



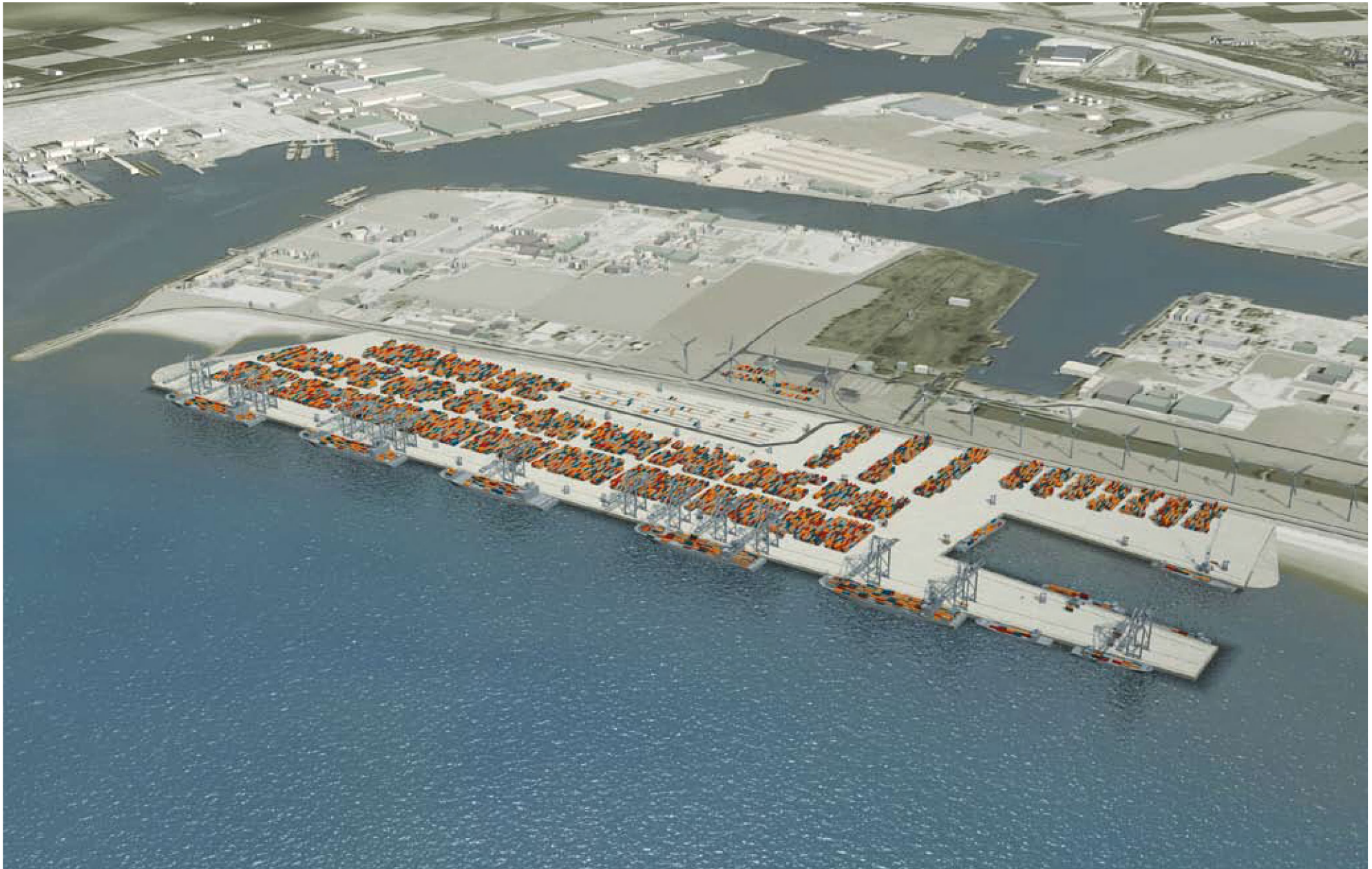
WESTERSCHELDE CONTAINER TERMINAL



Startnotitie milieu-effectrapportage

1 juli 2008





De Projectorganisatie WCT is een onderdeel van ESM. ESM is een samenwerking tussen Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4	3.1.8	Overige functies	11
1.1	Aanleiding	4	3.2	Autonome ontwikkelingen	11
1.2	Het plan- en studiegebied	4	3.2.1	Algemeen	11
1.3	Doel van deze startnotitie	5	3.2.2	Haven en industrie	13
1.4	Hoe kunt u reageren?	5	3.2.3	Verkeer en vervoer	13
1.5	Leeswijzer	5	3.2.4	Overige ontwikkelingen	13
2	Nut en noodzaak	5	4	Voorgenomen activiteit en alternatieven	13
2.1	Ontwikkeling Vlissingen-Oost	5	4.1	Voorgenomen activiteit	13
2.2	Economische positie van Vlissingen-Oost	6	4.2	Alternatieven	14
2.3	Aanleiding WCT	6	5	Te verwachten effecten	15
2.3.1	Concurrentiepositie van Nederland (en Vlissingen) in internationaal verband	6	5.1	Wijze van effectbepaling en -beoordeling	15
2.3.2	Ontwikkelingen op het gebied van containervervoer	7	5.2	Thema's en aspecten	15
2.3.3	Gevolgen en mogelijkheden voor Vlissingen-Oost	7	5.2.1	Verkeer en vervoer	15
2.4	Basisvoorwaarden voor een succesvolle deepsea containerterminal	8	5.2.2	Bodem en water	15
2.5	Locatiekeuze	8	5.2.3	Waterbeweging en morfologie	16
2.6	Doelstelling	9	5.2.4	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	16
3	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	9	5.2.5	Natuur	16
3.1	Huidige situatie	9	5.2.6	Geluid, lucht en externe veiligheid	16
3.1.1	Algemeen	9	5.2.7	Overige functies	16
3.1.2	Vlissingen-Oost en haar achterlandverbindingen	9	6	Besluiten, beleidskader en procedures	16
3.1.3	Bodem en water	9	6.1	Besluiten	16
3.1.4	Waterbeweging en morfologie	10	6.2	Beleidskader	17
3.1.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	10	6.3	Procedures	17
3.1.6	Natuur	10	Bijlage 1	Verklarende woordenlijst	19
3.1.7	Geluid, lucht en externe veiligheid	10	Bijlage 2	Literatuurlijst	20

1. INLEIDING

Deze startnotitie markeert het begin van een procedure die moet leiden tot een beslissing op grond waarvan de Zeeuwse havens zich kunnen ontwikkelen tot een haven met grootschalige containerfaciliteiten. De ruimte in de huidige haven van Vlissingen is hiervoor ontoereikend. De Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM) wil daarom, in samenwerking met de beoogde exploitant, aan de oever van de Westerschelde een grootschalige deepsea-gebonden containerterminal aanleggen. De locatie voor deze Westerschelde Containerterminal (WCT) ligt bij het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost, tussen de oostelijke havendam en de koelwateruitlaat van de energiecentrale Borssele. In een milieueffectrapport komt op een rij te staan welke effecten dit plan heeft voor natuur en milieu. Tijdens een inspraakronde kunt u op deze startnotitie reageren.

1.1 Aanleiding

Aanleiding voor deze startnotitie is het voornemen om de Westerschelde Container Terminal (WCT) aan te leggen. De WCT is een initiatief van de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM); een samenwerkingsverband van Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam. Het bedrijf PSA HNN heeft zich aangediend voor de exploitatie van de WCT. PSA HNN is één van de grootste containeroverslagbedrijven in de wereld. Het bedrijf is voornemens circa € 300 miljoen te investeren in de WCT en creëert daarmee direct enkele honderden arbeidsplaatsen.

De WCT beslaat een oppervlakte van circa 140 hectare. Ongeveer 100 hectare daarvan ligt direct in de Westerschelde en bestaat uit een circa 2.000 meter lange aaneengesloten zeekade, met een terreinbreedte van gemiddeld circa 500 meter en een in het terrein geïntegreerde beschutte binnenvaartkade van circa 1.000 meter. De overslagcapaciteit¹ van de terminal ligt binnen een bandbreedte

van 2 tot 2,5 miljoen TEU² -zeekademoves. Voor de aanleg van de zeekade is landaanwinning in de Westerschelde noodzakelijk. De resterende 40 hectare ligt binnen bestaand haven- en industriegebied.

Voor de realisatie van dit plan zijn verschillende besluiten en bijbehorende procedures aan de orde. Voor twee daarvan geldt dat voorafgaand aan het besluit een milieueffectrapport (MER) opgesteld moet worden. In een MER worden de milieueffecten van het voornemen in beeld gebracht met als doel het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

In de eerste plaats gaat het om de vaststelling van een zogenaamd inpassingsplan. Dit is een provinciaal bestemmingsplan gebaseerd op de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening. Dit inpassingsplan moet de aanleg en het gebruik van de WCT mogelijk maken. Ten tweede moet voor de landaanwinning ten behoeve van de WCT een concessie op grond van de Wet droogmakerijen en indijking 1904 worden verleend. Dit betreft een besluit van de Kroon (de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Koningin).

Over een eerder ontwerp voor de aanleg en het gebruik van de WCT heeft enige jaren geleden al besluitvorming plaatsgevonden. In dat kader was ook een MER opgesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in 2003 de 'concrete beleidsbeslissing' voor de WCT, zoals opgenomen in het streekplan, vernietigd. Dit was aanleiding voor aanpassingen van het oorspronkelijke ontwerp, alsmede voor het verrichten van aanvullend onderzoek en het actualiseren van eerder onderzoek. Oorspronkelijk bestond het ontwerp uit een nieuwe zeekade van ruim 2.600 meter lang. In het ontwerp dat thans in procedure gaat, is de lengte beperkt tot circa 2.000 meter.

Er is overwogen om het nieuwe ontwerp voor de WCT binnen het kader van de eerdere m.e.r.-procedure te plaatsen. Daar is van afgezien omdat door het verloop van de tijd en vanwege verwijzingen

naar de vorige procedure, het MER mogelijk geen actueel, transparant en gemakkelijk leesbaar document zou zijn. Er is besloten een nieuwe m.e.r.-procedure te starten.

1.2 Het plan- en studiegebied

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied betreft de beoogde locatie voor de voorgenomen activiteit. Figuur 1.1 toont rood omlijnd (de twee delen van) het plangebied. Het buitendijkse deel betreft feitelijk het zoekgebied voor de zeekade en het achtergelegen terrein. Het binnendijkse deel betreft een gebied voor activiteiten die niet op de zeekade hoeven plaats te vinden (zie ook 4.1).

Figuur 1.1: Plangebied WCT



Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. De omvang van het studiegebied verschilt per milieuaspect. De afbakening ervan zal plaatsvinden in het MER.

¹ De capaciteit van de terminal uitgedrukt in de daarvoor gebruikelijke eenheid zeekademoves is afhankelijk van de lengte van de zeekade, de omvang van het terrein achter de zeekade (voor tijdelijke opslag van de containers) en de mogelijkheden om de ontvangen containers soepel af te voeren. Een vierde factor is het aandeel transshipment. Dit is de overslag van zeeschip, via de terminal op zeeschip. Een hoger aandeel transshipment leidt tot een hogere overslagcapaciteit van de terminal als geheel.

² Twenty Foot Equivalent Unit, een eenheidsmaat voor containers.

1.3 Doel van deze startnotitie

De eerste stap in de te doorlopen besluitvormingsprocedure is deze startnotitie. De startnotitie moet worden beschouwd als de agenda voor het onderzoek dat de komende tijd door ESM zal worden verricht om de milieueffecten van de WCT in kaart te brengen en het MER op te stellen. In de startnotitie wordt een toelichting gegeven op de achtergronden en het doel van de WCT alsmede de locatiekeuze. Voorts wordt in de startnotitie ingegaan op de in het MER te onderzoeken alternatieven.

1.4 Hoe kunt u reageren?

U kunt inspreken op deze startnotitie. Schriftelijke reacties dienen binnen een termijn van zes weken nadat de startnotitie ter inzage is gelegd, te worden gezonden aan het [coördinerend] bevoegd gezag, te weten de Provincie Zeeland. Waar en op welke tijden de startnotitie ter visie ligt, wordt via advertenties in lokale en regionale bladen bekend gemaakt.

Indien u een reactie wilt geven op de inhoud van deze startnotitie, kunt u deze richten aan:
Provincie Zeeland
Postbus 165
4330 AD MIDDELBURG

Mede aan de hand van de ingebrachte schriftelijke reacties brengt de onafhankelijke landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage [de Commissie m.e.r.] een zogenoemd richtlijnenadvies uit aan het bevoegd gezag. Op basis van dit advies stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast waaraan het MER dient te voldoen. De verdere toelichting op de procedure vindt u in hoofdstuk 6 van deze startnotitie.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat over nut en noodzaak van de WCT. Hoofdstuk 3 schetst de huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het ge-

bied. Hoofdstuk 4 beschrijft de voorgenomen activiteit en laat zien welke alternatieven in het MER aan de orde zullen komen. Hoofdstuk 5 blikt vooruit op de te verwachten effecten: welke effecten gaat het MER in kaart brengen, en hoe? In hoofdstuk 6, ten slotte, zal worden ingegaan op de relevante besluiten, het beleidskader en de procedures: hoe nu verder?

Bijlage 1 bevat een verklarende woordenlijst. In bijlage 2 is een literatuurlijst opgenomen.

2. NUT EN NOODZAAK

Dit hoofdstuk belicht het 'hoe en waarom' van de WCT, alsmede de voorgeschiedenis. Ook wordt ingegaan op de keuze voor Vlissingen-Oost als locatie voor de WCT.

De reden voor het initiatief voor de WCT is gelegen in de noodzaak (en de kans die zich voordoet door aanwezigheid van een exploitant) de Zeeuwse havens te ontwikkelen op het gebied van containeroverslagactiviteiten. Gezien de ontwikkelingen in de containersector en het feit dat Vlissingen-Oost vrijwel geen vrij uitgeefbare terreinen meer heeft, is de ruimte in de huidige havens van Vlissingen-Oost hiervoor ontoereikend. Het belang van de havens voor de Zeeuwse economie is dermate groot dat dit ruimte tekort ongewenst is.

Er is gekozen voor de locatie Vlissingen-Oost voor de WCT, omdat daar sprake is van gunstige omgevingscondities zoals ligging aan diep water en goede achterlandverbindingen. De beoogde exploitant van de terminal, PSA HNN, heeft aangegeven dat deze buiten-dijkse locatie de gewenste plek is voor de ontwikkeling van een dergelijke terminal.

2.1 Ontwikkeling Vlissingen-Oost

In de jaren zestig van de vorige eeuw is in Nederland een aantal havenschappen opgericht, die ten doel hebben de sociaal-economische

ontwikkelingen van de regio te bevorderen door middel van structuurversterkende infrastructurele investeringen. In Zeeland ging het daarbij om de havenschappen Terneuzen en Vlissingen. Het laatste schap kreeg een beheersgebied toegewezen op de locatie Sloe (het Sloegebied), gelegen in het estuarium van de Westerschelde op geringe afstand van een intercontinentale zeeverbinding, en tevens van één van de drukst bevaren scheepvaartroutes van Noordwest-Europa. Het gebied heeft een bruto oppervlakte van circa 2.400 hectaren en is in eerste instantie tegelijkertijd aangelegd met een aantal kustverdedigingswerken in het kader van de Deltawet.

In de jaren negentig is het havenschap Vlissingen samen met het havenschap Terneuzen opgegaan in Zeeland Seaports; een gemeenschappelijke regeling die beide haven- en industriegebieden aan weerszijden van de Westerschelde beheert. Zeeland Seaports is een samenwerkingsverband van de provincie Zeeland en drie gemeenten (Terneuzen, Vlissingen en Borsele).

Eind jaren zestig/begin jaren zeventig hebben zich in Vlissingen-Oost diverse grootschalige procesindustrieën met een nautische binding in het gebied gevestigd, waaronder Hoechst (chemie), ZALCO (vh. Pechiney, aluminium), Total (raffinage), KSG (scheepsbouw) en EPZ (conventionele en kernenergie).

Na de oliecrisis in de jaren zeventig verschoof het accent en kwam de nadruk te liggen op de logistieke potenties van het gebied, die worden gekenmerkt door een directe ligging aan de monding van de Westerschelde en een congestievrije ontsluiting naar het achterland via een geïntegreerd transportnetwerk. Dit heeft onder andere geresulteerd in de aanleg van een 930 meter lange diepzeekade in de Quarleshaven met een gegarandeerde diepgang tot 14,3 meter, een scheepsreparatiebedrijf, een tweetal diepzeesteigers en een binnenvaartsteiger voor gasoverslag, alsmede een aantal infrastructurele voorzieningen voor bulkoverslag (Kaloothaven) en neobulk-overslag.

Figuur 2.1: Overzicht haven- en industriegebied Vlissingen-Oost



In de eerste helft van de tachtiger jaren werd de eerste fase van de Bijleveldhaven aangelegd. Deze haven is nu uitgegroeid tot een volwaardige voedselhaven met omvangrijke capaciteit voor geconditioneerde opslag. De Bijleveldhaven heeft samen met de

aangrenzende Westhofhaven een kadelenkte van 2.300 meter en een gegarandeerde diepgang tot maximaal 11,5 meter.

In de jaren negentig is het 'Port Scaldia-concept' ontwikkeld. Het concept was bedoeld om de Nederlandse concurrentiepositie in de neobulksector te versterken. De Scaldiahaven omvat een bassin met een totale kadelenkte van circa 2.300 meter, grenzend aan een (inmiddels uitgegeven) terrein met een totale oppervlakte van netto 100 hectare. Port Scaldia wordt beheerd door een samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam en Zeeland Seaports: de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM).

Sinds het begin van deze eeuw heeft de haven een duidelijke positie in zogenaamde roll on - roll off (Ro-Ro)-overslag gekregen door de komst en geleidelijke groei van de autoterminal van Cobelfret in de Sloehaven.

De meest recente ontwikkelingen duiden op een bepaalde mate van 'containerisatie' van de haven in Vlissingen-Oost. Het bedrijf Kloosterboer heeft in de Westhofhaven de eerste fase van een containerterminal ingericht. In de Scaldiahaven worden voorbereidingen getroffen voor de aanleg van de Scaldia Container Terminal. Deze terminal, bedoeld voor containers, stukgoed en andere vracht, wordt naar verwachting in 2010 in gebruik genomen. Een derde ontwikkeling betreft het voornemen van de firma Verbrugge om de huidige activiteiten in de Quarleshaven (neobulk) om te vormen tot een containerterminal. Enkele van de betrokken marktpartijen hebben met deze ontwikkelingen bewust geanticipeerd op de aanleg van de WCT.

Tot slot moet worden vermeld dat naast de genoemde bedrijven zich in de loop van de tijd vele andere industriële, logistieke en dienstverlenende bedrijven in het gebied hebben gevestigd.

2.2 Economische positie van Vlissingen-Oost

Op dit moment blijven de Zeeuwse havens op het gebied van containerisatie achter bij andere havens in de zogenaamde Hamburg-Le Havre range, zie tabel 2.1.

Tabel 2.1: Maritieme overslag en het aandeel containers in het jaar 2007 [Gebaseerd op gegevens van de Nationale Havenraad]

Haven	Maritieme overslag x mln ton	Containers x mln TEU	x mln ton*	Aandeel containers
Hamburg	140,40	9,89	98,90	70%
Bremen	69,21	4,91	49,12	71%
Amsterdam	87,84	0,39	3,86	4%
Rotterdam	406,81	10,79	107,91	27%
Vlissingen/ Terneuzen	33,05	0,025	0,25	1%
Antwerpen	182,90	8,18	81,77	45%
Gent	25,10	0,06	0,61	2%
Zeebrugge	42,08	2,02	20,21	48%
Oostende	7,98	0,00	0,03	0%
Duinkerken	57,09	0,20	1,98	3%
Le Havre	78,89	2,60	26,00	33%
Totaal	1131,35	39,06	390,64	35%

* Aanname: 1 TEU = 10 ton.

Vooralsnog komt de enorme groei die het containersegment wereldwijd doormaakt niet tot uitdrukking in de groei cijfers van de Zeeuwse havens. Dat komt vooral doordat er (vooralsnog) in Vlissingen en Terneuzen geen adequate mogelijkheid is om aan te sluiten op mondiale deepsea-containerstromen.

2.3 Aanleiding WCT

2.3.1 Concurrentiepositie van Nederland (en Vlissingen) in internationaal verband

Nederland heeft door zijn ligging en faciliteiten een unieke positie als knooppunt van mondiale goederenstromen en als vestigingsplaats voor daarmee samenhangende industriële en dienstverlenende activiteiten. De handel tussen wereldmarkten en Europa heeft geleid tot een groeiende goederenstroom via de Nederlandse zeehavens. Er is een netwerk ontstaan van havens en bedrijventerreinen in

Nederland en Europa met een sterke Europese en mondiale concurrentiepositie. De handel en verwerking van goederenstromen leveren werkgelegenheid en inkomen op en bieden kansen voor andere vormen van bedrijvigheid, zoals de procesindustrie in de zeehavens, logistieke dienstverlening, distributie- en servicecentra, secundaire productiecentra, kenniscentra en zakelijke dienstverlening.

Binnen Noordwest-Europa is de haven van Vlissingen gunstig gelegen, nl. op het kruispunt van belangrijke scheepvaartroutes en centraal ten opzichte van belangrijke afzetmarkten. Ook ligt Vlissingen gunstig in relatie tot de reeds aanwezige congestievrije (en op korte termijn nog te verbeteren) achterlandverbindingen, waarbij vooral de verbindingen over water grote mogelijkheden bieden.

2.3.2 Ontwikkelingen op het gebied van containervervoer

Belangrijke trend in de containersector is de forse groei van het containervervoer. In de jaren 1980-2002 was in de Nederlandse havens sprake van een gemiddelde jaarlijkse groei van de containeroverslag met 5,7%. De prognoses voor de jaren 2002-2020 gingen tot voor kort uit van een jaarlijkse groei van 2% tot 5%. In de periode van 2002 tot 2005 was echter sprake van een spectaculaire groei, met gemiddeld 11,4% per jaar. De aan- en afvoer van containers van en naar China is in deze periode met maar liefst 153% toegenomen, van 5 miljoen ton/jaar naar 12,7 miljoen ton/jaar. [CPB, 2006].

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen heeft het CPB eind 2006 een aanpassing gemaakt van de prognoses: "De containeroverslag in de Nederlandse zeehavens is de laatste paar jaar uitzonderlijk sterk gestegen. Reden hiervoor is de enorme groei van de import uit China en in mindere mate ook uit andere overzeese gebieden. [...] Deze gegevens, gevoegd bij nieuwe inzichten over de handel met China in de nabije toekomst, zijn aanleiding om de scenario's voor het containervervoer in de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) bij te stellen. De aanpassing heeft vooral consequenties voor de overslag in de Nederlandse zeehavens. In de aangepaste scenario's groeit de overslag in de periode 2002- 2020 ongeveer 1,5% per jaar meer dan in eerder gepubliceerde scenario's." Dit resulteert in een prognose voor de containeroverslag van 123 – 222 mln ton/jaar voor

de Nederlandse zeehavens in 2020 [CPB, 2006]. Het is de ambitie van de initiatiefnemer om hiervan in de toekomst een substantieel percentage af te handelen in de Zeeuwse havens.

Andere trends in deze sector zijn:

- Een sterke concurrentie.
- Schaalvergroting en machtsconcentratie bij zowel reders als stuwadoors.
- Marktpartijen richten zich vooral op het verwerven van strategische posities aan diep water.
- Verdere concentratie van mondiale containerstromen over de drie grote oost-westroutes (Amerika - Verre oosten v.v., Amerika - Europa v.v., en Verre Oosten - Europa v.v.).
- Het ontstaan van integrale logistieke ketens.

Groeiende containerstromen zijn de afgelopen jaren aanleiding geweest voor de ontwikkeling van grotere containerschepen. Tabel 2.2 geeft een beeld van de ontwikkeling zoals die in 2005 werd voorgesteld. Anno 2008 blijken de ontwikkelingen sneller te gaan dan toen voorspeld: inmiddels zijn vele tientallen schepen van 14.000 TEU in de vaart of in aanbouw.

Tabel 2.2: Ontwikkeling van omvang containerschepen
[Bron: Ocean Shipping Consultants, 2005]

	TEU's	Lengte (m)	Breedte (m)	Diepgang (m)
Eerste generatie: 1968	1.100			
Tweede generatie: 1970-80	2-3.000	213	27,4	10,8
Panamax: 1980-90	3-4.500	294	32,0	12,2
Post-panamax: 1988-95	4-5.000	280-305	41,1	12,7
Vijfde generatie: 1996-2005	6.400-7.500	300-347	42,9	14,0-14,5
Huidige ontwikkeling	8.000-9.000	330-380	43-47	14,5
Ultra large container carriers -2007 & later ³	12.500	380-400	58-60	14,5-15,0

De stormachtige ontwikkeling van de informatica gedurende de laatste jaren laat het nu toe wereldwijd op elk ogenblik de lading te volgen. Als de ladingstroom voldoende 'dik' is, ligt een optimalisatie van de gehele transportketen voor de hand. Grootschalige goederentransportsystemen als spoor en binnenvaart worden dan concurrerender ten opzichte van het wegvervoer en de verblijftijd van de containers in de haven kan worden verkort.

Niet enkel de rederijen maar ook verladers, grote industriële groepen en transportverlenende bedrijven zijn geïnteresseerd om als 'ketenregisseur' op te treden. Economische transport- en overslagmogelijkheden zijn voor hen een basisvereiste; zij kunnen er additieve 'value added services' aan toevoegen, zoals distributiecentra, voorraadbeheer, assemblage, etc. De ontwikkeling van de distriparken in de nabijheid van alle grote zeehavens en belangrijke overslagpunten in het achterland is hiervan een duidelijk voorbeeld.

2.3.3 Gevolgen en mogelijkheden voor Vlissingen-Oost

De voortschrijdende containerisatie heeft ertoe geleid dat het volume aan 'general cargo' in het goederenvervoer sinds eind jaren negentig flink daalt; steeds vaker worden producten in containers vervoerd. Dit heeft consequenties voor gevestigde bedrijven in het Sloegebied: ook de producten van en voor deze bedrijven worden meer en meer in containers vervoerd. Gecombineerd met het feit dat er in de Vlissingse haven op dit moment onvoldoende deepsea containeroverslagfaciliteiten zijn, betekent dit dat, in plaats van de producten rechtstreeks in en uit het schip te laden en lossen, de container moet worden opgehaald of afgeleverd bij een van de omringende havens die door deepsea-rederijen worden aangelopen. Dit vervoer vindt grotendeels plaats via wegtransport en zorgt zo voor extra kosten (en extra milieubelasting). De concurrentiepositie van de bestaande bedrijven in het Sloegebied komt hiermee onder

³ Zoals hiervoor aangegeven is de ' huidige ontwikkeling ' inmiddels achterhaald: thans is reeds sprake van schepen met een capaciteit van 14.000 TEU. De diepgang van deze schepen bedraagt maximaal 16,5 meter.

druk te staan. Daarnaast zullen nieuwe bedrijven niet meer voor een vestiging aldaar kiezen.

De strategie voor Vlissingen-Oost is derhalve om in te spelen op de ontwikkelingen in de containermarkt. Dit geschiedt enerzijds door de initiatieven binnen de huidige haven te faciliteren. Maar Vlissingen-Oost bevat vrijwel geen vrij uitgifbare terreinen meer en daarom is er sprake van ruimtetekort om de haven te kunnen ontwikkelen in het containersegment. De WCT is hét project om de bestaande initiatieven te ondersteunen en aan te vullen.

Vanwege de ligging aan diep water en de goede achterlandverbindingen is de beoogde locatie een optimale plek voor een groot-schalige containerterminal voor de overslag van containers van zeeschepen naar binnenvaartschepen, treinen en vrachtauto's. Door de realisatie van de WCT worden, zeker in samenhang met de andere containerontwikkelingen, voldoende dikke ladingstromen gegenereerd om tot een optimalisatie (met oog op economische rentabiliteit) van alle vormen van achterlandtransport te komen.

De geografische ligging van de WCT biedt uitstekende perspectieven voor het aantrekken van transshipment-containers. Dit zijn containers die van zeeschip op zeeschip worden overgeslagen.

De ontwikkeling van een grootschalige containerterminal brengt een logistiek netwerk op gang met frequente en betrouwbare, kostefficiënte verbindingen met deepsea schepen, transshipmentfeeders, binnenvaartschepen en goederentreinen. Dit netwerk is een heel belangrijke vestigingsvoorwaarde voor logistieke bedrijven.

De ontwikkelingen in de containervaart brengen daarnaast ontwikkelingen in de aanverwante activiteiten met zich mee (de hiervoor genoemde 'value added services'). Het aantrekken van deepsea-containeractiviteiten in Vlissingen zal tezamen met deze ontwikkeling een flinke impuls betekenen voor de economie van de Zeeuwse regio en een versterking opleveren voor de positie van de reeds gevestigde bedrijven.

2.4 Basisvoorwaarden voor een succesvolle deepsea containerterminal

In samenhang met de mondiale ontwikkelingen in de containersector gelden voor het verkrijgen en behouden van voldoende markt-basis van een (nieuwe) deepsea-containerterminal de volgende criteria:

1. De terminal moet dicht bij open zee liggen om de reistijd van het schip te minimaliseren.
2. Het toegangskanaal vanuit zee tot de terminal moet doorgang bieden aan schepen met een diepgang van 14,5 tot 16,5 meter. (De ontwerpdiepgang van enkele grote containerschepen is groter, maar deze wordt slechts bereikt bij volledige belading én volledige bunkering. Dat wil zeggen, in de eerste haven voor een transoceanische oversteek, bijvoorbeeld in de Zuid-Italiaanse containerhaven Gioia Tauro en in het West-Franse Le Havre). De uiteindelijke terminal moet goed bereikbaar zijn voor schepen tot 14.000 TEU (met hooguit een lichte laagwaterbeperking).
3. Van het grootste belang is ook de betrouwbaarheid van de nautische toegankelijkheid. Teneinde concurrerend te zijn, ook in tijden met een lager aanbod aan containers (de terminal wordt voor een periode van tenminste 50 jaar gebouwd), moet de 'aanloopweerstand' tot een minimum beperkt worden.
4. De terminal dient te beschikken over ten minste vijf volwaardige deepsea ligplaatsen, ofwel een aaneengesloten kadelenkte van minimaal 1.800 meter (op een stromingsvrije locatie) en liefst meer. Dit waarborgt dat altijd minimaal twee klanten tegelijkertijd kunnen worden bediend. Ook wanneer bijvoorbeeld het schip van rederij A gegarandeerd een vrije ligplaats nodig heeft, zelfs wanneer een transshipment-operatie aan de gang is van rederij B (vaak drie schepen tegelijk).
5. De terminal moet vanaf het eerste moment dat de terminal open is, beschikken over hoogwaardige achterlandverbindingen, zowel over het water, de weg als via het spoor.
6. De terminaloperator dient een hoge productiviteit (de snelheid van lossen en laden, gemeten in moves per liguur van het schip aan de kade) te waarborgen, evenals een betrouwbare service (met andere woorden, gegarandeerde ligplaats en vertrekuur) én gunstige economische tarieven.

2.5 Locatiekeuze

Van 1999 tot in 2007 is op meerdere momenten onderzocht op welke locaties en onder welke voorwaarden in Zeeland de ontwikkeling van een grootschalige containerterminal mogelijk is.

In de locatiestudie Containerterminal in Zeeland [Haskoning, 2004] wordt geconcludeerd dat binnen de grenzen van de provincie Zeeland alleen locaties in de Westerschelde geschikt zijn voor grootschalige intercontinentale containerterminals, dit in verband met de nautische toegankelijkheid. Binnen de Westerschelde valt een groot deel van de oeverlijn af, voornamelijk vanwege ecologische waarden en nautische veiligheid. De locatie die het meest geschikt bevonden is voor een grote ('Suezmax') terminal is de locatie ten zuiden van het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost.

Naar aanleiding van het initiatief van de firma Verbrugge om een grootschalige containerterminal te ontwikkelen (Verbrugge Container Terminal, VCT) hebben in opdracht van ZSP [MARIN 2006, 2007] en Verbrugge [MARIN 2008] een drietal simulatieonderzoeken plaatsgevonden naar de mogelijkheden om met grote tot zeer grote containerschepen het havengebied binnen te lopen. De conclusie van MARIN is dat containerschepen met een lengte tot 350 meter (LCS- en VLCS-klasse) de haven zonder aanpassingen kunnen binnenlopen, met een aantal beperkingen betreffende getij en wind. Voor schepen met een lengte tot 400 m (ULCS-klasse) concludeert MARIN dat deze eveneens onder bepaalde condities de haven kunnen binnenlopen, maar alleen wanneer de vaargeul tussen de havendammen wordt verbreed van de huidige 250 naar 325 meter. Met deze aanpassing en een plaatselijke verbreding en verdieping van het havenbekken achter de havenmond, zullen ULCS-schepen tot windsnelheden van 14 m/s en stroomsnelheden van 1,5 knoop de haven binnen kunnen varen. Voorwaarde hiervoor is wel dat zware sleepboten beschikbaar zijn (3 van 75 ton trekkracht). Met de huidige generatie sleepboten (55-60 ton trekkracht) zullen ULCS-schepen de verruimde havenmond eveneens binnen kunnen varen, maar met grotere beperkingen (stroomsnelheid < 0,5 kn., wind < 5-6 Bft).

In het MER zal de locatiekeuze nader worden verantwoord. Daarbij zal ook de samenhang met de binnendijkse ontwikkelingen (zie 3.2.2) worden belicht.

2.6 Doelstelling

De doelstelling van de voorgenomen activiteit luidt als volgt:

Het ontwikkelen van een grootschalige deepsea containeroverslagterminal voor de zeevaart en binnenvaart met bijbehorende bedrijfsterreinen en ontsluitende infrastructuur in het gebied ten zuiden van het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost aan de rand van de Westerschelde. Om zodoende in samenhang met overige containeractiviteiten in Vlissingen-Oost optimale voorwaarden te scheppen voor het huidige en toekomstige grootschalige (inter-)continentale goederenvervoer naar multimodale centra en achterlandknooppunten.

3 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt eerst een beknopte beschrijving gegeven van de huidige milieusituatie in het studiegebied (3.1). Vervolgens is een globale beschrijving opgenomen van de te verwachten autonome ontwikkelingen (3.2).

In het MER zal de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling in het studiegebied het referentiekader vormen waaraan de milieueffecten van de WCT worden gerelateerd.

3.1 Huidige situatie

3.1.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt een beknopte beschrijving gegeven van de huidige situatie van het gebied. Na een ruimtelijke karakterisering van het haven- en industriegebied incl. de achterlandverbindingen wordt aandacht besteed aan de milieuthema's die relevant zijn voor de WCT. In het MER zal de huidige situatie uitvoeriger worden gepresenteerd.

3.1.2 Vlissingen-Oost en haar achterlandverbindingen

Het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost ligt circa 8 km ten oosten van Vlissingen aan de oever van de Westerschelde. In het gebied vinden zowel zeehavengebonden als niet zeehavengebonden activiteiten plaats. De haven van Vlissingen-Oost bestaat uit de volgende havens: Sloehaven, Quarleshaven, Bijleveldhaven, Westhofhaven, Kraayerhaven, Scaldiahaven, Van Cittershaven en de Kaloothaven. Een overzicht is reeds weergegeven in figuur 2.1.

De totale oppervlakte (inclusief havens) bestaat uit circa 2.300 hectare. Thans is nog circa 247 hectare bedrijfsterrein beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. Op een groot deel daarvan zijn inmiddels opties genomen, zodat de vrij beschikbare hoeveelheid ruimte aanmerkelijk lager is dan genoemde oppervlakte. Een ander relevant gegeven is dat een groot deel van de nog uitgifbare grond terrein zonder kade betreft. Hierop kan geen watergebonden bedrijvigheid gerealiseerd worden.

Figuur 3.1 toont de achterlandverbindingen van Vlissingen-Oost. Voor het wegverkeer zijn dat de A58, via de Sloeweg, richting Bergen op Zoom en de N62, de weg door de Westerscheldetunnel richting Zeeuws-Vlaanderen. De A58 vormt via de A17 en de A16 de verbinding met de Randstad, via de A4/A12 met Antwerpen en via de A59, via Brabant of via België met het Duitse achterland. De weg door de Westerscheldetunnel vormt de verbinding met ondermeer de havens van Terneuzen en Gent, het westen van België en Noord-Frankrijk.

Figuur 3.1: Achterlandverbindingen Vlissingen-Oost



Het gebied is door middel van de enkelsporige, niet geëlektrificeerde Sloelijn aangesloten op de Zeeuwse hoofdspoorlijn van Vlissingen naar Roosendaal. Een nieuwe enkelsporige, geëlektrificeerde spoorlijn is op dit moment in aanleg en zal naar verwachting in oktober 2008 in gebruik worden genomen. De huidige spoorlijn loopt vanaf het havengebied via Heinkenszand naar de hoofdspoorlijn. Ter hoogte van 's-Heer Arendskerke sluit de lijn aan op de hoofdverbinding. De nieuwe Sloelijn wordt 7 kilometer ten westen van de huidige spoorlijn aangelegd.

De Westerschelde vormt de open vaarverbinding tussen de Noordzee en Vlissingen-Oost. De vaarweg is toegankelijk voor schepen met een maximale diepgang van 13,1 meter (getijde-onafhankelijk). De maximale diepgang in de huidige situatie bedraagt circa 16,5 meter. In de omgeving van het havengebied van Vlissingen-Oost ligt een aantal belangrijke achterlandverbindingen voor de binnenvaart. Naast de Westerschelde als belangrijke vaarroute richting Antwerpen, gaat het om het Kanaal door Zuid Beveland (richting Rijn, Maas en verder) en het Kanaal van Gent naar Terneuzen (met bijbehorende havens). De Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen zijn geschikt voor zowel zee- als binnenvaart.

In het MER zal een meer gedetailleerde schets worden gegeven van de aanwezige hoofdverbindingen over de weg, via het spoor en over het water. Ook zal worden ingegaan op de verkeersintensiteiten op de verschillende achterlandverbindingen, uitgesplitst naar vervoerswijze.

3.1.3 Bodem en water

Het havengebied Vlissingen-Oost is een opgespoten stuk terrein in het voormalige Sloe, een getijdgeul die Walcheren scheidde van Zuid-Beveland. De bodemopbouw ter plaatse van de beoogde locatie van de WCT ziet er als volgt uit: de bovenlaag (maaiveld tot 5 meter -1 NAP) bestaat uit afwisselende zandlagen en zwak zandige tot zwak ziltige kleilagen. Hieronder bevindt zich voornamelijk jong zeezand. Daarna volgt een vrij harde laag bestaande uit kleihoudend zand met schelpenresten (de zogenaamde craglaag).

Het gebied Vlissingen-Oost ligt dermate hoog, dat het ondiepe grondwater over het algemeen zonder problemen ondergronds afstroomt. De kleiwallen, die op een aantal plaatsen aanwezig zijn, houden de horizontale afstroming van het ondiepe grondwater tegen. Hierdoor ontstaat er lokaal een verticale afstroming naar het eerste watervoerend pakket.

Het diepe grondwater heeft een noordelijke, landinwaartse stroming.

Het water in de watervoerende pakketten is zout. Het zoutgehalte van het grondwater benadert de samenstelling van het zeewater in de Westerschelde.

3.1.4 Waterbeweging en morfologie

De Westerschelde wordt gekenmerkt door een meergeulenstelsel met een herhaald patroon van grote eb- en vloedgeulen. De hoofdgebgeul bestaat uit een min of meer continue, meanderende geul tussen de Belgisch-Nederlandse grens en de monding van het Schelde-estuarium. De vloedgeulen ontstaan in de bochten van de ebgeulen en zijn in het algemeen ondieper dan de ebgeulen. Naast de hoofdgebgeulen bestaat het meergeulenstelsel uit kortsluitgebgeulen, die verbindingen vormen tussen de grote hoofdgebgeulen.

De haven van Vlissingen-Oost ligt aan de diepe ebgeul de Honte (ongeveer 20 meter diep met lokaal diepten tot 60 meter). De Honte vormt een onderdeel van de (hoofd)vaargeul in de Westerschelde. Landinwaarts ligt de drempel van Borssele, een ondiep gebied, waar sinds de eerste vaargeulverdieping in de jaren zeventig wordt gebag-gerd. In de vaargeulen richting Noordzee zijn ook drempels aanwezig: de drempel van Vlissingen en de drempel van de Wielingen.

In het MER zal nader worden ingegaan op de getijbeweging en de ontstaansgeschiedenis van het estuariene systeem.

3.1.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De landschappelijke waarden van een gebied hebben betrekking op de visueel-ruimtelijke kenmerken van het gebied. Dit zijn kenmerken die te maken hebben met de visuele waarneming van het landschap en de beleving ervan door mensen. Bepalend voor deze

visuele waarneming en de beleving zijn de verhouding tussen massa en ruimte in een gebied, de sfeer van een gebied en de mate van samenhang tussen verschillende elementen in het landschap. Bij het laatste punt gaat het om eigenschappen als maat (schaal) en betekenis (bijvoorbeeld natuurlijk, recreatief of agrarisch).

De polders op Walcheren en Zuid-Beveland liggen in het zuidwestelijk zeekleigebied en hebben een sterk agrarische functie. De haventerreinen hebben een van oorsprong industriële functie. De laatste jaren vestigen zich hier ook meer logistieke bedrijven. De elementen en kenmerken in het landschap hebben een eigen ontstaansgeschiedenis. Het visuele beeld aan de oever van de Westerschelde nabij Vlissingen wordt hoofdzakelijk bepaald door een aantal industriële objecten, waaronder windmolens, industriële hoogbouw (Total, Hoechst), schoorstenen, kranen, elektriciteitsmasten en de energiecentrale van Borssele.

In het MER zullen de visueel ruimtelijke kenmerken in het studiegebied nader worden beschreven.

De provincie Zeeland heeft de cultuurhistorische waarden beschreven in de zogenaamde Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Op grond van het kaartmateriaal en de bijbehorende database kan worden geconcludeerd dat het plangebied een zekere cultuurhistorische waarde heeft. De dijk, de slikken van de Kaloot en een grensmaal tussen Zuid-Beveland en Walcheren zijn als zodanig geoormerkt.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) als onderdeel van de CHS, bevat informatie over de mogelijke aanwezigheid van archeologisch erfgoed. De kaart geeft aan dat voor het waterdeel van het plangebied een middelhoge kans op het aantreffen van archeologisch erfgoed geldt. Voor het deel van het plangebied binnen het bestaande havengebied geldt gedeeltelijk eveneens een middelhoge trefkans en voor het overige deel een lage tot zeer lage trefkans.

3.1.6 Natuur

De Westerschelde is een (ontwerp-)Natura 2000-gebied en maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In en na-

bij het plangebied komen beschermde habitattypen voor. Genoemd kunnen worden de habitattypen estuarium (grote delen van de Westerschelde, o.a. ter plaatse van het plangebied), schorren (o.a. Rammekensschor, buiten het plangebied) en duinen (in het plangebied, nabij de oostelijke havendam en nabij de koelwateruitlaat van de EPZ-centrales). Daarnaast komt een aantal beschermde dier- en plantensoorten voor in het studiegebied, zoals de gewone zeehond, diverse vogelsoorten, verschillende planten enz.

In het ontwerp-aanwijzingsbesluit, zoals gepubliceerd op 27 november 2006, zijn instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe opgenomen. Deze doelstellingen bevatten de beschrijving van de gewenste ontwikkeling en/of het behoud van de aangewezen habitattypen, habitatrictlijnsoorten en vogelrichtlijnsoorten.

3.1.7 Geluid, lucht en externe veiligheid

Geluid en trillingen

In het studiegebied bevinden zich diverse geluidgevoelige bestemmingen. Daarbij gaat het om grotere en kleinere aangesloten woongebieden, verspreid liggende woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals scholen en milieubeschermsgebieden.

De in het studiegebied aanwezige geluidbelastingen zijn met name afkomstig van de industrie en het weg- en railverkeer en in mindere mate van het scheepvaartverkeer.

Rond het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost is een geluidzone vastgesteld. Buiten deze geluidzone mag de geluidbelasting vanwege de bedrijfsactiviteiten niet hoger zijn dan 50 dB(A). Voor de aanwezige woningen binnen deze geluidzone gelden zogenaamde hogere waarden.

Het goederenverkeer op de Sloelijn passeert de kern Heinkenszand en zorgt daar voor een zekere mate van railverkeerslawaaï. Ook langs de hoofdspoorlijn in Zuid-Beveland, de lijn van Vlissingen naar Roosendaal, bevindt zich een aantal woonkernen

[Eindewege, Goes, Kapelle, Biezeling, Stationsbuurt, Krabben-dijke) met relatief hoge geluidbelastingen.

Voor wat betreft het wegverkeerslawaai zijn met name de N62 (ten noorden en ten zuiden van de Westerschelde) en de A58 van belang. Langs de A58 liggen enkele woonkernen (Kruiningen, Stationsbuurt, Rilland) met relatief hoge geluidbelastingen. Tevens is sprake van een aantal verspreid liggende woningen binnen de invloedssfeer van de wegen.

Lucht

De luchtkwaliteit in het studiegebied is relatief goed. De achtergrondconcentraties van de meest kritische stoffen (NO₂ en fijn stof) liggen in het studiegebied ruimschoots onder de maximaal toelaatbare waarden op grond van de Wet luchtkwaliteit. Uit de luchtkwaliteits-rapportage over het jaar 2006 [Provincie Zeeland, 2007] blijkt dat zich in het haven- en industriegebied en langs provinciale en rijkswegen in de provincie geen overschrijdingen van grenswaarden voordeden.

Externe veiligheid

De externe veiligheid in het studiegebied heeft in de huidige situatie vooral betrekking op het transport en de industriële toepassing (op- en overslag en bewerking) van gevaarlijke stoffen.

Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over een aantal wegen in het studiegebied [N62, A58], over de Westerschelde en per spoor. Voor elk van de betreffende vervoersmodaliteiten heeft de provincie Zeeland in 2005 een risico-inventarisatie uitgevoerd. Daarna is nog een tweetal relevante studies uitgevoerd: voor het transport over de weg in het kader van het MER betreffende de Sloeweg en voor het transport over de Westerschelde in het kader van de verruiming van deze vaarweg. Overall conclusie van de diverse studies is dat de norm voor plaatsgebonden risico anno 2005/2006 nergens werd overschreden en dat de groepsrisico's overal beneden de zogenaamde oriënterende waarde bleven.

Op en nabij Vlissingen-Oost bevindt zich een zestal bedrijven waarvoor in de afgelopen jaren veiligheidsstudies zijn verricht. Conclusie

van deze studies is dat het plaatsgebonden risico ter plaatse van woningen overal lager dan de geldende norm ligt.

3.1.8 Overige functies

Wat betreft 'overige functies' kan onderscheid worden gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied.

Het plangebied, althans het deel waar de zeehavenkade is voorzien, staat bekend als vindplaats van fossielen. Het gebied heeft tevens een functie als recreatiegebied: regelmatig zijn wandelaars, zonzonbidders, surfers, hengelaars, vliegeraars en ruiters waar te nemen op het strand.

De omgeving van het plangebied is aan de landzijde voornamelijk in gebruik als haven- en industriegebied en als landbouwgebied (akkerbouw, veeteelt, fruitteelt). De Westerschelde, waarvan een deel tot het studiegebied zal behoren, heeft uiteenlopende functies. In dit verband zijn met name de functie voor de scheepvaart en de functie als natuurgebied relevant.

3.2 Autonome ontwikkelingen

3.2.1 Algemeen

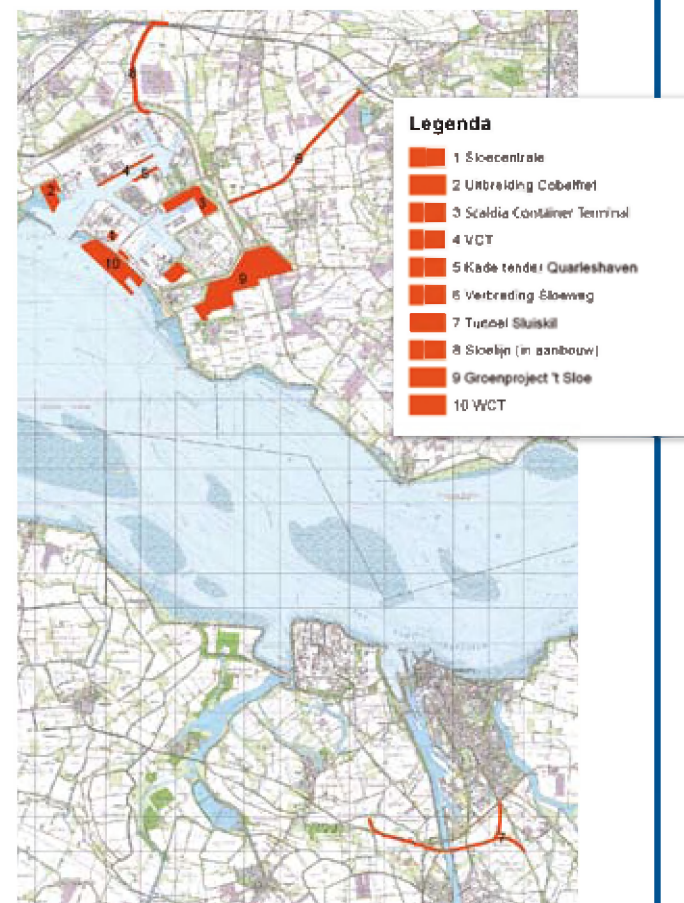
Onder autonome ontwikkelingen worden die ontwikkelingen verstaan die zich, onafhankelijk van de voorgenomen activiteit, in het studiegebied zullen voordoen. Ten eerste gaat het om autonome processen, zoals bijvoorbeeld de uitgifte van terreinen in het havengebied, de wijziging en groei van de activiteiten in het bestaande gebied, de groei van het autoverkeer en de morfologische ontwikkelingen van het Westerschelde-estuarium. Ten tweede gaat het om gestuurde processen. Dit zijn ontwikkelingen die volgen uit vastgesteld beleid en/of waarover reeds (formele) besluiten zijn genomen.

De autonome ontwikkelingen zijn van belang om een duidelijk referentiekader te bieden voor de beoordeling van de effecten van de WCT. Voor de autonome ontwikkelingen en de effecten van de WCT wordt het jaar 2020 als ijkpunt gehanteerd. Volgens de huidige planning is de WCT dan volledig operationeel.

In de onderstaande paragrafen wordt een kort overzicht gegeven van de belangrijkste autonome ontwikkelingen. In het MER zal een meer volledig overzicht worden gepresenteerd. Daarbij worden alle eerder genoemde milieuaspecten betrokken.

Figuur 3.2 geeft een geografische aanduiding van de autonome ontwikkelingen.

Figuur 3.2: Autonome ontwikkelingen





3.2.2 Haven en industrie

Op dit moment is sprake van een aantal concrete ontwikkelingen die naar verwachting binnen enkele jaren tot extra activiteiten in het gebied zullen leiden. Het gaat daarbij ondermeer om de bouw, die reeds is gestart en ingebruikname van een nieuwe elektriciteitscentrale aan de Van Cittershaven en de uitbreiding van de activiteiten van Cobelfret in de Sloehaven. Ook is er een aantal initiatieven gericht op containeroverslag, waaronder de Scaldia Container Terminal en de Verbrugge Container Terminal (VCT). Voor een deel van deze activiteiten zijn reeds vergunningen verleend. De overige activiteiten zijn naar verwachting toelaatbaar op grond van de bestaande bestemmingsplannen. De realisatie van deze ontwikkelingen hangt onder andere af van de bedrijfseconomische mogelijkheden. Deze worden onderzocht door de betreffende marktpartijen, deels in samenwerking met Zeeland Seaports.

3.2.3 Verkeer en vervoer

Een belangrijke ontwikkeling voor Vlissingen-Oost betreft de voorgenomen verbreding van de Sloeweg N62, de verbindingsweg tussen het haven- en industriegebied en de A58. De verbreding is reeds voorzien in het Omgevingsplan Zeeland en in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Op dit moment loopt een Tracé/MER-procedure voor de voorziene reconstructie.

Ook in Zeeuws-Vlaanderen bestaan vergaande plannen voor verbetering van de weginfrastructuur. Van belang voor de WCT is de aanleg van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen, ter vervanging van (een deel van de functie van) de brug bij Sluiskil en de verbreding van de Tractaatweg. Dit is de noord-zuidverbinding ten oosten van het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

Van belang voor het achterlandtransport per spoor is de aanleg van de nieuwe Sloelijn. Deze spoorlijn wordt momenteel aangelegd en zal naar verwachting in oktober 2008 in gebruik worden genomen. In samenhang daarmee is - en wordt - een aantal maatregelen langs de hoofdspoorlijn (de 'Zeeuwse Lijn') uitgevoerd om de effecten van de spoorlijn op de omgeving beperkt te houden.

In Goes is in 2007 een planstudie gestart naar de mogelijkheden

om te komen tot een aanpak van trillingen en de barrièrewerking vanwege het spoorwegverkeer.

Voor het transport over water is de geplande verruiming van de Schelde van belang. In Vlaanderen zijn de werkzaamheden voor de verdieping en verbreding van de Beneden-Zeeschelde eind 2007 gestart. In Nederland loopt voor de verruiming van de vaargeul van de Westerschelde thans nog een procedure in het kader van de Tracéwet.

Van belang voor de binnenvaart is de verdieping en verbreding van het Canal Seine Nord in Noord-Frankrijk. Hiermee wordt de noord-zuid-verbinding tussen de Westerschelde en de Seine verbeterd.

3.2.4 Overige ontwikkelingen

Waterbeweging en morfologie

De natuurlijke dynamiek van de Westerschelde leidt tot een geleidelijke erosie van het strand van de Kaloot. De vooroever neemt al jaren af met een snelheid van circa 1,5 meter per jaar. Om de functie van de Kaloot als vooroever van de waterkering in stand te houden zal bij een doorgaande trend op termijn mogelijk moeten worden ingegrepen door middel van een oeververdediging. Bovendien zal door de autonome erosie van de vooroever ook de aanvoer van zand naar de duingebiedjes aan weerszijden van het plangebied (zie 3.1.5) tot een einde komen, waardoor op termijn ook verwacht wordt dat de duintjes zullen verdwijnen [WL, 2006]. De sterkte van de steenbekleding voldoet niet aan de veiligheidstoetsing en zal daarom moeten worden vervangen. Het Waterschap Zeeuwse Eilanden zal hiertoe, in het kader van het project Zeeweringen, in 2012 de nodige maatregelen treffen.

Groenproject 't Sloe

In 2003 is gestart met de ontwikkeling van (het eerste deel van) een grootschalig groengebied als afschermend element tussen de kernen van de gemeente Borsele (Borsselen en 's-Heerenhoek) en Vlissingen-Oost. Het uiteindelijke gebied beslaat een oppervlakte van maximaal 200 hectare.

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk wordt als eerste de voorgenomen activiteit beschreven (4.1). Vervolgens wordt ingegaan op de alternatieven die in het kader van het MER worden onderzocht (4.2).

4.1 Voorgenomen activiteit

De WCT bestaat uit een zeekade met een lengte van circa 2.000 meter en een op te hogen terrein tussen de zeekade en de huidige kustlijn met een breedte van gemiddeld 500 meter. De benodigde ruimte voor het zeekade-deel van de terminal bedraagt daarmee circa 100 hectare. Aansluitend op de zeekade is voorzien in een terrein van circa 40 hectare voor activiteiten die niet op de kade hoeven plaats te vinden, maar wel onderdeel uitmaken van de WCT. Naast de gate met douane en security checks gaat het om kantoorruimte, parkeerterrein, ruimte voor reparatie en reiniging van containers, werkplaatsen voor rollend materieel en kranen, lange termijn opslag, enz. Als locatie voor deze activiteiten is gekozen voor een terrein binnen het bestaande haven- en industriegebied teneinde het ruimtebeslag in en op de oever van de Westerschelde te beperken.

Aan de zeekade kunnen zes deepsea schepen, vijf deepsea schepen en één feeder of vier deepsea schepen en twee feeders tegelijkertijd aanmeren. De zeekade heeft een contractdiepte van NAP -20 meter [= 17,3 meter -LAT⁴]. Op de zeekade worden circa 14 kadekranen geplaatst, waarmee de schepen worden geladen en gelost. De terreinhoogte aan de zeekade bedraagt NAP +7,25 meter en loopt landinwaarts af naar NAP +5,0 meter ter hoogte van de Europaweg.

4 LAT = Lowest Astronomical Tide, de sinds kort in gebruik zijnde internationale referentie voor de dieptes in zeekaarten en corresponderende getijvoorspellingen. LAT ligt ten opzichte van het voorheen gehanteerde referentie GLLWS (gemiddeld laag laagwaterspring) ter hoogte van Vlissingen 24 cm lager.

Aan de oostzijde van de terminal wordt een insteekhaven voor binnenvaartschepen gegraven met een aaneengesloten kadelengte van circa 1000 meter, met een bodemligging die varieert tussen NAP -8 meter (noordzijde) en NAP -12 meter (zuidzijde). Op de kades van de insteekhaven staan circa acht kranen.

Op de WCT is een spoorbundel voorzien, die inclusief 'kop en staart' een lengte heeft van circa 1.000 meter.

De toegang tot het terrein is voorzien aan de huidige Europaweg ter hoogte van de Belgiëweg-Oost. De gehele terminal bevindt zich achter de gate en is een afgesloten 'douaneterrein' en tegelijkertijd een zogenaamde ISPS- (International Ship Port Security) zone, waar veiligheidchecks worden uitgevoerd. Het zuidelijk deel van de Europaweg wordt zodoende aan de openbaarheid onttrokken; de openbare weg wordt verlegd via de Belgiëweg-Oost en zuidelijk langs de Kaloothaven om de bestaande bedrijven ten noorden van de WCT te ontsluiten.

De terminal zal aan de zeezijde 24 uur per dag geopend zijn. Er wordt dus 24 uur per dag op de terminal gewerkt. Aan de landzijde zal de terminal op werkdagen van 22.00 uur tot 6.00 uur en in het weekend van vrijdag 22.00 uur tot maandag 6.00 uur gesloten zijn. Dit betekent dat er gedurende deze periodes geen landzijdige operaties plaatsvinden op het WCT-terrein zelf. Wel is er dan nog sprake van weg- en railverkeer van en naar de WCT:

- Vanaf ca 1 uur voor openingstijd komen vrachtwagens aan. Deze vrachtwagens worden geparkeerd op de parkeergelegenheid nabij de gate. Na sluitingstijd zijn er geen vrachtwagenbewegingen meer, aangezien de laatste vrachtwagen de terminal voor 22.00 uur verlaten heeft.
- Treinbewegingen vinden plaats vanaf enkele uren voor de opening van de terminal tot enkele uren daarna. Aan het begin en het einde van elke shift (= dagdeel van 8 uur) is sprake van uitwisseling tussen de WCT en het rangeerterrein op Vlissingen-Oost, zodanig dat men tijdens de shift volop operaties kan uitvoeren. Hoeveel uren buiten de openingstijden van de terminal treinbewegingen plaatsvinden hangt af van de capaciteit op de rangeerbundel en het achterliggende

netwerk en van de beschikbaarheid van locomotieven.

De activiteiten op het terrein zullen bestaan uit container op- en overslag. De containers worden door containerkranen van het schip gehaald en met zogenaamde straddle carriers naar de (tussen-) opslagplaatsen en afvoerplaatsen gebracht.

De WCT zal op jaarbasis een (overslag)capaciteit hebben van circa 2 tot 2,5 miljoen TEU-zeekademoves en wordt ontsloten voor zeevaart, binnenvaart, rail- en wegverkeer. Daarnaast heeft de binnenvaartkade nog een overslagcapaciteit van circa 900.000 TEU.

Het plangebied voor de terminal wordt aan de westzijde begrensd door de oostelijke havendam en aan de oostzijde door de uitlaat van het koelwaterkanaal nabij de energiecentrale in Borssele.

4.2 Alternatieven

Aan het huidige ontwerp voor de WCT is een uitgebreid proces voorafgegaan. Het eerste ontwerp betrof een kade met een lengte van 2700 meter en een oppervlakte van 120 hectare. Een aanpassing van het ontwerp betrof de uitbreiding aan de landzijde om de balans te vinden tussen de overslagcapaciteit aan zeezijde en de overslagcapaciteit aan landzijde.

Een tweede mutatie betrof de toevoeging van een insteekhaven voor de binnenvaart. Dit ontwerp, met een kade van ruim 2600 meter, vormde de voorgenomen activiteit in het kader van het MER uit 2001. Op basis van dit MER en nog een aanvulling daarop uit 2002, heeft Provinciale Staten van Zeeland de streekplanherziening voor de WCT vastgesteld. De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie 1.1) heeft de concrete beleidsbeslissing in het streekplan betreffende de WCT echter vernietigd: gezien de veronderstelde negatieve effecten op de natuurwaarden van de Westerschelde zou op grond van de Habitatrictlijn een bredere beschouwing van alternatieven nodig zijn dan waarvan in het MER c.q. de passende beoordeling, verslag van werd gedaan. Bovendien was een aantal achterlandmaatregelen (m.n. geluidschermen langs het spoor) onvoldoende gewaarborgd.

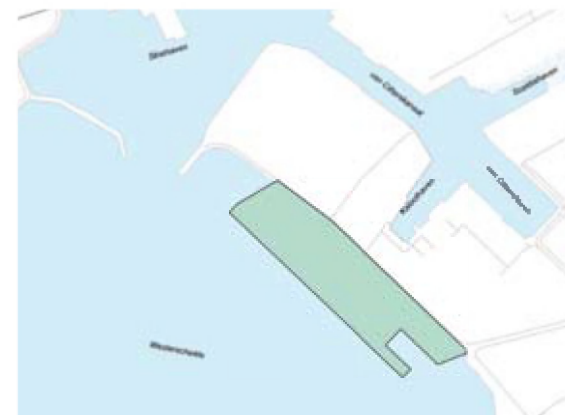
De uitspraak van de Raad van State is aanleiding geweest voor de initiatiefnemer om het ontwerp nogmaals te beschouwen en aan te

passen. Daaruit zijn drie alternatieven naar voren gekomen die in het MER zullen worden beoordeeld, te weten:

- Alternatief West: inkorting aan de oostzijde, zodat de terminal zo westelijk mogelijk in het plangebied ligt.



- Alternatief Oost: inkorting aan de westzijde, zodat de terminal zo oostelijk mogelijk in het plangebied ligt.



- Alternatief Midden: tweezijdige inkorting, zodat de terminal min of meer in het midden van het plangebied ligt.



Naast deze alternatieven worden in het MER de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven. De referentiesituatie is de huidige situatie met de autonome ontwikkelingen, zoals beschreven in 3.2. Het MMA is gedefinieerd als het alternatief waarbij de negatieve milieueffecten het kleinst zijn. Dit houdt in dat het MMA wordt gevormd door een alternatief dat bestaat uit een combinatie van varianten (aanleg, inrichting, beheer en onderhoud) die het minste schade toebrengen aan het milieu, dan wel de beste uitgangssituatie daarvoor bieden. Daarbij wordt ook gekeken naar extra mitigerende (effectverzachtende) en compenserende maatregelen. De opstelling van een MMA is een verplicht onderdeel van het MER.

Ten slotte wordt, mede op basis van het MMA, een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit alternatief wordt het uitgangspunt voor het inpassingsplan (zie hoofdstuk 6).

5 TE VERWACHTEN EFFECTEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de milieuthema's en -aspecten die in het MER aan bod komen en op de manier waarop de effecten in het MER zullen worden beschreven. In 5.1 wordt kort ingegaan op de werkwijze bij de milieueffectvoorspelling en -beoordeling. In 5.2 worden de onderwerpen behandeld. Daarbij wordt aangesloten op de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling in hoofdstuk 3 van deze notitie.

5.1 Wijze van effectbepaling en -beoordeling

In het MER worden de (negatieve én positieve) effecten van alle alternatieven en varianten beschreven. Er wordt aandacht geschonken aan effecten die optreden tijdens de aanleg van de WCT en effecten die verwacht worden van het gebruik van de WCT.

De effecten worden, afhankelijk van het (deel-)aspect, op een kwalitatieve en/of kwantitatieve manier in beeld gebracht. Hierbij zal, indien noodzakelijk en gewenst, gebruik worden gemaakt van (reken-)modellen.

Bij het beoordelen van de effecten spelen de volgende karakteristieken een rol:

- De omvang en de ernst van het effect.
- De tijdelijkheid van een effect: een permanent effect wordt relevanter geacht dan een tijdelijk effect.
- De omkeerbaarheid van een effect: een onomkeerbaar effect wordt relevanter geacht dan een omkeerbaar effect.

De effecten van de alternatieven en varianten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (d.w.z. de huidige situatie tezamen met de autonome ontwikkelingen). Per onderscheiden (deel)aspect worden één of meer beoordelingscriteria geformuleerd. Aan de hand van deze beoordelingscriteria zullen gegevens worden verzameld waarmee de effecten van de varianten en alternatieven in beeld kunnen worden gebracht.

De beoordelingscriteria worden ontleend aan de normen van het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke milieu-, natuur-, water- en ruimtelijke ordeningsbeleid.

5.2 Thema's en aspecten

5.2.1 Verkeer en vervoer

De realisatie van de WCT brengt een aantal nieuwe verkeersstromen met zich mee. Deze stromen worden toegevoegd aan het bestaande verkeer en vergroten of veroorzaken mogelijk problemen met betrekking tot de bereikbaarheid en/of de verkeersveiligheid. Ook kan het extra verkeer leiden tot (extra) milieubelastingen (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid). Deze komen in de 5.2.6 aan bod.

De effecten van de alternatieven en varianten worden beschreven voor de volgende deelaspecten:

- Bereikbaarheid per weg, spoor en over het water: door de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van de achterlandverbindingen te bepalen.
- Verkeersveiligheid, gebaseerd op veranderingen van de intensiteiten van de verschillende vervoerwijzen als indicator voor de invloed op de veiligheid.

De uiteindelijke effecten ten aanzien van verkeer en vervoer zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van de verdeling van het achterlandtransport over de beschikbare modaliteiten: hoe worden de containers afgevoerd, per schip, over het spoor of over de weg? Het is de ambitie van de initiatiefnemer hierop te sturen, o.a. door afspraken te maken met de beoogde exploitant van de containerterminal, gericht op beperking van de milieuhinder van het achterlandtransport. In het MER zal worden gewerkt met scenario's, waaronder tenminste een scenario met relatief weinig achterlandtransport over de weg en relatief veel scheepvaartverkeer (transshipment en binnenvaart) en een scenario met relatief veel transport over de weg en een relatief laag aandeel scheepvaart.

5.2.2 Bodem en water

In het MER zal aandacht worden besteed aan de gevolgen voor de bodem-, grond- en oppervlaktewaterkwaliteit. Ook wordt aandacht besteed aan (het voorkomen van) wateroverlast.

5.2.3 Waterbeweging en morfologie

De aanleg van de WCT kan de getijbeweging en de morfologie van de Westerschelde beïnvloeden. Als indirect effect hiervan kan de natuurwaarde van het gebied beïnvloed worden.

Onder de noemer "waterbeweging en morfologie" zal in het MER de veranderingen in stroomsnelheden, stroomrichtingen, golfpatronen, waterstanden en getijvolumes, alsmede de (lokale) morfologische veranderingen in beeld worden gebracht. Ook zal worden ingegaan op de noodzaak tot baggerwerkzaamheden in de Westerschelde (door extra aanzanding van drempels) en in de havens van Vlissingen-Oost.

5.2.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bij de beschrijving van de gevolgen in het MER zal een overzicht worden gegeven van de optredende veranderingen in het landschap bij de aanleg van de WCT, waarbij onder andere wordt ingegaan op de visuele beleving van de verschillende onderdelen vanuit de omgeving. Belangrijke aspecten daarbij zijn ondermeer de hoogte van de bebouwing, de stapelhoogte van containers en de hoogte van het in te zetten materieel (overslagkranen en dergelijke). Mogelijke mitigerende maatregelen in relatie tot de visuele effecten zullen in het MER aan de orde komen.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de aanwezige cultuurhistorische waarden in en nabij het plangebied. Ten aanzien van archeologie zal worden nagegaan waar de classificatie in de IKAW (zie 3.1.5) op gebaseerd is. Zonodig zal vooraf een aanvullende archeologische inventarisatie worden uitgevoerd. Mocht dit niet nodig zijn, dan zullen de aanlegwerkzaamheden van de terminal - voor zover deze tot verstoring van de bodem leiden - onder archeologisch toezicht plaatsvinden.

5.2.5 Natuur

Als onderdeel van het MER zal een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 worden

uitgevoerd. Centrale vraag van deze passende beoordeling is of de WCT, in combinatie met andere plannen of projecten, de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe aantast in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen. Ook wordt nagegaan in hoeverre soorten, die op grond van de Flora en Faunawet en/of (Inter-)nationaal natuurbeleid bescherming genieten, nadelige effecten ondervinden van het initiatief. Ten slotte zal in het kader van toetsing aan de EHS worden bezien of het initiatief tot significante aantasting leidt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

5.2.6 Geluid, lucht en externe veiligheid

Geluid en trillingen

In het MER zal worden aangegeven welke verandering van geluidbelasting zal optreden als gevolg van aanleg en gebruik van het terrein. Op het terrein van de WCT ontstaan verschillende geluidsbronnen zoals het (ont-)koppelen van goederentreinen, het overslaan, laden en lossen van containers en het starten en optrekken van vrachtauto's, locomotieven en schepen. Ook langs de achterlandverbindingen zullen veranderingen in geluidbelastingen optreden als gevolg van veranderingen in verkeersintensiteiten. Ten aanzien van trillingen geldt dat de WCT op een dermate grote afstand van woningen is gepland, dat ter plaatse van de woningen geen gevolgen te verwachten zijn. Langs de achterlandverbindingen neemt de verkeersintensiteit toe. Hierdoor kan de frequentie waarop trillingen worden waargenomen toenemen. Toetsing aan de van toepassing zijnde normen maakt onderdeel uit van het onderzoek.

Lucht

In het MER wordt nagegaan in welke mate de luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de activiteiten op de terminal zelf en door het achterlandtransport. De resultaten van het luchtonderzoek worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden, thans neergelegd in de Wet milieubeheer. Ook wordt ingegaan op de bijdrage van de WCT aan klimaatverandering. Hiervoor zal de CO₂-emissie als indicator worden gebruikt.

Externe veiligheid

In het MER zal worden ingegaan op de risico's die samenhangen met het transport en de op- en overslag van gevaarlijke stoffen. De WCT

kan leiden tot een toename van het transport van gevaarlijke stoffen. Ook kan de WCT leiden tot een toename van verkeersintensiteiten met gevolgen voor de bestaande transporten van gevaarlijke stoffen. Onderscheid zal worden gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Naast aandacht voor de omgeving zal ook aandacht worden besteed aan de consequenties voor (de werknemers van) het bedrijf zelf. De beschrijving van de effecten van de toename van het transport over de Westerschelde, zal worden gebaseerd op een inschatting van de consequenties van de WCT voor de nautische veiligheid.

5.2.7 Overige functies

Aandacht wordt besteed aan de consequenties van de WCT voor de functie van het strand als fossielenvindplaats en voor de recreatieve waarde van het strand. Ook zal een indicatie worden gegeven van de effecten op het rendement van de windturbines langs de Europaweg-Zuid en op de gevolgen voor de koelfunctie van de Westerschelde voor de energiecentrales van Borssele.

6 BESLUITEN, BELEIDSKADER EN PROCEDURES

6.1 Besluiten

Het Omgevingsplan Zeeland 2006 - 2012 van de provincie Zeeland en de vigerende bestemmingsplannen van de gemeenten Vlissingen en (eventueel) Borsele⁵ laten de voorgenomen activiteit niet toe. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken heeft de provincie Zeeland het voornemen om voor de WCT een zogenaamd inpassingsplan op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) vast te stellen. Een dergelijk plan heeft de rechtskracht van een bestemmingsplan en wordt na vaststelling geacht deel uit te maken van het gemeentelijke bestemmingsplan. Conform de Wro zullen de gemeenteraden van Vlissingen

⁵ Op dit moment is nog onzeker of het inpassingsplan betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Borsele. Vooral nog wordt daar rekening mee gehouden.

en (eventueel) Borsele te zijner tijd, over het voornemen een inpassingsplan vast te stellen, worden gehoord.

In het Besluit m.e.r. is een aantal activiteiten en gevallen omschreven die maken dat voor de aanleg van de WCT een MER moet worden opgesteld. Zo is in onderdeel C van het besluit (activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieu-effectrapport verplicht is) bij categorie 4, "de aanleg van ... een zeehandelshaven ... in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer ..." als m.e.r.-plichtig aangemerkt. Daarnaast is in onderdeel D van het besluit (activiteiten en plannen, alsmede besluiten, waarvoor een beoordeling moet plaatsvinden van de m.e.r.-plichtigheid) categorie 11.3, "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijfsterrein in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer" als m.e.r.-beoordelingsplichtig aangeduid. Ten slotte is, in onderdeel D, categorie 13, van het besluit "een landaanwinningsproject ... in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer..." als m.e.r.-beoordelingsplichtig aangeduid.

Voor de aanleg van de zeehandelshaven en het industrieterrein is de vaststelling van het betreffende ruimtelijk plan op grond van de WRO. Het plan-m.e.r.-plichtige besluit⁶ is voor de landaanwinning de vaststelling van het ruimtelijk plan op grond van de WRO. Het project-m.e.r. (beoordelings) plichtige besluit is de concessieverlening door de Kroon op grond van de Wet droogmakerijen en indijking 1904.

Ten slotte is de zandwinning die nodig is voor de aanleg van de WCT m.e.r.-plichtig. Hiervoor is in 2003 reeds een MER opgesteld. Mede op basis daarvan is de zandwinlocatie voor de WCT vastgesteld in de Noordzee voor de Zeeuwse kust, buiten het beschermde natuurgebied van de Voordelta. De verleen- de vergunning op grond van de Ontgrondingenwet is tot 2009 geldig. Een nieuwe vergunning zal worden aangevraagd. Ontheffing van de m.e.r.-plicht zal worden aangevraagd op grond van het MER uit 2003.

6.2 Beleidskader

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relevante beleidsdocumenten in relatie tot het initiatief.

Tabel 6.1: Relevante beleidsdocumenten op diverse niveaus

Internationaal niveau	Wetlandconventie (Conventie van Ramsar, 1971) Kaderrichtlijn Water (2000) Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg van de Westerschelde (1995, 2005)
Nationaal niveau	Nota Ruimte (2006) Nota Mobiliteit (2006) Vierde Nota Waterhuishouding (1998) Nationaal Bestuursakkoord Water (2003) Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001) Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (1996) Natuurprogramma Westerschelde (2005)
Provinciaal/ regionaal niveau	Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 (2006) Provinciaal sociaal-economisch beleidsplan 2005-2008 (2005) Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 'Mobiliteit op Maat' (2003) Grondwaterbeheersplan 2002-2007 (2002) Waterbeheerplan 2002-2007 (2002)
Lokaal niveau	Milieunota gemeente Vlissingen (2004) Bestemmingsplan 'Industrieterrein Vlissingen-Oost' (gemeente Vlissingen), vierde herziening is in procedure (1993) Vorbereidingsbesluit Bestemmingsplan 'Wester-scheldemond' (gemeente Vlissingen) (2006) Bestemmingsplan 'Zeehaven- en industrieterrein Sloe 1994' (gemeente Borsele), tweede herziening vastgesteld door gemeenteraad in 2007 Bestemmingsplan 'Borsels Buiten' (gemeente Borsele), vastgesteld door gemeenteraad in 2007 Bestemmingsplan 'Herziening geluidszone Sloegebied' (gemeente Borsele), vastgesteld door gemeenteraad in 2006

In het MER zal een volledig overzicht worden gegeven van relevante plannen in relatie tot het initiatief.

6.3 Procedures

De procedures voor het inpassingsplan, de concessieverlening en de uit te voeren milieueffectrapportage worden in het onderstaande kort toegelicht. Het initiatief is zowel plan- als project-m.e.r.-plichtig. Opge-

merkt wordt dat het MER zal voldoen aan de eisen van de inhoudelijk en procedureel zwaarste m.e.r.-plicht, namelijk de project-m.e.r.-plicht.

Na de publicatie van deze startnotitie bestaat de mogelijkheid om deel te nemen aan de inspraak, zoals die door het bevoegd gezag zal worden georganiseerd. Op basis van de inspraakreacties, het door de Commissie voor de milieueffectrapportage gegeven richtlijnenadvies en de adviezen van de zogenaamde Wettelijke Adviseurs, stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor dit MER vast. In deze richtlijnen is aangegeven welke informatie het MER dient te bevatten en welke onderwerpen en aspecten in het MER moeten worden uitgewerkt.

Daarna wordt het MER opgesteld en, na afronding, voorgelegd aan het bevoegd gezag. Deze beoordeelt het MER op aanvaardbaarheid. Dit betekent dat wordt bekeken of het MER voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de richtlijnen en geen onjuistheden bevat.

Na publicatie van het MER en het ontwerp-inpassingsplan vindt er opnieuw inspraak over het MER plaats en wordt advies over het MER gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de Wettelijke Adviseurs.

Het bevoegd gezag beslist vervolgens over de vaststelling van het inpassingsplan (Provinciale Staten van Zeeland) en de concessieverlening voor de landaanwinning (de Kroon). Daarbij moet rekening worden gehouden met de informatie uit het MER.

⁶ Sinds de wijziging van de Wet milieubeheer van 28 september 2006 is sprake van twee vormen van milieueffectrapportage: m.e.r. voor plannen en m.e.r. voor projecten. De vaststelling van een bestemmingsplan kan in bepaalde gevallen plan- dan wel project-m.e.r.-plichtig zijn. Verondersteld wordt dat een inpassingsplan volgens de nieuwe Wro dezelfde m.e.r.-verplichtingen gaan gelden als voor een bestemmingsplan volgens de huidige WRO.



BIJLAGE 1: VERKLARENDE WOORDENLIJST

Achterlandverbinding

De belangrijkste verbindingen van economische centra in Nederland met het achterland (Duitsland en België).

Alternatief

Een van de mogelijke oplossingen voor de voorgenomen activiteit.

Autonome ontwikkeling

Ontwikkelingen die optreden zonder dat één van de alternatieven wordt uitgevoerd.

Bevoegd gezag

De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.

Compenserende maatregelen

Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van milieuschade op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.

Deepsea

Transoceanisch scheepvaartverkeer, met schepen die te groot zijn om landinwaarts te komen.

Ecologische hoofdstructuur

Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.

Emissie

Uitstoot.

Externe veiligheid

De veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke inrichting of gevaarlijke activiteit, zoals het transport van gevaarlijke stoffen.

Feeder

Schip dat een deel van de containers, aangevoerd door deepseaschepen, vervoert van en naar havens waarvoor geen oceanen behoeven te worden overgestoken.

Initiatiefnemer

Diegene(n) die de m.e.r.-plichtige activiteit wil(len) ondernemen.

MER

Milieu Effect Rapport (het document).

m.e.r.

Milieu-effectrapportage (de procedure).

Mitigerende maatregelen

Maatregelen om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen.

MMA

Meest Milieuvriendelijke Alternatief; verplicht onderdeel van het MER; hierin staan de best beschikbare mogelijkheden beschreven om milieu-aantasting te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken.

Plangebied

Het gebied waarbinnen de planvorming plaatsvindt.

Shortsea

Zeescheepvaartverkeer waarvoor geen oceanen overgestoken behoeven te worden, met schepen die verder landinwaarts gelegen zeehavens kunnen bereiken (voor een groot deel vergelijkbaar met de vroegere kustvaart).

Startnotitie

Eerste stap in de m.e.r.-procedure, waarmee de voorgenomen activiteit wordt bekendgemaakt en de milieueffecten globaal worden aangeduid.

Straddle carrier

Mobiel heftuig op rubber banden waarmee een container over en op een tot drie andere containers getransporteerd c.q. gestapeld kan worden.

Studiegebied

Gebied waar nog relevante effecten op kunnen treden.

TEU

Twenty foot equivalent unit; een eenheidsmaat voor een container. Dit is een standaard container met een lengte van ruim 6 meter.

Transshipment

Overslag van een container van een schip op een ander schip. Dat kan zowel tussen verschillende deepseadiensten zijn (bijvoorbeeld van het Verre Oosten – Europa naar Europa-Afrika) als tussen en deepseadienst en lokaal verkeer (b.v. Verre Oosten – Europa en verder naar de Baltische staten, Noorwegen, IJsland). Karakteristiek is het ontbreken van enig landtransport.

Zeekademove

Overslaghandeling waarbij een containerkraan een container vanuit een schip op de zeekade of vanaf de zeekade op een schip plaatst.

BIJLAGE 2 LITERATUURLIJST

Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer,
CPB Memorandum, 18 december 2006.

Aanvulling MER Westerschelde Container Terminal,
Waterbeweging en morfologie, WL Delft Hydraulics, 20 juni 2006.

Actualisatie toekomstverkenning transport (Wester)Schelde,
DNV Energy, 29 juni 2007.

Containerterminal in Zeeland, Eindrapportage locatiestudie,
Royal Haskoning, 6 juli 2004.

Geluid langs de A58, Onderzoek naar akoestische effecten van
wegverkeer in de gemeente Reimerswaal, Kapelle, Goes en
Borsele, Rijkswaterstaat Zeeland, december 2007.

Manoeuvring simulations Vlissingen-oost, MARIN,
21 november 2007.

MER Sloeweg N62, Provincie Zeeland, november 2007.

MER Zandwinning WCT,
DHV Milieu en Infrastructuur, februari 2003.

Ontwerp-aanwijzingsbesluit Westerschelde & Saeftinghe,
Ministerie van LNV, 27 november 2006.

Prognoses voor de ontwikkelingsalternatieven van de Zeeuwse
Havens 2030, Ocean Shipping Consultants, 6 juni 2005.

Risico-inventarisatie wegtransport gevaarlijke stoffen Zeeland,
AVIV, 2006.

Risico-inventarisatie spoortransport gevaarlijke stoffen Zeeland,
AVIV, februari 2006.

Verslag over de luchtkwaliteit in Zeeland - Rapportage over 2006,
Provincie Zeeland, september 2007.



PROJECTORGANISATIE WCT

Bezoek

Schelpenpad 2
4531 PD Terneuzen

Post

Postbus 132
4530 AC Terneuzen

Contact

T. 0115 64 75 61
F. 0115 64 75 00

informatie@wct-vlissingen.com
www.wct-vlissingen.com



De Projectorganisatie WCT is een onderdeel van ESM. ESM is een samenwerking tussen Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam.

