens. Dat ook het rijk vanuit dat kader het belang van de WCT onderkent blijkt uit het feit dat in deel III van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020 het plangebied voor de WCT buiten de begrenzing van het Nationaal Landschap Zeeuws - Zuid-Hollandse Delta is gelaten en aan het regionaal stedelijk netwerk is toegevoegd.

In deel I van de Vijfde nota wordt voorzien⁶ dat voor het containervervoer met zeeschepen naar Antwerpen de Westerschelde op termijn opnieuw verdiept zal moeten worden. Aangegeven wordt dat dit op gespannen voet staat met het aspect veiligheid en een verdere aantasting van ecologische en cultuurhistorische waarden betekent. Dit vraagt om een oplossing in breder ver-

band, waarbij kan worden gedacht aan samenwerking tussen de havens op ruimtelijk-economisch gebied, aldus de Vijfde Nota. De WCT is bij uitstek een mogelijkheid om aan de gedachte van samenwerking concreet inhoud te geven. Bij de ontwikkeling van deze container terminal zijn immers meerdere partijen vanuit Antwerpen, Rotterdam en Zeeland betrokken.

Gevolgen bij keuze voor meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In het MER is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)⁷ beschreven, dat uitgaat van het realiseren van een kadelengete van 2250 meter, waardoor een deel van het duin- en strandgebied, alsmede de vindplaats van fossielen, gespaard wordt. In het MAK wordt ingeschat dat bij een keuze voor dit alternatief de groei van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde circa 10% lager zal zijn (100 tot 150 arbeidsplaatsen minder en € 10 miljoen toegevoegde waarde minder).

⁶ Zie daarvoor par. 6.5.2 Beleidskeuzen van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening.

⁷ Dit MMA wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage als een realiseerbaar alternatief beschouwd.

4. Ruimtelijke gevolgen en milieu-effecten

De aanleg van een container terminal met een via landaanwinning te verkrijgen kadelengete van 2650 meter en afhandeling van 1,5 miljoen containers per jaar heeft uiteraard zijn ruimtelijke uitstraling, alsmede zijn milieuhygiënische effecten.

Teneinde de milieugevolgen van deze voorgenomen activiteit te beschrijven is een MER gemaakt, dat wordt gebruikt bij de besluitvorming over de streekplanherziening, de concessieverlening en de herziening van de bestemmingsplannen van de gemeenten Vlissingen en Borsele. Door de Commissie voor de milieueffectrapportage is inmiddels uitgesproken dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevat op basis waarvan het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen bij het besluit over de WCT. In deze paragraaf wordt een kort overzicht geboden van de belangrijkste effecten van de container terminal, alsmede de mogelijkheden om deze gevolgen te beperken of te compenseren.

De effecten op natuur en landschap, alsmede het natuurcompensatieplan, worden beschreven in paragraaf 5.

Verkeer en vervoer

Doelstellingen voorkeursalternatief

Het provinciale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid is gericht op stimulering van milieuvriendelijk goederenvervoer. In het kader van het Provinciale Actieprogramma Goederenvervoer wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het aandeel van het wegtransport in het goederenvervoer dient te worden teruggedrongen ten gunste van het vervoer per rail en de binnenvaart (de zogenaamde "modal shift"). De verwachting is dat er als gevolg van de komst van de WCT en de ontwikkeling van Vlissingen-Oost tot logistiek knooppunt een vervoersnetwerk gaat ontstaan, hetgeen een stimulans zal betekenen om zo milieuvriendelijk mogelijk te vervoeren. In de plannen voor de WCT wordt bij de verdeling van het containertransport over de verschillende vormen van vervoer gestreefd naar een verhouding tussen de verschillende modaliteiten die zich beweegt tussen de volgende bandbreedtes:

- 16% railvervoer⁸
- 24% tot 35% binnenvaart
- 40% tot 19% wegtransport
- 20% tot 30% short sea

Zeeland Seaports streeft ernaar de meest milieuvriendelijke verhouding tussen de verschillende vervoersmodaliteiten - zo min mogelijk wegvervoer en zo veel mogelijk binnenvaart en short sea - in het jaar 2020 te realiseren. In de startfase van de WCT zal het aandeel wegvervoer hoger uitkomen. Het aantal vervoersbewegingen zal dan nog beperkt zijn, terwijl het vervoersnetwerk nog tot ontwikkeling moet komen.

Wegvervoer

De verwachte groei van het aantal motorvoertuigen doet zich met name voor op de wegvakken van de A58, de Sloeweg en de Bernhardweg (N254) en toeleidende weg in Zeeuwsch Vlaanderen richting Westerscheldetunnel (N61). Realisatie van deze terminal is echter niet de enige ontwikkeling in het industriegebied Vlissingen-Oost of de directe omgeving. Een toename van de bedrijvigheid in het zeehavengebied, het opheffen van de veerverbindingen in relatie tot de ingebruikname van de Westerscheldetunnel en de aanleg van woonwijken en bedrijventerreinen in de directe omgeving zorgen eveneens voor een toename van de verkeersintensiteiten op de wegen rond het industrieterrein Vlissingen-Oost. Uit een verkeersonderzoek⁹ blijkt dat:

1. Eén jaar na opening van de Westerscheldetunnel er doorstromingsproblemen kunnen ontstaan op het kruispunt Sloeweg/Stoofweg. Indien de WCT buiten beschouwing wordt gelaten treden deze problemen drie jaar later op. Bestrijding van dit probleem is mogelijk door het uitbreiden van het aantal opstelstroken of het realiseren van een ongelijkvloerse kruising.
2. Op de Sloeweg vanaf 2006 doorstromingsproblemen kunnen ontstaan. Zonder WCT doen deze problemen zich vier jaar later voor. Deze problemen zijn alleen op te lossen door een verdubbeling van het aantal rijstroken van de Sloeweg.
3. Gelijktijdig met de doorstromingsproblemen op de Sloeweg ook de aansluiting van de Sloeweg op de A58 een capaciteitstekort te zien geeft. Deze capaciteit kan worden vergroot via het realiseren van een toerit met twee rijstroken.
4. De kans op doorstromingsproblemen op de Bernhardweg uiterst gering is.

⁸ Dit percentage is gebaseerd op de uitgangspunten voor het MER voor de Sloelijn en hangt samen met de capaciteit van het spoor verder naar het achterland.
⁹ Quick Scan corridor Sloe-Goes d.d. januari 2001.

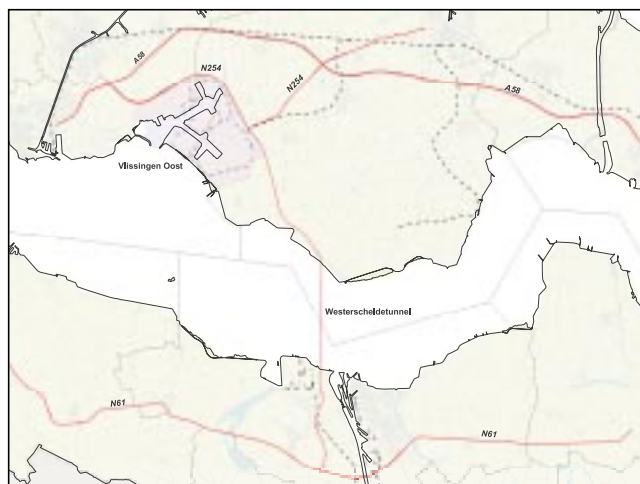
Het hiervoor aangehaalde verkeersonderzoek belicht tevens de gevolgen van de toename van de verkeersintensiteiten voor de verkeersveiligheid. Hoewel de Sloeweg in de praktijk de functie van stroomweg vervult, voldoet deze niet aan de inrichtingseisen die aan dergelijke wegen worden gesteld. Hierdoor is in de huidige situatie reeds sprake van een verkeersonveilige situatie, die in de toekomst - bij een ongewijzigde inrichting - verder zal toenemen. In de Tracénota/MER Westerschelde Oeververbinding (d.d. januari 1990) wordt melding gemaakt van een toename van naar schatting 12 ongevallen per jaar na realisatie van de tunnel ten opzichte van het jaar 1995. Deze toename betekent, uitgaande van het in 1995 totaal geregistreerde aantal ongevallen in de provincie Zeeland, een procentuele toename van ca. 0,2%. In 2000 is het aantal ongevallen ten opzichte van de cijfers uit 1995 afgenomen met ca. 30%. Wanneer de dalende trend zich stabiliseert, wordt de toename van het aantal ongevallen na realisering van de Westerscheldetunnel geschat op 8 á 9 ongevallen per jaar. Een verdubbeling van het aantal rijstroken van de Sloeweg zal een aanmerkelijke verbetering betekenen vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid. Vooruitlopend daarop is het mogelijk via een aantal beperkte maatregelen de verkeersveiligheid te bevorderen. Daarbij kan worden gedacht aan het verstevigen van wegbermen, het aanbrengen van een dubbele asbelijning en het saneren van gelijkvloerse oversteken. Deze maatregelen zullen op korte termijn, in combinatie met de aanleg van twee rotondes ter plaatse van de aansluitingen van de Sloeweg op de A58, worden uitgevoerd.

Onder auspiciën van het Bestuurlijk Overleg Gebiedsgerichte aanpak Zuid-Beveland is een projectgroep "Verkenningssstudie Corridor Sloe-Goes" opgestart. De opdracht van de projectgroep is het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van toenemende verkeersstromen vanuit de Westerscheldetunnel en het gebied Vlissingen-Oost naar de A58.

De verwachte groei van het wegverkeer leidt tot een toename van de geluidsbelasting langs de toeleidende wegen. Deze toename varieert van 3 dB(A) in de directe omgeving van Vlissingen-Oost tot minder dan 1 dB(A) in de buurt van Goes en Kapelle. In het kader van de verbeteringen aan de Sloeweg zullen geluidwerende maatregelen – waarbij kan worden gedacht aan ZOAB en/of geluidsschermen – worden getroffen.

Scheepvaart

In de periode tot 2020 wordt een substantiële groei van de binnenvaart voorzien, hetgeen in de periode na 2020 tot langere wachttijden zal leiden bij de sluizen van Hansweert in het



Toeleidende wegen Vlissingen-Oost

kanaal door Zuid-Beveland en de sluizen bij Terneuzen in het Kanaal Gent-Terneuzen. Uit onderzoek dat ten behoeve van het MER-rapport is uitgevoerd blijkt dat de WCT een verwaarloosbaar effect heeft op de benuttingsgraad van de sluizen bij Terneuzen (< 1%), terwijl de bijdrage aan de benuttingsgraad van de sluizen bij Hansweert beperkt is (11%). De noodzaak tot investeringen om de sluiscapaciteit te verhogen vloeit vooral voort uit de aangegeven autonome ontwikkeling en niet uit de komst van de WCT.

Treinverkeer

Voor het railvervoer geldt dat de capaciteit van de Sloelijn - de spoorverbinding tussen Vlissingen-Oost en de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal - toereikend is om de groei van het aantal goederentreinen, als gevolg van de autonome groei van het goederenvervoer, op te kunnen vangen. Problemen op het gebied van de leefbaarheid (geluids- en trillingshinder, onveiligheid op overwegen en risico's als gevolg van transport gevaarlijke stoffen), alsmede de noodzaak tot elektrificatie van het tracé nopen tot een studie naar infrastructurele oplossingen. In een MER-studie¹⁰ zijn daartoe mogelijke tracé-alternatieven voor de Sloelijn onderzocht. In deze MER-studie wordt in een apart scenario tevens rekening gehouden met de aanleg van de WCT en de gevolgen van deze ontwikkeling voor het goederenvervoer over de Sloelijn (een verdubbeling ten opzichte van de autonome ontwikkeling). Naast een studie naar mogelijke tracé-alternatieven voor de Sloelijn schenkt het MER tevens aandacht aan de gevolgen van een toename van het goederenvervoer op het hoofdspoor Vlissingen-Roosendaal (het traject tot aan de gemeentegrens van Reimerswaal). De belangrijkste effecten van de WCT, ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het goederentransport, zijn gelegen op het gebied van

¹⁰ Tracénota/MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe d.d. mei 2001. Het Kabinet heeft op 12 april 2002 een keuze gemaakt voor alternatief 2, waarbij de verbinding aan de oostzijde van de dijk komt te liggen die de Nieuwekerkepolder en de Quarlespolder van elkaar scheidt.



geluid en veiligheid als gevolg van het grotere aantal treinpas-
sages op overwegen. Voor de aanleg en financiering van de
Sloelijn, die naar verwachting in 2006 gereed zal zijn, is inmid-
dels door het rijk, de NV Westerscheldetunnel en Zeeland
Seaports een overeenkomst ondertekend.

De effecten als gevolg van het toegenomen aantal goederen-
treinen op het traject Reimerswaal-Roosendaal zijn onderzocht
in de Trajectnota/MER "Verbinding Roosendaal-Antwerpen"
(VERA)¹¹, dat voorziet - mede ter ontlasting van de Brabantse
steden - in een nieuwe spoorlijn die ten westen van Bergen op
Zoom aansluit op de goederenspoorlijn 11 in het Antwerpse
havengebied. De geluidsbelasting op dit traject zal door het
extra railverkeer van de WCT toenemen, wat de noodzaak tot
het nemen van maatregelen doet ontstaan.

De problemen die de toename van het aantal goederentreinen
veroorzaakt concentreren zich op het hoofdspoor Vlissingen-
Roosendaal en dan met name in de kernen Goes, Kapelle,
Kruiningen en het buurtschap Stationsbuurt (gemeente
Reimerswaal), waar de spoorlijn door de bebouwde kom loopt.
De aanleg van een aparte goederenspoorlijn, die de A58 volgt,
zou aan deze problematiek een einde kunnen maken. Door

Zeeland Seaports en de provincie Zeeland is opdracht ver-
strekt tot het uitvoeren van een tracé-studie voor een dergelij-
ke spoorlijn. De uitkomsten daarvan zijn niet op korte termijn
te verwachten. Op basis van kengetallen mag worden aangeno-
men dat een aparte goederenspoorlijn een forse investering
zal vergen, hetgeen het niet aannemelijk maakt dat een aparte
goederenspoorlijn is gerealiseerd op het moment dat de WCT
in bedrijf wordt genomen (medio 2006). Dat maakt het noodza-
kelijk - ook indien op de lange termijn een aparte goederen-
spoorlijn wordt aangelegd - op de korte termijn maatregelen te
treffen. De technische mogelijkheden zijn daartoe via een
Quick Scan¹² in beeld gebracht. In nauw overleg met de
betreffende gemeenten wordt bezien welke maatregelen moge-
lijk zijn om de verwachte problemen ten aanzien van geluid- en
trillingshinder het hoofd te kunnen bieden.

Door de gemeenten Goes en Kapelle en de provincie Zeeland is
opdracht verleend tot een verkeersonderzoek naar de doorstro-
ming van het wegverkeer ter plaatse van de spoorwegovergan-
gen. De resultaten hiervan worden op korte termijn verwacht.
Wel is op voorhand duidelijk dat dit probleem slechts ten dele
door het sluiten van de spoorwegovergangen wordt veroorzaakt.

¹¹ Deze studie is erop gericht een oplossing te zoeken voor de verwachte capaciteitstekort op de bestaande spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen.

¹² Quick Scan geluidmaatregelen Zeeuwse Lijn gemeenten Goes, Kapelle en Reimerswaal d.d. 22-7-2002.

Industrielawaai

Op het zeehaven terrein Vlissingen-Oost zijn bedrijven gevestigd en toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Voor dergelijke terreinen bestaat de wettelijke verplichting tot het vaststellen van een geluidszone. De totale geluidproductie van alle activiteiten op dit terrein mag het vastgestelde geluidsniveau (50 dB(A) overdag en 40 dB(A) 's nachts) niet overschrijden. Gelet op de ligging van Vlissingen-Oost op korte afstand van de kernen Nieuwdorp en Borssele komt de in 1991 vastgestelde geluidscontour vrijwel geheel overeen met het werkelijke geluidniveau. Nieuwe activiteiten zijn daardoor beperkt mogelijk. Via een zonebewakingssysteem wordt op een zo efficiënt mogelijke wijze met de nog aanwezige geluidruimte omgegaan.

Realisatie van de WCT draagt in zeer beperkte mate bij aan de totale geluidproductie van het zeehaven terrein.

Geluidberekeningen tonen aan dat als gevolg van de WCT op de waarneempunten op de zonegrens ter plaatse van de kern Borsele een beperkte, acceptabele overschrijding van de geluidszone ontstaat. Voor het zonebewakingspunt 001 is een geluidsbelasting berekend van 50,8 dB(A), na afronding 51 dB(A). De Handleiding Meten- en Rekenen Industrielawaai gaat uit van een reken(on)nauwkeurigheid van + of - 1 dB(A). De geconstateerde overschrijding valt binnen de meet- en reken(on)nauwkeurigheid van de Handleiding.

Overigens zal het werkelijke geluidsniveau op de zonegrens lager zijn, aangezien er bij de berekening vanuit wordt gegaan dat alle geluidsbronnen op het industrieterrein maximaal en gelijktijdig in werking zijn, hetgeen in de praktijk niet voor zal komen.

Door bedrijfsontwikkelingen en bedrijfsvestigingen sinds 1991 is inmiddels de geluidruimte opgesoupeerd. Inmiddels is een onderzoek gestart, waarbij de vraag aan de orde is of via het treffen van (bron)maatregelen geluidruimte kan worden gecreëerd, danwel dat verruiming van de geluidszone de enige mogelijkheid is om nieuwe geluidruimte te realiseren.

Externe veiligheid

De WCT heeft een marginale invloed op de externe veiligheid, voor zover betrekking hebbende op het transport van gevaarlijke stoffen via weg, spoor of pijpleiding.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per trein geldt dat in de huidige situatie¹³ de oriënterende waarde voor het groepsrisico ter hoogte van Goes wordt overschreden. Op basis van de autonome ontwikkeling wordt voor een zevental woningen in Kapelle een overschrijding van de normen voor individueel risico verwacht.

De realisatie van de WCT leidt niet tot een toename van het aantal woningen binnen de risico-contour. Momenteel wordt

een plan van aanpak opgesteld voor onderzoek naar de problemen en de mogelijke oplossingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per schip heeft al in de huidige situatie tot gevolg dat langs de Westerschelde de risico-normen worden overschreden. De verwachte autonome ontwikkelingen leiden tot een verdere afname van de nautische veiligheid op de Westerschelde. De groei van het scheepvaartverkeer heeft een toename van het aantal kritieke ontmoetingen met 27% tot 48% tot gevolg. Dit leidt, indien geen maatregelen worden getroffen om het ongevalsrisico te beperken, tot een landinwaartse verschuiving van de contour voor individueel risico met + 390 meter bij Vlissingen en + 450 meter bij Breskens.

Gelet op de ingrijpende gevolgen van de verschuiving van de risico-contour in Vlissingen en Breskens voor nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen is het standpunt van de provincie Zeeland dat de risico-contour via bronmaatregelen terug gebracht dient te worden. Immers, in de afgelopen 10 jaar is gebleken dat flankerende maatregelen weliswaar effectief zijn, maar de risico-contour niet kunnen terugdringen tot op de oever van de Westerschelde. Bij deze bronmaatregelen wordt zowel gedacht aan nautische maatregelen die het ongevalsrisico terugdringen, als ook aan het beperken van het transport van ammoniak (en mogelijk LPG) per zeeschip. Via een actie-programma - waarin een 10-tal actiepunten zijn opgenomen - zullen aanmerkelijke inspanningen worden gepleegd om de invloed op het land van de risico-contouren terug te dringen.

De realisatie van de WCT betekent, met name als gevolg van een groei met 20% van het aantal schepen dat de vaargeul moet oversteken, een verdere toename van het aantal kritieke ontmoetingen tussen een containerschip en een ammoniak-schip. Dit heeft, indien geen rekening wordt gehouden met de effecten van maatregelen om de veiligheid te vergroten, tot gevolg dat de individueel risico-contour 170 tot 180 meter verder landinwaarts komt te liggen. Met de vaarwegbeheerder zijn dusdanige afspraken gemaakt dat de realisatie van de WCT niet leidt tot een toename van het aantal kritieke ontmoetingen. Deze afspraken houden in dat er "slots" voor containerschepen worden ingevoerd en dat er zo een "vrij domein" wordt gecreëerd rond ammoniaktankers, waardoor beide schepen elkaar nimmer zullen ontmoeten. Deze maatregelen leiden ertoe dat geen landinwaartse verschuiving van de individueel risico-contour optreedt.

Maatregelen ter plaatse van de terminal op het gebied van training van personeel, een goede communicatie en nautische maatregelen zullen eveneens bijdragen aan het vergroten van de veiligheid. Waar mogelijk zullen, via de verruimde werking van de milieuvergunning, hiertoe voorwaarden in de vergunning worden opgenomen.

¹³ De huidige situatie wordt in sterke mate beïnvloed door de aan de Nederlandse Spoorwegen verleende milieuvergunning voor het transport van aardolie, brandstoffen en chemische producten.

Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

In de MER is een milieuvriendelijk alternatief voor de WCT beschreven dat uitgaat van een beperking van het ruimtegebruik door uit te gaan van een kortere kade (2250 meter). Een kortere kade vermindert de aantasting van het gebied dat onder de werking van de Vogel- en Habitatrichtlijn valt, waardoor het strandgedeelte tussen de oostelijke havendam van de Sloehaven en de toekomstige containerkade ongemoeid wordt gelaten. Voor de overige effecten heeft dit alternatief slechts marginale gevolgen, met uitzondering van de modal shift. Het in het MER beschreven MMA gaat, in tegenstelling tot het voorkeursalternatief, niet uit van de realisatie van 2 spoorbundels. De kortere kade in dit MMA maakt de aanleg van slechts

1 spoorbundel mogelijk, hetgeen de volgende gevolgen heeft voor de "modal shift":

- 12% railvervoer
- 24% tot 35% binnenvaart
- 44% tot 23% wegtransport
- 20% tot 30% short sea

Het aandeel railvervoer daalt met 4%. Dit aandeel wordt overgenomen door het wegtransport, daar bestemmingen van het railverkeer veelal niet over water bereikbaar zijn. Overigens leidt dit, als gevolg van het geringere aantal containers die wordt overgeslagen, niet tot een stijging van het aantal vrachtauto's.



5. Effecten op natuur en landschap

Effecten op de natuur

Beschermingsformules

De Westerschelde, het enige estuarium in zuidwest Nederland met een natuurlijke dynamiek, is rijk aan natuurwaarden. Dit komt tot uiting in de status die hieraan op nationaal en internationaal niveau is toegekend.

De internationale betekenis van de Westerschelde blijkt uit de aanwijzing van (delen) van deze zeearm als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn, de aanmelding van delen van de Westerschelde als Habitatrichtlijngebied en de aanwijzing als Wetland ingevolge de Conventie van Ramsar. Op nationaal niveau is de Westerschelde aangewezen als kerngebied binnen de ecologische hoofdstructuur, waar wordt gestreefd naar versterking van de natuurfunctie. Het Structuurschema Groene Ruimte duidt de Westerschelde aan met de functie "kerngebied met waterrecreatie inpasbaar". Op regionaal niveau is in het streekplan een streefbeeld voor de Westerschelde aangegeven dat is gebaseerd op een combinatie van functies, waarbij enerzijds de natuurfunctie wordt gewaarborgd en mogelijkheden tot natuurontwikkeling worden benut, doch anderzijds de scheepvaartfunctie en de ontwikkelingsmogelijkheden daarvan worden gehandhaafd. Daarnaast heeft de Westerschelde een functie voor de recreatie en de visserij. Het plangebied is in het streekplan aangeduid met de functie "ecologische ontwikkeling richtinggevend".

Om tot een goede afstemming van deze functies en een coördinatie van het beleid van de diverse overheden te komen is in 1991 voor de Westerschelde een beleidsplan¹⁴ vastgesteld, dat aan het plangebied de functie "natuurbehoud + waterstaatsdoeleinden/recreatief medegebruik" toekent.

Aan te tasten gebied en aanwezige natuurwaarden

De WCT is geprojecteerd op de Westerschelde-oever tussen de kerncentrale Borsele en de havenmonding van de Sloehaven op het oog. Het gebied, vallende onder de bescherming van één of meerdere natuurbeschermingstitels, dat bij realisatie van de WCT verloren gaat c.q. wordt beïnvloed bedraagt in totaal 141,72 ha. Hierbij zijn de volgende habitats te onderscheiden:

- 51,81 ha geulen
- 26,92 ha ondiepten
- 60,75 ha slikken
- 0,93 ha duinen
- 1,31 ha strekdammen

De aanwezige natuurwaarden in het plangebied zijn beschreven in de volledig herziene Deelstudie Natuur en Ecologie¹⁵. De belangrijkste conclusies in deze deelstudie zijn dat:

- De afname van het areaal aan geulen, gelet op de ruime aanwezigheid van dit habitat op Westerscheldeniveau, geen ecologische effecten veroorzaakt. De functie van deze geulen voor zeezoogdieren blijft onaangetast.
- Het verlies aan ondiepwatergebied een negatief effect oplevert, met name als gevolg van het verloren gaan van een verblijf- en paaipplaats voor vis. Hoewel het plangebied relatief arm is aan bodemdieren, is het areaalverlies onomkeerbaar.
- De droogvallende slikken door vogels nauwelijks worden bezocht. Desondanks wordt het areaalverlies ook hier, gelet op het onomkeerbare karakter van de ingreep, negatief beoordeeld.
- De duinen door hun beperkte omvang niet zo soortenrijk zijn als duincomplexen elders, al worden er een 18-tal soorten dagvlinders, alsmede enkele beschermde planten aangetroffen. Tezamen met de in het duingebied nog aanwezige dynamiek (verstuiving) levert aanleg van de WCT ook voor dit habitat een negatief effect op.
- De strekdammen een biotoop vormen voor wieren, anemonen, schelpdieren e.d., hetgeen tevens fouragerende vogels aantrekt. Aanleg van een harde kadewand vormt voor deze planten en dieren slechts in beperkte mate een alternatief.
- De aanleg van de WCT heeft geen noemenswaardige invloed op de omliggende natuurgebieden als het Rammekensschor, de Hooge Platen of het natuurgebied ten zuiden van het plangebied.

Overige functies plangebied

Het strand heeft tevens een dagrecreatieve functie voor inwoners uit de omliggende kernen. Met name wandelaars maken van dit gebied gebruik. Daarnaast is het strand een belangrijke vindplaats van fossielen, die door de stroming op het strand worden afgezet. Beide functies verdwijnen bij een keuze voor het voorkeursalternatief.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In de MER is een milieuvriendelijk alternatief voor de WCT beschreven die uitgaat van een beperking van het ruimtegebruik door uit te gaan van een kortere kade (2250 meter). De winst voor het milieu van dit alternatief is vooral gelegen in het

¹⁴ Het Beleidsplan schenkt niet alleen aandacht aan de functie van de Westerschelde voor de natuur, maar bevat tevens het beleid voor andere functies, zoals de scheepvaart, zeehavenactiviteiten, recreatie en de visserij.

¹⁵ Deze volledig herziene Deelstudie vervangt de Deelstudie Natuur en Ecologie, die aanvankelijk bij het MER was gevoegd.

geringere ruimtebeslag. Het aantal hectares dat als gevolg van de WCT verloren gaat of beïnvloed wordt blijft bij dit alternatief beperkt tot 129,71 hectare, bestaande uit de volgende habitats:

- 51,14 ha geulen
- 22,23 ha ondiepten
- 53,48 ha slikken
- 0,35 ha duinen
- 1,31 ha strekdammen

Desondanks blijkt uit de volledig herziening Deelstudie Natuur en Ecologie dat het MMA nauwelijks bijdraagt aan de mitigatie op natuurwaarden.

Of de specifieke waarde als vindplaats van fossielen behouden blijft is afhankelijk van de veranderingen in de waterstroming en de bodem. Door een leemte in kennis is het niet mogelijk hierover betrouwbare voorspellingen te doen. Door deskundigen¹⁶ wordt het waarschijnlijk geacht dat na realisatie van de kade minder fossielen, zowel qua aantal als qua soorten, zullen aanspoelen.

Hoewel het resterende strandje nog bereikbaar zal blijven voor dagrecreanten mag de recreatieve waarde ervan ernstig worden betwijfeld, gelet op de beperkte omvang en de dominerende aanwezigheid van een hoge kadewand.

Afweging in kader Vogel- en Habitatrichtlijn

Zoals eerder vermeld zijn delen van de Westerschelde aangegeven als speciale beschermingszone op basis van de

Vogelrichtlijn, terwijl delen van de Westerschelde zijn aangemeld als Habitatrichtlijngebied. Daarbij wordt het niet uitgesloten geacht dat de gehele Westerschelde bij de aanwijzing onder de werking van de Habitatrichtlijn zal worden gebracht. Bij voorgenomen plannen, die mogelijk een negatief effect hebben op het Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijn-gebied, hanteren beide Europese regelingen het “nee, tenzij”-uitgangspunt¹⁷. Een ingreep, waarvan de gevolgen negatief of onzeker zijn, dient achterwege te blijven, tenzij sprake is van een uitzonderingssituatie. Om te bepalen of sprake is van een uitzonderingssituatie dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. Zijn er alternatieven die geen negatief effect hebben op het Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijn-gebied?
2. Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang¹⁸ om het project te rechtvaardigen?
3. Welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen, indien het project wordt uitgevoerd?

De resultaten van de volledig herziene Deelstudie Natuur en Ecologie geven aan dat de ingreep als gevolg van de aanleg van de WCT negatieve gevolgen zal hebben voor de in het plangebied aanwezige natuurwaarden. Dat betekent dat realisatie in beginsel niet mogelijk is, tenzij op basis van de drie hiervoor beschreven stappen kan worden aangetoond dat hier sprake is van een uitzonderingssituatie. Naar de overtuiging van het provinciaal bestuur kan worden aangetoond dat bij de realisatie van de WCT sprake is van een uitzonderingssituatie, zoals die in de Europese Richtlijnen wordt bedoeld. Dit kan worden beargumenteerd op basis van het volgende:



¹⁶ Zie de aanvullende informatie in de “Aanvulling/nadere toelichting op het MER WCT”

¹⁷ Zie artikel 6, lid 4 van de Habitatrichtlijn die via artikel 7 ook voor de Vogelrichtlijn van toepassing is verklaard.

¹⁸ Hieronder worden ook redenen van sociale of economische aard verstaan.



Ad 1. Zijn er alternatieven?

Realisatie van de WCT wordt nagestreefd ter oplossing van een regionaal probleem, namelijk het omvormen van de Sloehaven van een - voor mondiale economische ontwikkelingen kwetsbare - industriehaven naar een complete haven. Eerder in deze streekplanherziening is uitvoerig ingegaan op het belang van de zeehaventerreinen voor de Zeeuwse economie en werkgelegenheid en de zorg die het provinciaal bestuur heeft of deze zeehaventerreinen deze cruciale rol ook in de toekomst kunnen blijven vervullen. Om aan de opgave tot internationalisering van de havenactiviteiten te kunnen voldoen is een levensvatbare container terminal nodig. Deze opgave is, zoals ook uit de doelstelling van het MER blijkt, alleen via het realiseren van containeroverslagfaciliteiten te realiseren. Uit het MAK blijkt dat een containeroverslagpunt, die aan de inrichtingseisen van een "world class terminal" voldoet, in staat wordt geacht te concurreren met andere havens in noord-Europa en een bijdrage kan leveren aan het versterken van de concurrentiepositie van de havens in het RSD-gebied. Gelet op de regionale functie van de WCT komen locaties buiten de regio niet in beeld. Realisatie van de container terminal in één van de omliggende havens, zoals Zeebrugge, Antwerpen of Rotterdam, is geen middel waarmee de eerder aangegeven doelstelling kan worden bereikt. Daarbij komt dat de tweede Maasvlakte, die Rotterdam de mogelijkheid moet gaan bieden een world class terminal aan te leggen, niet voor

2010 tot stand zal komen. De haven van Antwerpen is evenmin een alternatief, gelet op het feit dat de diepte van de Westerschelde (12,5 meter) niet overeenstemt met de eis van 14 meter diepgang die aan world class terminals wordt gesteld. Zeebrugge tot slot beschikt niet over de vereiste achterlandverbindingen en wordt om die reden door rederijen gemeden. Nadrukkelijk is gekozen voor een locatie aansluitend aan een bestaand havenschapsgebied. Dit vormt de beste waarborg voor de gewenste verbreding van een industriehaven naar een complete haven. Tevens heeft deze locatiekeuze tot gevolg dat gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructuur rondom het industrieterrein Vlissingen-Oost en de bijbehorende achterlandverbindingen. Dit is te verkiezen boven een locatie buiten een bestaand havenschapsgebied, hetgeen zou betekenen dat een nog "onaangetast" gebied wordt belast en forse investeringen dienen te worden gepleegd in het realiseren van de infrastructuur.

Alternatieve locaties binnen de bestaande havenschapsgebieden in Vlissingen en Terneuzen zijn wel onderzocht¹⁹, doch bleken geen van allen aan de inrichtingseisen van een "world class terminal" te kunnen voldoen. Met name de vereiste minimale kadelengte blijkt in de bestaande havenschapsgebieden niet te realiseren, terwijl de Sloehaven alleen bij hoog water toegankelijk is voor de grote containerschepen.

Het niet beschikbaar zijn van alternatieve locaties was aanleiding om in de Startnotitie milieu-effectrapportage te kiezen

¹⁹ Zie daartoe par. 2.2.4 van de Startnotitie Milieu-effectrapportage van Zeeland Seaports d.d. november 1999.

voor een inrichtings-MER en niet voor een locatie-MER. Met deze keuze is door de Commissie voor de milieueffectrapportage en het bevoegd gezag ingestemd. Geconcludeerd kan worden dat er geen alternatieven zijn, waarmee hetzelfde doel kan worden bereikt en die minder negatieve gevolgen heeft voor het Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

Ad 2. Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang?

Met realisatie van de WCT is een voor Zeeland groot economisch belang gediend. De zeehavengebieden vormen de economische trekpaarden van de Zeeuwse economie en zijn, naast de sector recreatie en toerisme, de belangrijkste bron van werkgelegenheid. De dienstensector, die elders in Nederland de rol van “banenmotor” (heeft) vervuld, is in Zeeland slechts mager vertegenwoordigd. De economische structuur van Zeeland is daarmee minder optimaal dan gewenst.

De zeehaventerreinen zijn, door hun sterke accent op zware industrie, kwetsbaar voor mondiale economische ontwikkelingen, terwijl de in beide gebieden gevestigde bedrijven onderdeel uitmaken van grote, mondiaal opererende concerns. Beslissingen omtrent investeringen, sluiting van vestigingen en verplaatsing van productiefaciliteiten kunnen grote gevolgen hebben voor de bedrijfsvestigingen in Vlissingen of Terneuzen. Deze kwetsbaarheid blijkt uit cijfers over de werkgelegenheidsontwikkeling, die tonen dat in de periode 1996 tot 2000 het aantal arbeidsplaatsen in de industrie in het Scheldebekken is afgenomen met 15%²⁰. Cijfers tonen aan dat de hoeveelheid overgeslagen goederen jaarlijks grote fluctuaties vertoont. Voor de provincie Zeeland is dit aanleiding geweest via haar ruimtelijke en sociaal-economische beleid te streven naar verschuiving van dit accent op industriële activiteiten naar activiteiten als op- en overslag, transport en distributie. Door gebruik te maken van de goede mogelijkheden die de Zeeuwse havens bieden om in te spelen op de groeiende vraag naar overslagfaciliteiten voor containers kan deze accentverschuiving worden bereikt en kan de belangrijke rol die de zeehaventerreinen vervullen in het regionale sociaal-economische beleid voor de toekomst worden veilig gesteld. De economische analyse die aan het MER ten grondslag ligt, alsmede de resultaten van het MAK, tonen aan dat de WCT in staat is een essentiële bijdrage te leveren aan het behoud van bestaande werkgelegenheid in de industrie in Zeeland en tevens zorgt voor een aanmerkelijke toename van het aantal arbeidsplaatsen. Daarnaast levert de WCT een aanzienlijke toegevoegde waarde op voor de Zeeuwse economie.

Daarnaast biedt de WCT de mogelijkheid het Nederlandse aan-

deel in de verwachte groei in het transport per container veilig te stellen en concreet inhoud te geven aan het streven naar samenwerking tussen de zeehavens in het Deltagebied en versterking van de concurrentiekracht van deze havens, zoals wordt beoogd in het kader van het samenwerkingsverband Rijn-Schelde Delta en de recent gepresenteerde Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020.

De aanleg van de WCT is een ontwikkeling die in belangrijke mate bij zal dragen aan realisatie van het hiervoor aangegeven beleid en wordt door de provincie Zeeland dan ook als een dwingende reden van groot openbaar belang aangemerkt.

Ad 3. Welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen?

- **Mitigerende maatregelen**
De mogelijkheden tot mitigatie zijn beperkt. Mogelijkheden om de kadewand in een halfopenconstructie te realiseren zijn onderzocht, doch niet uitvoerbaar gebleken. Een dergelijke constructie bleek onder de gegeven omstandigheden, waarbij een stabiele constructie in een stroomgeul dient te worden gerealiseerd, technisch moeilijk uitvoerbaar. Naar de materiaalkeuze voor de kadewand wordt momenteel onderzoek gedaan; de mogelijkheden om de aangroei van wieren, anemonen, schelpdieren e.d. te bevorderen zullen mede een rol spelen bij de keuze voor het toe te passen materiaal.
- **Compensatie van de oppervlakte met directe effecten**
Ter compensatie van de natuurwaarden die door aanleg van de container terminal verloren gaan zal aansluitend aan het natuurgebied Rammekenshoek nieuwe natuur worden gecreëerd. Hiertoe is een compensatiegebied aangewezen met een oppervlakte van 157,6 hectare, zodat ruim voldoende hectares aanwezig zijn om de voor het voorkeursalternatief benodigde oppervlakte van 89,91 hectare (oppervlakte gebied met één of meerdere natuurbeschermingsstelsels minus oppervlakte geulen), waar als gevolg van de bouw van de WCT directe effecten optreden, te compenseren. In juridisch opzicht is compensatie van het areaal aan geulen niet noodzakelijk, hetgeen wordt bevestigd in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, die de aanbeveling doet de geulen niet bij het te compenseren areaalverlies te betrekken.
In de Volledig Herziene Deelstudie Natuur en Ecologie wordt het streefbeeld voor dit natuurcompensatiegebied geschetst. Door het verleggen van de zeewering zal in totaal 30 hectare van dit gebied buitendijks worden gebracht. Daartoe is een gedeelte van de Schorerpolder in beeld, die in het verleden de toegang vormde tot de haven van Middelburg. Via inrichtingsmaatregelen zal hier een estuarien milieu worden gecreëerd, dat een belangrijke aan-

²⁰ Zie daartoe hoofdstuk 4, par. 2, van het MAK, dat cijfermatig een vergelijking biedt tussen de ontwikkelingen in de industrie en de ontwikkelingen in transport en distributie.

vulling vormt op het thans maar beperkt aanwezige slikken- en schorrenareaal op Walcheren.

Het gedeelte van het natuurcompensatiegebied dat binnendijs is gelegen zal gaan bestaan uit een poelgebied met kleine kreekruggen. Hier zullen goede mogelijkheden ontstaan voor de realisatie van een nat, zout natuurgebied. Afhankelijk van het reliëf in het landschap, het zoutgehalte en de mate van ontwatering kunnen zoet-zout gradiënten ontstaan met tal van zeldzame vegetatietypen. Natte natuurgebieden, grenzend aan de Westerschelde, kunnen een belangrijke functie vervullen als broed- en fourageergebied voor kustvogels als Tureluur, Stern, Kluut en plevieren, terwijl het gebied voor vogels als Grutto, Tureluur en Slobeend als hoogwatervluchtplaats kan fungeren. Natte binnendijkse natuurgebieden vormen voorts een belangrijke schakel in trekroutes voor trekvogels, die deze gebieden gebruiken als rust- en fourageergebied en als overwinteringsgebied (kleine zwanen en ganzen).

Op korte termijn zal opdracht worden verstrekt tot het opstellen van een gedetailleerd uitgewerkt natuurcompensatieplan²¹. Teneinde een dergelijk plan te kunnen maken is gedetailleerde informatie over het compensatiegebied nodig; daartoe worden momenteel meerdere onderzoeken uitgevoerd, zoals een archeologisch bodemonderzoek en

een onderzoek naar de hydrologische situatie ter plaatse en de loop van (zoute) kwelwaterstromen.

- **Compensatie van het kwaliteitsverlies**

Het natuurcompensatieplan biedt de mogelijkheid de specifieke natuurkwaliteiten van het plangebied terug te brengen. De allure van het plan is vergelijkbaar met de natuurontwikkelingsprojecten voor de zuidkust van Schouwen-Duiveland en de zuidkust van Tholen (het natuurontwikkelingsplan “Tureluur”). De locatie van het natuurcompensatieplan is niet toevallig gekozen, maar sluit aan op het bestaande natuurgebied Rammekenshoek en het schorrengebied Rammekensschor. In dit gebied zal in het kader van het natuurcompensatieproject Rammekenshoek, als resultaat van de Bestuursovereenkomst Natuurcompensatie Westerschelde, ca. 50 hectare nieuwe natuur worden gerealiseerd ter compensatie van de verdieping van de Westerschelde.

Door samenvoeging van meerdere natuurcompensatieplannen wordt beoogd een meerwaarde te bereiken. De realisatie van een grote oppervlakte natuur vergroot de mogelijkheden om kwalitatief hoogwaardige natuur tot stand te brengen. De keuze voor een “overcompensatie” in oppervlakte draagt daar tevens in positieve zin aan bij.

Het streefbeeld voor de natuurcompensatie beoogt als volgt



²¹ Dit natuurontwikkelingsproject dient los te worden gezien van het natuurcompensatieproject Rammekenshoek. In het kader van dit project zal, als resultaat van de Bestuursovereenkomst Natuurcompensatie Westerschelde, ca. 50 hectare nieuwe natuur worden gerealiseerd ter compensatie van de verdieping van de Westerschelde.

met de in het plangebied aanwezig habitats, die als gevolg van de realisatie van de WCT verdwijnen, om te gaan. Via het verleggen van de zeedijk en de realisatie van nieuw buitendijks natuurgebied met een estuarien karakter zal met name het areaal aan slikken worden gecompenseerd en ontstaan er mogelijkheden, anders dan in het plangebied, tot de vorming van jong schor. Deze habitat is in de monding van de Westerschelde maar beperkt aanwezig en kan een belangrijke aanvulling vormen op de thans aanwezige natuurwaarden.

In het plangebied gaat tevens een areaal aan diep water verloren. Deze habitat is echter allerm minst zeldzaam en is als gevolg van de verdiepingswerkzaamheden in de Westerschelde ook aanzienlijk in areaal uitgebreid. Daarnaast is het technisch niet uitvoerbaar, dan wel tegen zeer hoge kosten, in het natuurcompensatiegebied diep water te realiseren. Om die redenen is ervan afgezien deze habitat te compenseren.

Een belangrijk gedeelte van het natuurcompensatieplan zal binnendijks zijn gelegen. De aanleg van een nat natuurgebied, met overgangen van zoet naar zout en van hoog naar laag²², vormt een compensatie voor het verlies aan ondiep water en strand in het plangebied. Dergelijke gebieden zijn van groot belang voor het functioneren van de Westerschelde als natuurgebied. Dit blijkt o.a. uit het feit dat de Inlaag 1887 nabij Ellewoutsdijk deel uitmaakt van de speciale beschermingszone op basis van de Vogelrichtlijn. Ook elders in Zeeland, bijvoorbeeld langs de zuidkust van Schouwen-Duiveland of de noordkust van Noord-Beveland, zijn binnendijkse gebieden te vinden die van groot belang zijn voor zoutminnende planten en (zee)vogels. Dergelijke gebieden vormen een onlosmakelijk onderdeel van het buitendijkse ecosysteem.

Als gevolg van de aanleg van de WCT worden voor vissen geen significante effecten verwacht. Het totale areaal aan ondiep water in de Westerschelde is dusdanig dat, in verhouding tot de bijna 27 hectare ondiep water die in het plangebied verloren gaan, de effecten op vissen verwaarloosbaar zijn. Het creëren van ondiep water in het natuurcompensatiegebied maakt het treffen van ingrijpende en kostbare maatregelen noodzakelijk. Dit heeft tot de overweging geleid dat het vanuit een oogpunt van kosten en rendement voor de natuur in de Westerschelde effectiever is te investeren in de realisatie van een nieuw schorgebied – een zeldzame habitat in de monding van de Westerschelde – en het creëren van optimale broed-, fourageer- en overwinteringsmogelijkheden voor vogels. De keuze om het areaal aan ondiep water niet te compenseren betekent evenwel

niet dat er in het geheel geen opgroeimogelijkheden voor vis ontstaat. Door het herstellen van de oude vaargeul naar Middelburg, met het bijbehorende systeem van priëlen in het buitendijkse natuurontwikkelingsgebied wordt een paaiplaats voor jonge vis gecreëerd.

- **Planologische regeling en uitvoerbaarheid**

Het natuurcompensatiegebied zal worden opgenomen in een herziening van het bestemmingsplan “Landelijk Gebied” van de gemeente Vlissingen. Deze herziening van het bestemmingsplan zal in procedure worden gebracht, zodra het inrichtingsplan voor het natuurcompensatiegebied is vastgesteld.

Voor de aankoop en inrichting van het natuurcompensatiegebied zijn door Zeeland Seaports de noodzakelijke financiële middelen gereserveerd. De grondverwerving is in de loop van 2001 gestart; een aanzienlijk gedeelte van de benodigde oppervlakte is inmiddels verworven.

Teneinde de garantie te bieden dat het natuurcompensatieplan ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd is door Zeeland Seaports, de gemeente Vlissingen en de provincie Zeeland een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten. Deze bevat o.a. garanties met betrekking tot de financiering, de grondverwerving en de planologische procedure.

Afweging in kader Structuurschema Groene Ruimte en streekplan Zeeland

De hoofdlijnen van de beschermingsformules in de Vogel- en Habitatrichtlijn, het Structuurschema Groene Ruimte en het streekplan Zeeland verschillen nauwelijks. Alle gaan uit van het “nee, tenzij”-principe, zoals dat hiervoor is behandeld.

Bovendien is de juridische verhouding tussen de Europese richtlijnen en de nationale regelgeving dusdanig, dat het Europese recht prevaleert, indien hierin strengere eisen worden geformuleerd dan in het nationale recht. Om die reden is uitgebreid op de afweging in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn ingegaan. Met betrekking tot de natuurcompensatie dient te worden opgemerkt dat het nationale recht ook compensatie van natuurwaarden eist, indien de ingreep geen significante gevolgen heeft voor het Europese netwerk aan natuurgebieden, het Natura 2000. Om die reden is toch, ondanks het feit dat de bijdrage van het plangebied aan het Westerschelde-ecosysteem beperkt is, voor een volwaardige compensatie gekozen. Gelet op de vervangbaarheids-categorie²³ waarin het plangebied dient te worden geschaard zal bij wijze van kwaliteitstoetsing een overcompensatie in oppervlakte plaatsvinden. Tezamen met de locatiekeuze, waardoor wordt aangesloten bij bestaande en nog in te richten natuur-

²² Daarbij zal ook worden bezien waar nieuwe duinen kunnen worden aangelegd met een dynamiek die tenminste gelijkwaardig is aan de duinen in het plangebied. Daartoe zal zand worden gebruikt die vrijkomt bij het ontpolderen van de Schorerpolder. Naar verwachting biedt dit goede ontwikkelingsmogelijkheden voor beschermde soorten als Blauwe Zeedistel en Zeevenkel. Desgewenst kunnen planten of zaden, afkomstig van de Kaloot, worden geplant of gezaaid in het natuurcompensatiegebied.

²³ Vervangbaarheids-categorie 3, waarbij sprake is van een moeilijk of niet vervangbaar natuurdoeltype met een ontwikkelingstijd van > 100 jaar.

gebieden, ontstaat een omvangrijk natuurgebied met een meerwaarde voor het ecosysteem in de Westerschelde die de afzonderlijke gebieden ieder op zich niet zouden kunnen bereiken.

Effecten op het landschap

Het Westerschelde-estuarium wordt gekenmerkt door een grootschalig landschap met een hoge mate van natuurlijkheid. Het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost, met zijn grootschalige industriële complexen, maakt inbreuk op dit open en natuurlijke landschap. Vooral vanaf de Westerschelde en de Schelde-oeveren is dit zeehaventerrein duidelijk zichtbaar. Aan de landzijde is door middel van het aanleggen van bosgebieden de landschappelijke invloed van het zeehaventerrein teruggedrongen. De aanleg van het Sloebos tussen de kernen Borssele en Nieuwdorp, dat de komende jaren is voorzien, dient er eveneens toe het zeehaventerrein landschappelijk beter in te passen. Door Zeeland Seaports is een aanzienlijke financiële bijdrage toegezegd in de kosten van realisatie van dit Sloebos. De aanleg van de WCT zal niet zonder gevolgen voor het landschap blijven. Het plaatsen van zeer hoge kranen - de kranen hebben een hoogte van 75 meter, waarbij de giek in opgeklapte toestand tot maximaal 118 meter hoogte kunnen reiken - en het stapelen van containers tot 9 meter hoogte heeft tot

gevolg dat de terminal vanaf het water en de Westerschelde-oever goed zichtbaar is. Vanaf de landzijde zullen uitsluitend de toppen van de kranen te zien zijn. De mogelijkheden om de landschappelijke invloed terug te dringen zijn beperkt. Via een zorgvuldige kleurstelling van de kranen zou de zichtbaarheid ervan kunnen worden beperkt.

Anderzijds kan de aanwezigheid van het zeehaventerrein Vlissingen-Oost niet worden ontkend. Het is een belangrijke pijler van de Zeeuwse economie en draagt in belangrijke mate bij aan de welvaart in deze provincie. In Vlissingen-Oost is een industrieel landschap ontstaan, dat laat zien hoe de Zeeuwse economie zich sinds 1960 ontwikkeld heeft. In toenemende mate tonen mensen belangstelling voor industriële ontwikkelingen en de activiteiten die zich in deze gebieden afspelen. Het haventoeerisme in Rotterdam is daarvan een goed voorbeeld. Ook in Vlissingen-Oost is daartoe, via de organisatie van een Open Havendag, een eerste aanzet gedaan. Via een zorgvuldig ontwerp kunnen landschappelijke elementen die nauwelijks te verhullen zijn, zoals de kranen van de WCT, een bijdrage leveren aan het benadrukken van de functie van het gebied. Middels een ontwerp-studie zal moeten blijken dat de gebouwen en de kranen van de WCT een positieve bijdrage leveren aan het industriële landschap in Vlissingen-Oost.



6. Afweging

De zeehaventerreinen Vlissingen-Oost en Kanaalzone zijn voor de Zeeuwse economie van vitale betekenis. Uitgangspunt in het provinciale beleid is dat beide zeehaventerreinen in staat moeten worden gesteld deze belangrijke rol ook in de toekomst te kunnen blijven vervullen, door het stimuleren van activiteiten op het gebied van op- en overslag, transport en distributie. De mogelijkheden om Vlissingen-Oost te ontwikkelen tot een logistiek knooppunt dienen te worden benut.

Het MAK bevestigt dat handhaving van het huidige accent op industriële activiteiten het risico inhoudt dat de betekenis van de zeehaventerreinen voor de Zeeuwse economie aan belang gaat inboeten. De afgelopen jaren is de werkgelegenheid in de industrie in het Scheldebekken reeds afgenomen, terwijl de overslag in de Sloehaven grote fluctuaties vertoont. Een (verdere) negatieve werkgelegenheidsontwikkeling is zeer reëel ingeval de realisatie van de WCT geen doorgang vindt.

Realisatie van de WCT biedt de mogelijkheid om de Sloehaven uit te bouwen naar een "complete" haven die niet langer afhankelijk is van enkele grote industriële verladers. De toegevoegde waarde van deze terminal en het belang ervan voor de werkgelegenheid zijn aanzienlijk, zo laat het MAK zien.

Het MAK biedt, aanvullend op de nut- en noodzaakanalyse ten behoeve van het MER, inzicht in de kansen om de WCT daadwerkelijk te realiseren. Ondanks een vertraging van de economische groei als gevolg van de gebeurtenissen op 11 september 2001 blijft de verwachting dat de vraag naar containeroverslagfaciliteiten in de periode tot 2015 substantieel zal groeien, waarbij de grootste groei wordt verwacht in het intercontinentale deepsea vervoer. De locatie Vlissingen-Oost voldoet aan de basisvereisten voor de bouw van een "world class terminal" en beschikt over goede en congestievrije achterlandverbindingen. Vlissingen-Oost wordt in staat geacht zich een goede marktpositie te verwerven en die ook op termijn te behouden.

Een overzicht van de bedrijfseconomische effecten toont aan dat de investeringen van Zeeland Seaports in de aanleg van een kade en een binnenhaven via de exploitatie van de terminal kunnen worden terugverdiend.

Bij de afweging van belangen dient – hoewel de primaire functie van de WCT is gericht op het versterken van de Zeeuwse economie - tevens de bovenregionale betekenis van de WCT te worden betrokken. Zowel in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke

Ordering 2000/2020 als in het kader van het samenwerkingsverband Rijn-Schelde Delta wordt het uitgangspunt gehanteerd, dat samenwerking tussen de havens van Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen/Terneuzen dient te worden nagestreefd. Daaraan voegt de Vijfde Nota de overweging toe dat het maken van gezamenlijke afspraken over de ruimtelijke-economische- en milieubelangen tevens in verband moet worden gezien met een eventuele verdere verdieping van de Westerschelde als gevolg van een groei van de containervaart op Antwerpen. De WCT is een mogelijkheid om concreet inhoud te geven aan deze gewenste samenwerking en draagt bij aan het versterken van de concurrentiepositie van de zeehaven in het Rijn-Schelde-Deltagebied. Om die reden maakt het plangebied voor de WCT deel uit van het regionaal stedelijk netwerk Zeeland, zoals dat in het PKB-gedeelte van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordering 2000/2020 is aangegeven.

Tegenover het economische belang dat met de WCT is gediend staat de aantasting van een bestaand natuurgebied. Het plangebied is gelegen binnen de Ecologische Hoofd Structuur, valt tevens onder de werking van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en maakt deel uit van het gebied dat als Wetland is aangewezen.

Het strand- en duingebied vormt het laatste restant van De Kaloot, een uitgestrekt schorrengebied dat met de aanleg van het industrieterrein Vlissingen-Oost grotendeels is verdwenen. De Kaloot was destijds bekend vanwege zijn grote - met name ornithologische - natuurwaarden.

De Volledig Herziene Deelstudie Natuur en Ecologie laat zien dat de aanleg van de WCT negatieve effecten oplevert voor de aanwezige natuurwaarden. Uit deze studie blijkt tevens dat, in vergelijking met soortgelijke gebieden elders langs de Westerschelde, de bijdrage van het gebied De Kaloot aan het totale ecosysteem beperkt is. De aanwezige slikken zijn relatief arm aan bodemdieren, waardoor het belang van het gebied voor vogels beperkt is. De geringe omvang van het duingebied heeft tot gevolg dat de soortenrijkdom beperkter is dan van duingebieden elders in Zeeland.

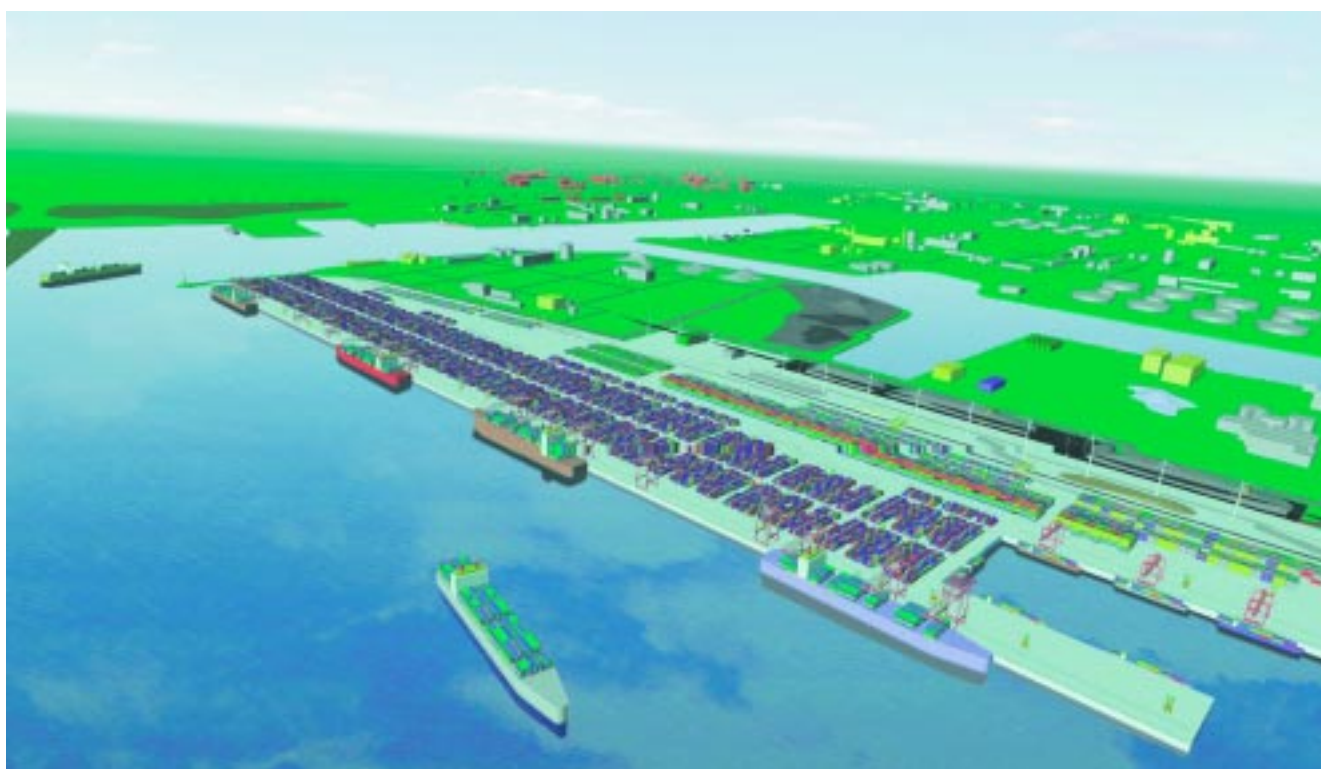
Het grote economische belang dat met aanleg van de WCT is gediend rechtvaardigt dat in dit geval het natuurgebied wordt opgeofferd, met een gelijktijdige keuze voor een meer dan volwaardige compensatie aansluitend aan het gebied

Rammekenshoek. Aan deze afweging liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Aangetoond is dat voor de realisatie van de WCT een beroep kan worden gedaan op de uitzonderingssituatie, zoals beschreven in artikel 6, lid 4 van de Habitatrichtlijn. Beargumenteerd is dat er voor de aanleg van een world class terminal, gelet op de inrichtingseisen die aan een container terminal worden gesteld en de bijdrage die de terminal dient te leveren aan een regionaal economisch probleem, geen alternatieve locaties beschikbaar zijn. Evenmin kan het beoogde doel, verbreding van de Sloehaven naar een complete haven en ontwikkeling van Vlissingen-Oost tot logistiek knooppunt, op een andere wijze worden bereikt dan via de realisatie van containeroverslagfaciliteiten. Met de realisatie van de WCT is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang, gelet op het vitale belang van dit project als “katalysator” van de noodzakelijke internationalisering van de zeehavengebieden in Zeeland. Zonder WCT bestaat een reëel risico dat in de zeehavengebieden gevestigde bedrijven besluiten een andere vestigingslocatie te kiezen, terwijl het ontbreken van containeroverslagfaciliteiten nieuwe bedrijven ervan zal weerhouden zich in Zeeland te vestigen.
- Met de WCT is tevens een bovenregionaal belang gediend, doordat een bijdrage wordt geleverd aan het versterken van

de concurrentiepositie van de zeehaven in het Rijn-Schelde-Deltagebied. De WCT biedt de mogelijkheid het Nederlandse aandeel in de overslag van containers in het gebied Le Havre-Hamburg veilig te stellen tot het moment dat de Tweede Maasvlakte gereed is.

- De realisatie van de WCT is verzekerd. Zeeland Seaports draagt zorg voor de investeringen in de kade en de binnenhaven, terwijl Hessenatie zich heeft verplicht tot het aanbrengen van de containerkranen en de overslagfaciliteiten. Het MAK toont aan dat de WCT in staat wordt geacht een reëel aandeel in het deepsea containervervoer te verwerven en te behouden. Het feit dat Hessenatie, een bedrijf met een ruime expertise in de containeroverslag en goede contacten met vervoerders, zorg draagt voor de exploitatie van de terminal is hiervoor een extra waarborg.
- Hoewel de Volledig Herziene Deelstudie Natuur en Ecologie het effect van de WCT op de aanwezige natuurwaarden veelal negatief waardeert, blijkt uit deze studie tevens dat het belang van het plangebied voor het totale Westerschelde-ecosysteem beperkt is. Gelijktijdig met de aanleg van de WCT zal een natuurcompensatiegebied worden ingericht met een oppervlakte die groter is²⁴ dan het Vogel- en Habitatrichtlijngebied dat verloren gaat. Dit natuurcompensatiegebied sluit aan op het bestaande binnendijkse natuurgebied Rammekenshoek en enkele buitendijks gele-



²⁴ In haar advies geeft de Commissie voor de milieueffectrapportage aan deze ruime compensatie prijzenswaardig te achten.

gen natuurgebieden. Daarnaast zal het gebied Rammekenshoek als gevolg van het natuurcompensatieproject verdieping Westerschelde met nog eens 50 hectare worden uitgebreid. Hiermede wordt een omvangrijk natuurgebied gecreëerd, dat grote potenties biedt voor de ontwikkeling van zeldzame natuurdoeltypen, zoals broed-, fourageer- en overwinteringsgebied voor (zee)vogels en jonge schorren. De overtuiging bestaat dat hiermede een meer dan volwaardige compensatie zal worden geboden voor de natuurwaarden die als gevolg van de WCT zullen verdwijnen en dat het natuurcompensatiegebied een grotere bijdrage zal leveren aan het functioneren van het Westerschelde-ecosysteem dan het huidige Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Er ontstaat een natuurontwikkelingsgebied dat van een vergelijkbare kwaliteit en allure zal zijn als het natuurontwikkelingsproject "Tureluur" dat langs de zuidkust van Schouwen-Duiveland en Tholen wordt gerealiseerd.

- De uitvoerbaarheid van het natuurcompensatiegebied is veilig gesteld. Zeeland Seaports heeft zich contractueel verplicht de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen voor de aankoop en inrichting van dit gebied. Voorts zijn in deze tussen Zeeland Seaports, de gemeente Vlissingen en de provincie Zeeland gesloten overeenkomst garanties opgenomen met betrekking tot de grondverwerving en de planologische procedure.

Bij de afweging tussen de voorkeursvariant en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), zoals beschreven in het MER, wordt gekozen voor uitvoering van de WCT conform de voorkeursvariant. Overwegingen hierbij zijn dat de aanleg van een kortere kade in de MMA-variant slechts een beperkte winst voor de natuur oplevert, gelet op de geïsoleerde ligging en beperkte omvang van de oeverzone die niet aan de bouw van de kade wordt opgeofferd. Evenmin is daarbij gegarandeerd dat dit gebied zijn functie als vindplaats van fossielen behoudt, terwijl vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de recreatieve betekenis van het resterende gebied. Het MER toont aan dat de MMA-variant op de overige milieu-effecten niet significant gunstiger scoort dan de voorkeursvariant.

Een tweede overweging die heeft geleid tot een keuze voor de voorkeursvariant vormt het feit dat een verkorting van de kadelengte bedrijfseconomische nadelen met zich meebrengt. Het beperken van de lengte van de kade leidt niet of nauwelijks tot een afname van de benodigde investeringen, terwijl de overslagcapaciteit van de kade wordt beperkt. De keuze voor een kortere kade heeft een negatieve invloed op de rentabiliteit van de WCT, zonder dat hier aansprekende maatschappelijke voordelen tegenover staan.

Een derde argument op basis waarvan de keuze op het voor-

keursalternatief valt vormt het gegeven dat het MMA een ongunstiger modal shift kent. Bij een keuze voor het MMA zal het aandeel wegvervoer toenemen ten koste van het aandeel railvervoer. Dit is in strijd met de ambitie van Zeeland Seaports om de meest milieuvriendelijke verhouding tussen de verschillende vervoersmodaliteiten te realiseren en vermindert de mogelijkheden om binnen Vlissingen-Oost een vervoersnetwerk te doen ontstaan.

Uit het MER en het MAK blijkt dat de realisatie niet uitsluitend consequenties heeft voor de natuurwaarden. Aangetoond is dat het transport van containers per schip, trein en vrachtauto tot effecten leidt die de gevolgen van de voorziene autonome ontwikkeling overtreft. De provincie staat daarbij de volgende aanpak voor:

Externe veiligheid

In overleg met de vaarwegbeheerder voor de Westerschelde en Zeeland Seaports worden maatregelen getroffen die ertoe leiden dat de komst van de container terminal geen gevolgen heeft voor het ongevalsrisico op de Westerschelde en de daarop gebaseerde risico-contouren voor individueel risico.

Enerzijds hebben deze betrekking op nautische maatregelen, die kritieke ontmoetingen tussen ammoniakschepen en containerschepen voorkomen. Anderzijds betreft het maatregelen ter plaatse van de terminal, die via de verruimde werking van de milieuvergunning zullen worden voorgeschreven.

Daarnaast zal de provincie, in nauw overleg met het rijk, maximale bestuurlijke inspanningen leveren om de huidige ligging van de risico-contouren terug te brengen tot de oever van de Westerschelde. De provincie zal waar mogelijk een bijdrage leveren aan het uitvoeren van het actie-programma, waarin een 10-tal maatregelen zijn opgenomen om de invloed op het land van de risico-contouren terug te dringen. Hiervan profiteert de totale scheepvaart op de Westerschelde, inclusief de containerschepen die in de toekomst de WCT zullen aandoen.

Goederentransport per spoor

De Trajectnota/MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe brengt in beeld welke effecten te verwachten zijn door een toename van het aantal goederentreinen op de aspecten geluid, trillingen en veiligheid. Daarbij wordt aangegeven welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

In opdracht van de provincie Zeeland en Zeeland Seaports wordt een tracé-studie uitgevoerd naar een aparte goederenspoorlijn langs de A58, waardoor goederentreinen niet langer door de bebouwde kom van Goes en Kapelle behoeven te rijden. De resultaten van deze studie zijn nog niet bekend; realisatie van een aparte goederenlijn valt evenwel niet op korte termijn te verwachten, zodat realisatie van de WCT leidt tot de

noodzaak van het treffen van maatregelen op het huidige spoorwegtraject.

Ter concretisering van de mitigerende maatregelen, die in de Trajectnota/MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe zijn aangegeven, wordt in nauw overleg met de gemeenten Goes, Kapelle en Reimerswaal, Rail Infra Beheer en Zeeland Seaports onderzocht welke concrete maatregelen ter plaatse van het spoor noodzakelijk zijn om extra geluids- en trillingshinder als gevolg van het vervoer van containers per spoor te vermijden. Zodra inzicht bestaat in het effect van deze maatregelen en de daarmee gemoeide zijnde kosten zal besluitvorming hierover plaatsvinden. De bestuurlijke inzet van de provincie Zeeland en Zeeland Seaports is deze maatregelen te realiseren voor het moment dat de WCT in gebruik wordt genomen.

De realisatie van de WCT heeft geen effect op de externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Voor de huidige overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico in Goes is een plan van aanpak in voorbereiding.

Wegtransport

De provincie heeft het initiatief genomen voor de “Verkenningstudie Corridor Sloe-Goes”, die het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van toenemende verkeersstromen vanuit de Westerscheldetunnel en het gebied Vlissingen-Oost naar de A58 als onderwerp heeft. Daartoe is een projectgroep opgericht die de opdracht heeft een vlotte en veilige afwikkeling van het te verwachten extra verkeer te bevorderen. Door de gemeenten Goes en Kapelle is opdracht gegeven tot een verkeersonderzoek naar de doorstroming van het wegverkeer ter plaatse van de spoorwegovergangen. In overleg met de beide gemeenten zal, zodra de resultaten van dit onderzoek bekend zijn, worden bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming te bevorderen. Daarbij zal tevens worden bepaald welke partijen financieel bijdragen aan het uitvoeren ervan. De mate waarin de sluitingstijd van de spoorwegovergangen bijdraagt aan het belemmeren van de doorstroming zal daarbij uiteraard een rol spelen.

De toename van de geluidsbelasting langs de toeleidende wegen is dermate beperkt dat dit geen aanvullende maatregelen vereist, met uitzondering van het treffen van geluidwerende maatregelen langs de Sloeweg. Deze zullen gelijktijdig met de reconstructie van de Sloeweg worden aangebracht.

Leefbaarheid

In de richtlijnen voor het MER is aangegeven dat bij de aanleg van de WCT een “dubbeldoelstelling” zal worden nagestreefd, waarbij enerzijds de economische positie van het havengebied wordt verbeterd en anderzijds de leefomgeving zal worden ver-

sterkt. In het MER-rapport is deze leefbaarheidsimpuls als volgt nader geconcretiseerd:

- optimalisatie van natuurcompensatiemaatregelen door combinatie met andere natuurontwikkelings- en compensatieplannen;
- extra impulsen voor de realisatie van het Sloebos;
- extra investeringen in de infrastructurele ontsluiting van het havengebied, teneinde sluipverkeer te voorkomen;
- het treffen van mitigerende maatregelen op het huidige spoorwegtraject, teneinde een toename van de geluids- en trillingshinder tegen te gaan.

Dergelijke maatregelen hebben betrekking op het handhaven en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in brede zin. Daarnaast is het van belang de leefbaarheid van de kernen Nieuwdorp en Borssele, die direct binnen de invloedssfeer van Vlissingen-Oost vallen, te behouden. De provincie Zeeland is bereid medewerking te verlenen aan het op korte termijn realiseren van woningbouwplannen in beide kernen, voor zover die passen binnen het gemeentelijke woningbouwcontingent en de eisen van de Wet geluidhinder. Voor de kern Nieuwdorp zal worden gestreefd naar verplaatsing van een transportbedrijf, teneinde voor deze kern ook op middellange termijn woningbouwmogelijkheden te bieden.

Recreatie

De realisatie van de WCT zal een einde maken aan het dagrecreatieve gebruik van deze oeverzone. De recreatiefunctie concentreert zich evenwel in het bestaande natuur- en recreatiegebied ten zuiden van de koelwateruitlaat van de kerncentrale Borssele; dit gebied heeft voldoende capaciteit om de extra dagrecreatieve druk op te kunnen vangen. Daarnaast wordt ernaar gestreefd in het natuurcompensatiegebied, voor zover passend binnen het natuurstreefbeeld, dagrecreatief medegebruik mogelijk te maken.

Landschap

Het zeehaventerrein Vlissingen-Oost is een zeer dominerend element in het landschap, dat door zijn grootschaligheid en openheid nog een hoge mate van natuurlijkheid bezit. De aanleg van de WCT doet, door de keuze om de terminal direct aan te laten sluiten bij het bestaande zeehaventerrein, nauwelijks (extra) afbreuk aan deze landschappelijke kwaliteit. Wel is de aanleg van de WCT een middel om een bijdrage te leveren aan de aanleg van het Sloebos, teneinde aan de landzijde de landschappelijke invloed van het zeehaventerrein te beperken. Vanaf de Westerschelde en de Westerschelde-oeveren zullen de kranen, die op de zeekade worden geplaatst, goed zichtbaar zijn. De aanwezigheid ervan valt niet te verhullen. In plaats

daarvan zullen deze kranen een functie krijgen in het benadrukken van de functie van het zeehavengebied als economische motor voor de regio.

Daartoe zal een ontwerp-studie worden uitgevoerd, die inzicht moet bieden in de mogelijkheden om het industriële landschap in Vlissingen-Oost op een positieve wijze te accentueren.

Fossielen

Onderzoek zal worden gedaan naar het opbaggeren van fossielen, waarna deze op een voor het publiek toegankelijke locatie worden gestort.

Deze optie is niet alleen vanuit recreatief oogpunt interessant, maar is ook in wetenschappelijk opzicht van belang, omdat hiermede de gevonden fossielen kunnen worden herleid tot de aardlagen waaruit deze afkomstig zijn.

Dat zou een meerwaarde betekenen ten opzichte van de huidige vindplaats op De Kaloot, omdat fossielen op die locatie niet “in situ” worden aangetroffen, waardoor niet bekend is uit welke aardlaag en tijdperiode deze afkomstig zijn.

Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage geeft aan deze laatste optie als een reële mogelijkheid te zien.

Lichthinder

Teneinde hinder voor de omgeving en verstoring van vogels als gevolg van verlichting van het WCT-terrein gedurende de nachtperiode tegen te gaan zullen in de vergunning op basis van de Wet milieubeheer voorschriften worden opgenomen die tot doel hebben uitstraling naar de omgeving zoveel mogelijk voorkomen.

7. Herziening streekplan en status

Herziening tekst en kaarten streekplan

Teneinde de realisatie van de Westerschelde Container Terminal planologisch mogelijk te maken worden in het streekplan de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Aan **paragraaf 3.3 Bedrijvigheid** wordt in het tekstonderdeel "Perspectieven in ontwikkelingszones", na de passage "Om nieuwe activiteiten te kunnen aantrekken zullen nieuwe haven- en kadefaciliteiten moeten worden ontwikkeld", de volgende tekst toegevoegd:

"Voor de realisatie van een container terminal zal direct aan de Westerschelde, tussen de havenmonding van de Sloehaven en de kerncentrale Borssele, een kade worden gebouwd die toegankelijk is voor de huidige en toekomstige generatie containerschepen. Daarbij worden tevens laad- en losfaciliteiten gerealiseerd voor het transport van containers per spoor en via de binnenvaart."

2. In **paragraaf 4.8.1 Natuur** wordt het tekstonderdeel "Kerngebieden" na de passage "Voorwaarde daarbij is dat het compensatiebeginsel wordt toegepast. Voor de daarbij te hanteren werkwijze wordt verwezen naar bijlage 2." Als volgt aangevuld:

"Toepassing van het compensatiebeginsel vindt plaats bij de realisatie van een container terminal aansluitend aan het zeehaventerrein Vlissingen-Oost, waarvoor het opofferen van een tot de EHS behorend strand- en duingebied onvermijdelijk is."

3. Op de **streekplankaart (kaart 5.1)** wordt de functie "ecologische ontwikkeling richtinggevend" van de Westerschelde-oever tussen de havendam van de Sloehaven en de kerncentrale Borssele gewijzigd in de functie "zeehaventerrein". Aansluitend aan het gebied Rammekenshoek wordt op dezelfde kaart, ten behoeve van de natuurcompensatie, de functie "agrarische en specifieke regionale kwaliteiten richtinggevend" gewijzigd in "ecologische ontwikkeling richtinggevend".

4. Op **kaart 5.1** wordt, ter plaatse van het natuurcompensatiegebied en het aangrenzende zeehaventerrein, de ligging van de primaire waterkering aangepast.

5. Op **kaart 5.1** wordt de functie "agrarische ontwikkeling richtinggevend" van het tussen het natuurcompensatiegebied en het bestaande zeehaventerrein gelegen gebiedje gewijzigd in de functie "zeehaventerrein".

6. Op **kaart 5.1** wordt het gekozen tracé voor de Sloelijn aangegeven, waarbij de aanduiding "nader te bepalen tracé" komt te vervallen.

7. Op **kaart 3.7 (ecologische hoofdstructuur)** wordt de functie "bestaande bos- en natuurgebieden" van de Westerschelde-oever tussen de havendam van de Sloehaven en de kerncentrale Borssele geschrapt. Aansluitend aan het gebied Rammekenshoek wordt het gebied voor natuurcompensatie aangeduid met de functie "natuurontwikkelingsgebieden".

8. Op **kaart 3.9 (globale zonering deltawateren)** wordt de functie "natuur primair" geschrapt van de Westerschelde-oever tussen de havendam van de Sloehaven en de kerncentrale Borssele.

Concrete beleidsbeslissing

WCT

Met de wijziging van de functie "ecologische ontwikkeling richtinggevend" van de Westerschelde-oever in de functie "zeehaventerrein" op kaart 5.1 wordt beoogd een concrete beleidsbeslissing als bedoeld in artikel 4a van de Wet op de ruimtelijke ordening vast te stellen. De beleidsbeslissing bevat de volgende concrete elementen:

- a. Met de herziening wordt beoogd een afgewogen beslissing te nemen. Voor de aanleg van de WCT is herziening van de bestemmingsplannen "Industrieterrein Vlissingen-Oost" van de gemeente Vlissingen en "Haven- en industrieterrein Sloe 1994" van de gemeente Borsele noodzakelijk.

De streekplanherziening laat de beide gemeenteraden geen beleidsvrijheid bij het vaststellen van de herziening van het bestemmingsplan, door gedetailleerd voor te schrijven welke ontwikkeling in het op kaart 5.1 aangegeven gebied dient te worden toegelaten.

- b. Het gebied waarbinnen de WCT wordt aangelegd is concreet begrensd op kaart 5.1. Het betreft een terreingedeelte met een oppervlakte van 141,72 hectare waar via landaanwinning ruimte zal worden gecreëerd voor de aanleg van een kade met op- en overslagfaciliteiten en een binnenhaven. De ondersteunende voorzieningen voor de WCT worden gerealiseerd binnen het huidige havenschapsgebied; daarvoor is geen aanpassing van de planologische bestemming noodzakelijk.
- c. Het beoogde project is concreet aangegeven. Ter plaatse van de huidige oeverzone met de functie "ecologische ontwikkeling richtinggevend" zal een containerkade en een binnenhaven worden aangelegd. Het karakter van het gebied, dat bestaat uit duinen, strand, slikken en (on)diep water, zal daardoor ingrijpend veranderen. De paragrafen 4 en 5 geven aan welke effecten deze ingreep met zich mee zal brengen.

Motivering

Met de vaststelling van een concrete beleidsbeslissing wordt beoogd een voor bedenkingen en beroep vatbare beslissing te nemen die, op grond van artikel 24 van de Wet op de ruimtelijke ordening, in de plaats treedt van de rechtsbescherming die in het kader van een bestemmingsplanprocedure wordt geboden. Hiervoor is gekozen omdat de aanleg van de WCT, zoals hiervoor is gemotiveerd, een concreet project betreft waarmee een groot regionaal belang is gediend. Het belang van de WCT overstijgt het belang van de gemeenten Vlissingen en Borsele, hetgeen ervoor pleit de besluitvorming op provinciaal niveau te doen plaatsvinden. Daarnaast wordt het niet efficiënt geacht - en vanuit het oogpunt van belanghebbenden ook onwenselijk - dat eventuele bezwaren en beroepen tegen dit project in twee afzonderlijke bestemmingsplanprocedures dienen te worden ingebracht. De streekplanherziening vervult in dat kader de rol van "project-procedure".

De begrenzing van het plangebied komt overeen met de oppervlakte die voor de aanleg van de zeekade en de binnenhaven nodig is.

Bij de voorbereiding van deze streekplanherziening is onderzoek gedaan naar aspecten als bodemverontreiniging, archeologie, waterhuishouding e.d. Daartoe wordt verwezen naar de relevante onderdelen van het MER.

Een rapportage over het gevoerde overleg en de uitkomsten daarvan is neergelegd in een inspraakrapport.

Nadere voorschriften

In de bestemmingsplannen "Industrieterrein Vlissingen-Oost" en "Haven- en industrieterrein Sloe 1994" van respectievelijk de

gemeenten Vlissingen en Borsele dienen, ter realisatie van de in deze streekplanherziening beoogde container terminal, de volgende ontwikkelingen te worden toegelaten:

- a. De aanleg van een overslaghaven voor containers met bijbehorende kaden met laad- en losfaciliteiten, ontsluitingswegen, spoor- en railverbindingen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en andere voorzieningen, waaronder begrepen energievoorzieningen, alsmede een koelwateruitlaat.

De bouw van kantoor- en beheersgebouwen, alsmede gebouwen ten behoeve van het beschikbaar maken van containerinhoud met een gezamenlijke oppervlakte van ten hoogste 500 m².

Het oprichten van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot een hoogte van maximaal 10 meter.

De bouw van kranen ten behoeve van containeroverslag tot een hoogte van maximaal 120 meter.

- b. De aanleg van een primaire waterkering die tevens kan worden gebruikt voor de aanleg van ontsluitingswegen en spoor- en railverbindingen, alsmede de bouw van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Het via een nadere afweging op basis van de artikelen 11 of 15 van de Wet op de ruimtelijke ordening toelaten van bouwwerken, indien in overleg met de beheerder van de waterkering is gebleken dat de bouwactiviteiten geen onevenredig nadeel oplevert voor het waterstaatsbelang.

Toelichting nadere voorschriften

Voor de aanleg van de WCT is de aanleg van een zeekade en een binnenhaven nodig. Voor het goed functioneren van deze terminal is realisatie van de onder a. en b. genoemde voorzieningen noodzakelijk. De maximale oppervlakte van 500 m² voor het oprichten van gebouwen wordt toereikend geacht; planologisch bestaan tegen deze bebouwingsmogelijkheid geen bezwaren. Hetzelfde geldt voor de maximale hoogte van 10 meter voor andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De bebouwingshoogte van 120 meter voor de kranen is een vereiste; de giek van deze kranen reiken, wanneer deze zijn opgeklapt, tot deze hoogte.

Door EPZ zijn gronden aangekocht in de nabijheid van het plangebied voor de eventuele bouw van een elektriciteitscentrale. Tussen de bestaande koelwateruitlaat en de kade van de WCT dient ruimte te worden geboden voor het spuien van koelwater op de Westerschelde.

De huidige waterkering in het plangebied behoudt zijn primaire waterstaatkundige functie. Secundair zijn deze gronden bedoeld voor de aanleg van infrastructuur, teneinde de aan- en

afvoer van containers mogelijk te maken. Het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is slechts mogelijk, indien dit niet op bezwaren stuit vanuit het waterstaatsbelang.

Uitvoerbaarheid

De realisatie van de WCT is verzekerd via een tussen Zeeland Seaports en Hessestatie gesloten overeenkomst, waarbij Zeeland Seaports zich heeft verplicht de zeekade en de binnenhaven aan te leggen. Hessestatie is verantwoordelijk voor de bouw van de kranen en de aanleg van de overslagfaciliteiten en heeft de verplichting op zich genomen gedurende een periode van 50 jaar de terminal te exploiteren.

Realisatie van de Sloelijn zal, op basis van een tussen het rijk, NV Westerscheldetunnel en Zeeland Seaports afgesloten overeenkomst, plaatsvinden in 2006. De aanleg van de Zeeuwse lijn voor goederenlijn 11 wordt voor 2010 voorzien; deze infrastructuurle voorziening zal door het rijk worden gefinancierd.

De aanleg van de WCT betekent dat voorgenomen verbeteringsmaatregelen ter plaatse van de Sloeweg, noodzakelijk om het extra verkeersaanbod als gevolg van de ingebruikname van de Westerscheldetunnel op een vlotte en veilige wijze te kunnen verwerken, eerder dienen te worden uitgevoerd. De extra kosten hiervan worden uit de provinciale middelen gefinancierd.

De realisatie van het natuurcompensatieplan is veilig gesteld via een tussen Zeeland Seaports, gemeente Vlissingen en provincie Zeeland afgesloten overeenkomst, zoals beschreven in paragraaf 5.

Voor de aanleg van het Sloebos, dat dient als landschappelijke inpassing van Vlissingen-Oost, is door Zeeland Seaports een financiële bijdrage toegezegd. Daarnaast zullen vanuit het Natuurcompensatieprogramma Westerschelde financiële middelen beschikbaar worden gesteld voor dit project.

Natuurcompensatie

Met de wijziging van de functie "agrarische en specifieke regionale kwaliteiten richtinggevend" van het natuurcompensatiegebied in "ecologische ontwikkeling richtinggevend" wordt niet beoogd een concrete beleidsbeslissing vast te stellen. Het feit dat ten tijde van het in procedure brengen van deze streekplanherziening nog geen concreet inrichtingsplan voor dit natuurcompensatiegebied beschikbaar is, maakt dat niet voldaan kan worden aan de hiervoor vermelde eisen

van concreetheid. De ruimtelijke vertaling van dit inrichtingsplan zal via het door de gemeente Vlissingen vast te stellen bestemmingsplan plaatsvinden. De bestemmingsplanprocedure dient te starten, zodra het inrichtingsplan is vastgesteld. Hiertoe zijn met het gemeentebestuur afspraken gemaakt, die in een overeenkomst zijn vastgelegd.

Wel beoogt deze streekplanherziening het natuurcompensatiegebied exact aan te geven. Tevens wordt bepaald dat het natuurcompensatiegebied voor een oppervlakte van tenminste 30 hectare zal bestaan uit buitendijks natuurgebied. Daartoe dient het bestemmingsplan het verleggen van de zeewering mogelijk te maken.

Onder verwijzing naar het bepaalde in artikel 4a, lid 10 van de Wet op de ruimtelijke ordening wordt in deze streekplanherziening bepaald dat Gedeputeerde Staten niet bevoegd zijn bij de goedkeuring van het bestemmingsplan van dit onderdeel van de streekplanherziening af te wijken.

Aanpassing provinciale beleidsplannen

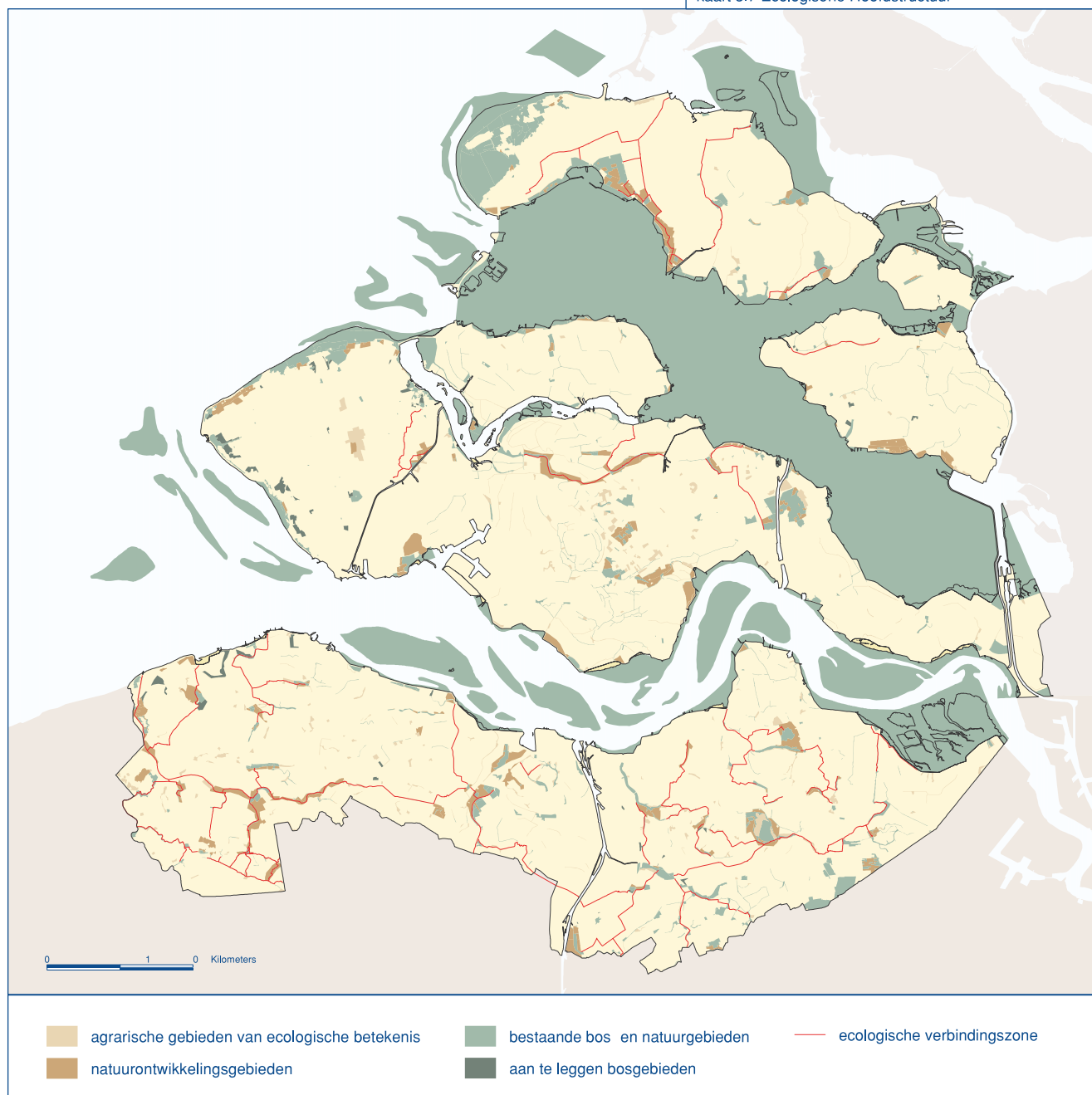
Deze streekplanherziening leidt niet tot aanpassing van het provinciale milieubeleidsplan of het provinciale waterhuishoudingsplan. Het provinciale verkeers- en vervoersplan houdt thans geen rekening met de realisatie van de WCT en de gevolgen ervan voor rail-, weg- en binnenvaart-transport. Een herziening van dit plan is inmiddels gestart; daarin zullen de WCT en de effecten ervan worden verwerkt.

Evaluatie/monitoring

Het streekplan wordt éénmaal per zittingsperiode van Provinciale Staten geëvalueerd. Deze streekplanherziening zal in deze reguliere evaluatie worden betrokken, op basis van de in het MER gegeven aanzet tot een monitoringsprogramma en de aanbevelingen op dit punt in het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Het nog op te stellen monitoringsprogramma zal o.a. betrekking hebben op het monitoren van:

- een eventuele toename van het aantal aanspoelende fossielen op stranden aan weerszijden van de centrales in Borssele, de kern Ritthem en de Hooge Platen;
- de effecten van de natuurcompensatiemaatregelen;
- het effect van de bronmaatregelen en nautische maatregelen op de risico-contouren;
- de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten.

kaart 3.7 Ecologische Hoofdstructuur



kaart 3.9 Globale zonering deltawateren

