

1072-2 (2e)

Zeeland
Seaports

Westerschelde
Container
Terminal

Startnotitie
Milieu-effectrapportage



Zeeland Seaports
Spacious and Specialized

P 1072-02
(2e ex)

Startnotitie

Milieu-effectrapportage

November 1999



Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor deze startnotitie	5
1.2 Positie van Vlissingen	6
1.3 Doel van deze startnotitie	6
1.4 Hoe kunt u reageren?	7
1.5 Leeswijzer	7
2 Probleemanalyse en doel	9
2.1 Algemeen	9
2.2 Probleemanalyse	9
2.2.1 Voorgeschiedenis en positie van Vlissingen-Oost	9
2.2.2 Aanleiding van de voorgenomen activiteit	10
2.2.3 Strategisch-geografische keuze voor Vlissingen-Oost	13
2.2.4 Locatiekeuze Westerschelde-oever	14
2.2.5 Aanwezige waarden en functies in het gebied	16
2.2.6 Rol van beschermingsformules	16
2.3 Doelstelling	17
3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	19
3.1 Het plan- en studiegebied	19
3.2 Huidige situatie	19
3.2.1 Algemeen	19
3.2.2 Ruimtelijke karakterisering	19
3.2.3 Verkeer en vervoer	20
3.2.4 Bodem en water	21
3.2.5 Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie	21
3.2.6 Natuur	23
3.2.7 Geluid, trillingen en lucht	24
3.2.8 Externe veiligheid	25
3.2.9 Woon- en leefmilieu en overige functies	25
3.3 Autonome ontwikkeling	26
3.3.1 Algemeen	26
3.3.2 Ruimtelijke karakterisering	26
3.3.3 Overige autonome ontwikkelingen	27
4 Voorgenomen activiteit en alternatieven	29
4.1 Algemeen	29
4.2 Voorgenomen activiteit	29
4.3 Alternatieven	31
4.4 Mitigerende en compenserende maatregelen	32
5 Te verwachten effecten	33
5.1 Algemeen	33
5.2 Selectie relevante effecten en wijze van beoordeling	33
5.3 Te verwachten effecten	33
5.3.1 Verkeer en vervoer	33
5.3.2 Bodem en water	34
5.3.3 Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie	34
5.3.4 Natuur	35
5.3.5 Geluid, trillingen en lucht	35
5.3.6 Externe veiligheid	35
5.3.7 Woon- en leefmilieu, en overige functies	36
6 Besluiten, beleidskader en procedures	37
6.1 Besluiten	37
6.2 Beleidskader	37
6.3 Procedures	38
Bijlage 1 Verklarende woordenlijst	41
Bijlage 2 Literatuurlijst	45

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze startnotitie

Eind juni 1999 is door Zeeland Seaports de intentie uitgesproken te komen tot de realisatie van een containeroverslagterminal voor de zee- en binnenvaart in het Sloegebied (het havengebied van Vlissingen-Oost). Deze "Westerschelde Container Terminal" (verder te noemen WCT) heeft een geraamde overslag capaciteit van circa 1,5 miljoen containers. De omvang van het terrein beslaat circa 150 hectare; de kadelengete bedraagt circa 2,6 kilometer. Het plangebied ligt voor het overgrote deel in de gemeente Vlissingen; de uiterste zuidoostelijke punt van het plangebied is gelegen in de gemeente Borsele. De terminal is gesitueerd tussen het oostelijk deel van de havendam en de koelwateruitlaat van de energiecentrale Borsele.

Een overzicht van de totale haven van Vlissingen is opgenomen in figuur 1.1.



FIGUUR 1.1: OVERZICHTSFOTO HAVEN VLISSINGEN-OOST

In het Besluit milieu-effectrapportage is een aantal activiteiten en gevallen omschreven die maken dat voor de voorgenomen activiteit een milieu-effectrapport (MER) moet worden opgesteld. Zo is de voorgenomen activiteit in onderdeel C van het besluit (activiteiten 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 ..." de activiteit als m.e.r.-plichtig aangemerkt. Daarnaast is de voorgenomen activiteit in categorie 11.2 van het besluit "de aanleg van een bedrijfsterrein in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een bedrijfsterrein met een oppervlakte van 150 hectare of meer" eveneens als m.e.r.-plichtige activiteit aangeduid. Tenslotte zijn in onderdeel D van het besluit een "wijziging of uitbreiding van een landaanwinningproject ... in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer ..." en "... een wijziging/uitbreiding van een zee- of deltadijk ..." als beoordelingsplichtige activiteiten aangeduid. Deze - en enkele andere - procedurele aspecten komen tevens in hoofdstuk 6 van deze notitie aan de orde.

Het eerste ruimtelijk plan dat moet voorzien in de aanleg van de WCT is (de herziening van) het Streekplan van de Provincie Zeeland. Het huidige Streekplan [1] laat de voorgenomen activiteit niet toe. Voor het besluit tot vaststelling van het plan door het Bevoegd Gezag moet, op grond van het Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.), door de initiatiefnemer een startnotitie en een MER worden opgesteld. Het op te stellen MER moet de informatie leveren over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor deze activiteit voor zover deze betrekking hebben op de begrenzing en de inrichting van de WCT. Deze milieu-informatie uit het MER dient te worden gebruikt bij de besluitvorming over de WCT zodat het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen. Daarnaast kan, en zal zoveel als mogelijk, de informatie uit het MER worden gebruikt voor andere van belang zijnde procedures, zoals de aanpassing van bestemmingsplannen en aanvraag van vergunningen. Voor bepaalde onderdelen zal de effectbepaling derhalve meer in detail worden uitgevoerd om voldoende concrete uitspraken te kunnen doen over bijvoorbeeld de gevolgen voor het woon- en leefmilieu.

1.2 Positie van Vlissingen

¹ Twenty Foot Equivalent Unit, een eenheidsmaat voor een container

Containeroverslag is sinds jaren en wereldwijd een groeimarkt. In de Noord-Europese havens bedroeg de gemiddelde jaarlijkse aangroei van de containeroverslag dit decennium circa 900.000 TEU¹; voor de volgende tien jaar wordt op een jaarlijkse groei van meer dan 1 miljoen TEU gerekend. De havens van de Schelde - Rijndelta, die door reders als één geheel wordt beschouwd voor de bediening van de Europese markt, nemen in deze groei een belangrijke plaats in. Het marktaandeel van de Schelde - Rijndelta is circa 60% van de Noord-Europese Markt; de verwachte jaarlijkse groei is circa 750.000 TEU in het volgende decennium. De haven van Vlissingen-Oost kan in de verdere groei van de markt in de Schelde - Rijndelta een belangrijke plaats innemen.

Vlissingen-Oost beschikt namelijk over essentiële basisvoorwaarden voor de aanleg van een containerhaven voor de zeevaart: ligging aan diep vaarwater, geschikt voor de grootste categorie containerschepen, met een goede maritieme toegang.

Voor wat betreft vervoer van containers naar het achterland liggen er eveneens uitstekende uitgangspunten: de mogelijkheid om direct aan te sluiten bij de bestaande spooraansluiting, een zeer ruime beschikbare lengte voor de opstelling van spoorwagens, en zeer goede infrastructurele en congestievrije verbindingen naar het achterland via zowel spoor, weg en binnenvaart [2]. Bijkomend voordeel is dat bestaande infrastructuur beter wordt benut.

Een verdere beschouwing van de voordelen van de locatie, mede ten opzichte van andere locaties, komt nader aan de orde in hoofdstuk 2.

1.3 Doel van deze startnotitie

De voor u liggende startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure die via het op te stellen MER uiteindelijk leidt tot een besluit over de WCT in het kader van de streekplanherziening. Door middel van deze startnotitie maakt Zeeland Seaports als initiatiefnemer formeel bekend dat het voornemen voor de ontwikkeling van de WCT in studie wordt genomen.

De startnotitie bevat informatie voor betrokken personen en instanties over het voornemen en de uit te voeren m.e.r.-studie. Er wordt in deze startnotitie een toelichting gegeven op de achtergronden en het doel van de WCT en er wordt ingegaan op de locatiekeuze. Hierbij wordt nadrukkelijk ingegaan op de Habitat- en Vogelrichtlijn, en het "Nee, tenzij..." beginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Op basis van een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden en een eerste beschrijving van het studiegebied wordt vervolgens de ruimte voor de mogelijke alternatieven voor de locatie en inrichting van de WCT afgebakend. Tevens wordt een aanzet gegeven voor de selectie van de in het MER te beschrijven effecten die relevant zijn voor de besluitvorming over de WCT. Tenslotte wordt ingegaan op de relevante besluiten, het beleidskader en de procedures.

1.4 Hoe kunt u reageren?

Er bestaat de mogelijkheid om op basis van deze startnotitie in te spreken. Met de inspraakreacties wordt rekening gehouden bij het formuleren van de (advies-)richtlijnen, waarin de inhoudelijke eisen zijn opgenomen waaraan het op te stellen MER moet voldoen. Schriftelijke reacties kunnen binnen een termijn van vier weken (nadat de startnotitie ter inzage is gelegd) worden gezonden aan het Bevoegd Gezag. Waar en op welke tijden de startnotitie ter visie ligt zal door middel van advertenties in lokale en regionale bladen bekend worden gemaakt.

Indien u een reactie wilt geven op de inhoud van deze startnotitie, kunt u deze richten aan het Bevoegd Gezag:
Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland
Postbus 6001
4330 LA Middelburg

Mede aan de hand van de ingebrachte schriftelijke reacties worden door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage adviesrichtlijnen aan het Bevoegd Gezag uitgebracht. Op basis van deze adviesrichtlijnen brengt het Bevoegd Gezag de richtlijnen uit waaraan het MER dient te voldoen. De verdere procedure in dit verband wordt in hoofdstuk 6 van deze startnotitie toegelicht.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de probleemanalyse en het doel van het initiatief. Hierin komt in paragraaf 2.2 allereerst de aanleiding van de voorgenomen activiteit aan de orde. Daarna wordt ingegaan op de specifieke locatiekeuze. Tevens wordt kort ingegaan op de aanwezige waarden en functies in het gebied en de rol van van toepassing zijnde beschermingsformules. Daarna wordt in paragraaf 2.3 het doel van de voorgenomen activiteit geformuleerd.

In hoofdstuk 3 wordt een korte schets gegeven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het gebied. Tevens worden enkele overige (niet autonome) ontwikkelingen genoemd die relevant (kunnen) zijn voor de voorgenomen activiteit.

In hoofdstuk 4 wordt een schets gegeven van de voorgenomen activiteit en alternatieven die in het MER aan de orde zullen komen.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de te verwachten effecten. Hierbij wordt ingegaan op de selectie van te verwachten effecten en de wijze waarop de effecten in het MER in kaart zullen worden gebracht en zullen worden beoordeeld.

In hoofdstuk 6 tenslotte zal worden ingegaan op de relevante besluiten, het beleidskader en procedures.

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



2 Probleemanalyse en doel

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het waarom van de voorgenomen activiteit: de realisering van de Westerschelde Container Terminal in de haven van Vlissingen-Oost. Bij de probleemanalyse in paragraaf 2.2 wordt achtereenvolgens ingegaan op de voorgeschiedenis, de aanleiding van de voorgenomen activiteit, de strategisch-geografische keuze voor Vlissingen-Oost, de keuze voor de Westerschelde-oever, de aanwezige waarden en functies in het gebied en de rol van (Europese en Nederlandse) beschermingsformules. Vervolgens wordt in paragraaf 2.3 het doel van de voorgenomen activiteit verwoord.

2.2 Probleemanalyse

2.2.1 Voorgeschiedenis en positie van Vlissingen-Oost

Voorgeschiedenis

In de jaren zestig zijn in Nederland een aantal havenschappen opgericht, die ten doel hebben de sociaal-economische ontwikkelingen van de regio te bevorderen middels structuurversterkende infrastructurele investeringen. In Zeeland gaat 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 hectare en is in eerste instantie tegelijkertijd aangelegd met een aantal kustverdedigingswerken in het kader van de Deltawet.

Enkele jaren geleden is het havenschap Vlissingen tezamen met het havenschap Terneuzen opgegaan in Zeeland Seaports, een gemeenschappelijke regeling die het beheer voert over de beide haven- en industriegebieden aan weerszijden van de Westerschelde. Zeeland Seaports is een samenwerkingsverband tussen de Provincie Zeeland en vier gemeenten (Terneuzen, Sas van Gent, 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), Pechiney (aluminium), Total (raffinage), KSG (scheepsreparatie) en EPZ (conventionele- en kernenergie).

Na de oliecrisis heeft een geleidelijke accentverschuiving plaatsgevonden en is de nadruk komen te liggen op de logistieke potenties van het gebied, gekenmerkt door een directe ligging aan de monding van de Westerschelde en een congestievrije ontsluiting naar het achterland middels 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 diepzee steigers en een dedicated binnenvaartsteiger voor gasoverslag, alsmede een aantal infrastructurele voorzieningen voor bulk- (Kaloothaven) en neobulk.

In de eerste helft van de tachtiger jaren werd de eerste fase van de Bijleveldhaven aangelegd, welke nu is uitgegroeid tot een volwaardige voedselhaven met omvangrijke capaciteit voor geconditioneerde opslag. Deze haven heeft tezamen met de aangrenzende Westhofhaven een kadelenkte van 2.300 meter en een gegarandeerde diepgang tot maximaal 11,5 meter. Daarmee is Vlissingen-Oost uitgegroeid tot een van de snelst groeiende havens in de "Hamburg-Le Havre range", met name in bepaalde niches als 'fruit en forest products'.

Economische positie van Vlissingen-Oost

In de jaren negentig is ter versterking van de Nederlandse concurrentiepositie in de neobulksector in samenwerking met Rotterdam het "Port Scaldia concept" ontwikkeld. In 1999 heeft zich de eerste klant aangemeld voor neobulk activiteiten. Op dit moment wordt gewerkt aan de verdere totstandkoming van infra- en suprastructuur, opdat de eerste schepen in april 2000 kunnen worden ontvangen. De eerste fase bestaat uit een kademuur met een lengte van 600 meter en een gegarandeerde diepgang tot 15,0 meter. Deze haven zal in de komende jaren worden uitgebouwd tot een bassin met een totale kadelengte van circa 2.100 meter, grenzend aan een totale oppervlakte van netto 100 hectare uitgeefbaar terrein. Port Scaldia wordt gerealiseerd in een samenwerkingsverband tussen Rotterdam en Zeeland Seaports in de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM), een 50/50 joint venture.

Naast genoemde bedrijven hebben zich vele andere industriële, logistieke en dienstverlenende bedrijven in het gebied gevestigd die tezamen een totale werkgelegenheid van om en nabij de 14.000 directe arbeidsplaatsen genereren.

Op deze wijze leveren de Zeeuwse havengebieden een essentiële bijdrage aan de regionale economische ontwikkeling (33% van de toegevoegde waarde en 25% van de werkgelegenheid, direct en indirect). Daarnaast leveren zij een belangrijke bijdrage aan de nationale economie (6,5% overslag, 12% werkgelegenheid en 15% toegevoegde waarde in zeehavens).

In het laatste decennium is de containsatiegraad sterk toegenomen. De verwachting is dat deze tendens zich in de komende jaren zal voortzetten. Producten die in het verleden de verschijningsvorm neobulk hadden, worden nu in containers vervoerd. Dit fenomeen zal in de toekomst nog verder toenemen. De positie die de Vlissingse haven als "niche player" heeft opgebouwd in de neobulk sector komt hiermee onder druk te staan.

De fysieke eigenschappen die nodig zijn om als containerhaven te kunnen functioneren zijn in het Sloegebied ruimschoots aanwezig. In het afgelopen jaar is hier onderzoek naar gepleegd, evenals naar de marktpotenties die de haven heeft voor de containersector [2]. Door nu in te spelen op de sterke ontwikkeling in de containersector middels een effectief gebruik van de locatie, de fysieke kwaliteiten en de kwaliteit van de achterlandverbindingen, kan een geleidelijke uitholling van de aanjaagfunctie van de beide haven- en industriegebieden worden voorkomen.

De ontsluiting van het havengebied in zuidelijke richting zal medio 2003 nog verder versterkt worden door de ingebruikname van de Westerscheldetunnel. Daarnaast loopt op dit moment de Tracé/ m.e.r.-studie om het havengebied niet alleen per dieseltrein, maar ook per elektrisch getrokken trein te kunnen bereiken; dit alles mede ter ontlasting van de milieuproblematiek te Roosendaal.

Een directe aansluiting op de havenspoorlijn van Antwerpen wordt bestudeerd in het project VERA, de studie naar de spoorlijnverbinding tussen Antwerpen en Roosendaal.

Al deze extra voorzieningen betekenen een versterking van de concurrentiepositie van het Zeeuwse havencomplex en kunnen tegen minimale extra kosten worden gerealiseerd. Daarmee kan de groeipotentie van deze havens optimaal worden benut, evenals de restcapaciteit op ruimtelijk gebied waarover de Zeeuwse havengebieden nog beschikken.

2.2.2 Aanleiding van de voorgenomen activiteit

Concurrentiepositie van Nederland 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.

Ontwikkelingen op het gebied van containervervoer

De belangrijkste trends in de containersector worden gekenmerkt door:

- een forse groei van de containersector in het komende decennium;
- een sterke concurrentie;
- schaalvergroting en machtsconcentratie bij zowel reders als stuwadoors;
- verdere concentratie van mondiale containerstromen over de drie grote oost - west routes (Amerika - verre oosten v.v., Amerika - Europa v.v., en Verre Oosten - Europa v.v.);
- het ontstaan van integrale logistieke ketens.

De belangrijkste grote containerhavens in de zogenaamde "Hamburg-Le Havre range" zijn Rotterdam (6 mln. TEU), Bremerhaven (1,8 mln. TEU), Le Havre (1,3 mln. TEU), Hamburg (3,5 mln. TEU), Antwerpen (3,3 mln. TEU) en Zeebrugge (0,8 mln. TEU). Felixstowe (2,5 mln. TEU) behoort niet tot deze range maar is wel van belang voor het transshipmentverkeer (cijfers containeroverslag in 1998, [3]).

Zoals reeds in paragraaf 1.2 genoemd, kent de containeroverslag in de Noord-Europese havens een hoge jaarlijkse groei van zo'n 900.000 TEU over het laatste decennium. Voor de volgende tien jaar wordt op een jaarlijkse groei van meer dan 1 miljoen TEU gerekend. In deze groei nemen de havens van de Schelde - Rijndelta een belangrijke plaats in.

De groei van het containeraanbod kan nog stijgen door het aantrekken van transshipment containers (dit zijn containers die vanuit grote schepen op kleinere worden overgeslagen voor de bediening van kleinere havens in de omgeving). Traditioneel gebeurt dit in het Noordzeegebied vooral in Rotterdam en in Felixstowe (Verenigd Koninkrijk) voor het vervoer richting Scandinavië en het Balticum. Omdat de containerhavens in het Verenigd Koninkrijk met toenemende congestie en op korte termijn met uitbreidingsbeperkingen worden geconfronteerd, ligt het overbrengen van deze vervoersstromen, die niet landgebonden zijn, naar een andere haven in de regio voor deze rederijen voor de hand. Deze vorm is één van de grootste groeimarkten binnen het containerverkeer; voor de komende tien jaar wordt een verdubbeling van het transshipmentvolume tot 5 miljoen TEU per jaar verwacht in de Noord-Europese havens die daarvoor geschikt zijn. Een ontwikkeling waar in dit verband aandacht aan moet worden geschonken is het ontstaan van integrale logistieke ketens. Aangezien het transport over zee nauwelijks 30% uitmaakt van de totale transportkosten zijn rederijen in toenemende mate geïnteresseerd in de kosten in de haven en in de kosten naar het hinterland.

De stormachtige ontwikkeling van de informatica gedurende de laatste jaren laat nu toe wereldwijd op elk ogenblik de lading te volgen. Als de ladingsstroom voldoende "dik" is, ligt een optimalisatie van de gehele transportketen voor de hand. Grootchalige 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 additionele "value added services" aan toevoegen, zoals distributiecentra, voorraadbeheer, assemblage, etcetera. De ontwikkeling van de distriparken in de nabijheid van alle grote zeehavens en belangrijke overslagpunten in het hinterland is hiervan een duidelijk voorbeeld.

Logistieke ketens kenmerken zich door efficiency, betrouwbaarheid en een laag kostenniveau. De haven van Vlissingen kan aan deze vereisten voldoen en zich bijgevolg inschrijven in deze groeiende ontwikkeling.

Gevolgen containerontwikkeling voor havengebied Vlissingen-Oost

De voortschrijdende containerisatie heeft er toe geleid dat het volume aan general cargo sinds eind jaren negentig flink daalt; steeds meer worden producten in containers vervoerd. Dit resulteert in een logistieke omslag voor gevestigde bedrijven in het Sloegebied. Ook de producten van en voor deze bedrijven worden meer en meer in containers vervoerd. Dit betekent dat, in plaats van de producten rechtevreeks in en uit het schip te laden en lossen op de locatie Vlissingen, de container moet worden opgehaald of afgeleverd bij een van de omringende havens die door deepsea rederijen worden aangelopen. Dit vervoer vindt grotendeels plaats middels wegtransport en zorgt zo voor ruime extra kosten. De bestaande bedrijven komen hiermee onder zware druk te staan en zullen hun concurrentiepositie moeilijk kunnen behouden. Daarnaast zullen nieuwe bedrijven, bij het uitblijven van containertrafiek in de Vlissingse haven, niet meer voor een vestiging aldaar kiezen.

De ontwikkelingen in de containervvaart brengt tevens ontwikkelingen in de aanverwante activiteiten met zich mee. Het aantrekken van deepsea containeractiviteiten in Vlissingen zal tezamen met deze ontwikkeling een flinke impuls betekenen voor de Zeeuwse regio en een versterking opleveren voor de positie van de reeds gevestigde bedrijven.

Voor de economie en de werkgelegenheid in de provincie Zeeland is het kunnen inspelen op de verandering in vervoersvorm en de daarbij behorende aanverwante activiteiten (toegevoegde waarde) van zeer groot belang.

Basisvoorwaarden voor een succesvolle terminal

De basisvoorwaarden voor een succesvolle transshipmentterminal betreffen met name:

- een te allen tijde vlote toegankelijkheid vanuit zee, ook voor de grootste schepen; havens die direct aan de kust zijn gelegen hebben daarom duidelijk voor reders de voorkeur;
- een hoge productiviteit in containeroverslag, met lage tarieven;
- een gelijktijdige beschikbaarheid van meerdere ligplaatsen. Vier ligplaatsen (circa 1.300 meter kadellengte) voor één klant is een normale eis.

Voor containerterminals die gericht zijn op lading met het Europese vasteland als bestemming c.q. oorsprong gelden dezelfde eisen, zij het in mindere mate voor wat het aantal gelijktijdig beschikbare plaatsen betreft. De vlote toegankelijkheid van de haven vertaalt zich naarmate de scheepsgrootte toeneemt in een sterke afwijzing van sluispassage; de ontwikkeling aan de Scheldeoevers in Antwerpen is illustratief in dit opzicht.

Voor de bediening van de Europese markt, die vooral in de zone Noord-Frankrijk, Benelux en Duitsland is geconcentreerd, zijn -uiteeraard- de achterlandverbindingen van essentieel belang. Traditioneel is het wegverkeer belangrijk. Een aansluiting op het spoor blijft onontbeerlijk en zou in de toekomst duidelijk moeten toenemen. Het binnenvaartverkeer kent de laatste jaren een snelle groei. Met name een vlote toegang tot de Rijn is essentieel voor het succes van een containerterminal op het Europese vasteland. Dit verklaart ten dele het beperkte succes van havens in de markt van het containervervoer als bijvoorbeeld Duinkerke en Zeebrugge. Ook in Le Havre zijn de mogelijkheden voor de binnenvaart bescheiden; het wervingsgebied van de containerterminals beperkt zich grotendeels tot de regio Parijs.

Tevens speelt de schaalgrootte van een terminal een rol. Door de wereldwijde concurrentie in het containerverkeer en de hiermee gepaard gaande lage transporttarieven per container zijn rederijen gedwongen tot schaalvergroting. Dit vindt enerzijds plaats door overnames (bijvoorbeeld overname van Sea-Land door Maersk) of door de opzet van samenwerkingsverbanden (bijvoorbeeld Grand Alliance, Global Alliance), anderzijds door vergroting van de capaciteit van schepen. Waar tot voor 5 jaar geleden een capaciteit van 4.000 TEU tot de grotere behoorden, is op korte termijn een scheepsgrootte van circa 8.000 TEU te verwachten. Deze vergroting van de capaciteit gaat gepaard met een verhoging van de vaarsnelheid. De toegenomen concurrentie maakt tevens dat reders in toenemende mate waarde hechten aan de aanlooptijd en dus hogere eisen stellen aan de zogenaamde "turn-around time" (de tijd die zit tussen aanleggen, laden/loss en weer de haven uitvaren). Deze toegenomen schaalvergroting aan de 'aanbodzijde' moet worden beantwoord door een schaalvergroting bij de terminaluitbater; dit om de afhankelijkheid van één of enkele reders te beperken en de levensvatbaarheid van de terminal te verzekeren.

2.2.3 Strategisch-geografische keuze voor Vlissingen-Oost

De geografische positie van Vlissingen-Oost is uitermate gunstig. De haven ligt midden in de "Hamburg-Le Havre range" en is daarmee goed gepositioneerd ten opzichte van het economisch sterke, dicht bevolkte en geïndustrialiseerde achterlandgebied van Noordwest Europa (de voornaamste bestemming en oorsprong van de te verwachten lading). Ook ten opzichte van mogelijke bestemmingen en oorsprongen voor transshipment-lading, zoals Scandinavië en het Balticum, is de ligging uiterst gunstig.

De haven van Vlissingen-Oost kan ruimschoots voldoen aan de basisvoorwaarden en vestigingsplaatsfactoren voor een succesvolle terminal, zoals genoemd in de vorige paragraaf. De voornaamste sterktes van Vlissingen-Oost in dit verband zijn:

- maritieme toegankelijkheid: de haven ligt direct aan de monding van de Westerschelde heeft een open toegang tot de Noordzee en daarmee tot de intercontinentale- en zeevaartroutes. De haven heeft diep vaarwater, wat hem toegankelijk maakt voor de grotere categorieën containerschepen;
- achterlandverbindingen: Vlissingen-Oost is goed toegankelijk voor de drie modaliteiten die belangrijk zijn voor containers (spoor, weg én binnenvaart). Deze verbindingen zijn bovendien allen congestievrij. Voor de binnenvaart is een directe verbinding beschikbaar met de Rijn, de belangrijkste as naar het achterland voor het sterk groeiende binnenvaartverkeer. Voor de verbinding naar het zuidelijke achterland komt in 2003 de Westerscheldetunnel beschikbaar en kan voor het spoor aansluiting worden gezocht met de Antwerpse havenspoorlijn;
- ruimte: er is voldoende ruimte om de benodigde kadelengete beschikbaar te stellen om voldoende oppervlakte te realiseren voor opslag en aanverwante activiteiten, zodat de benodigde schaalgrooete bewerkstelligd kan worden. Deze ruimte is bovendien beschikbaar te maken tegen relatief lage kosten, op relatief korte termijn en op een locatie die relatief beperkte conflicten met de woon- en leefomgeving geeft.

De gezamenlijke aanwezigheid van deze factoren geeft Vlissingen-Oost de mogelijkheid deel uit te maken van een integrale logistieke keten, bestaande uit zeevervoer, overslag, waardetoefoeging ("Value Added Logistics") en landvervoer naar bestemming in het achterland.

Bovendien zijn een aantal van de bovengenoemde factoren voor Vlissingen-Oost relatief gunstig ten opzichte van andere havens in de "Hamburg-Le Havre range". Dat geldt met name voor de maritieme toegankelijkheid en de achterlandverbindingen (met name voor binnenvaart). Ook het feit dat een nieuwe containerterminal in Vlissingen-Oost relatief snel gerealiseerd zal kunnen worden geldt als een belangrijk pluspunt. Op grond van deze factoren is Vlissingen-Oost aan te merken als een geschikte locatie voor een deepsea-containerterminal, zowel voor lading voor het (Noordwest) Europese achterland als voor de transshipment-markt.

De in de vorige paragraaf omschreven ontwikkelingen in de deepsea containermarkt kunnen derhalve uitstekend worden opgevangen in de haven van Vlissingen-Oost. Deze haven kan voldoen aan de daarvoor benodigde basisvoorwaarden en steekt bovendien op dit vlak positief af ten opzichte van andere havens in de "Hamburg-Le Havre range". Bovendien zijn de fysieke eigenschappen die nodig zijn om als containerhaven te kunnen functioneren hier ruimschoots aanwezig. Zoals reeds in paragraaf 2.2.1 vermeld, is in het afgelopen jaar hiernaar onderzoek gepleegd, evenals naar de marktpotenties die de haven heeft voor de containersector [2]. Door nu in te spelen op de sterke ontwikkeling in de containersector middels een effectief gebruik van de locatie, de fysieke kwaliteiten en de kwaliteit van de achterlandverbindingen, kan een geleidelijke uitholling van de aanjaagfunctie van de haven- en industriegebieden worden voorkomen.

2.2.4 Locatiekeuze Westerschelde-oever

Binnen de havens van Vlissingen-Oost zijn *in theorie* drie locaties denkbaar om een containerterminal te realiseren: de Quarleshaven, de Nieuwlandhaven en de Westerschelde-oever. De situering van de voorgestelde planlocatie en de overige havens is aangegeven in figuur 2.1.

Quarleshaven

De Quarleshaven biedt onvoldoende mogelijkheden voor een containerterminal van deze omvang, omdat:

- de haven reeds vrijwel volledig in gebruik is en -gezien recente ontwikkelingen- een uitplaatsing van bedrijven geen reële oplossing is;
- de bereikbaarheid vanaf zee onvoldoende is, vanwege te verwachten problemen met invaartmanoeuvres. De toevaart heeft een geringe ingangsbreedte waardoor de haven voor grote schepen alleen getijdegebonden bereikbaar is. Daardoor zullen spertijden gelden voor de havenopening. Het oplopen van de haven voor grote containerschepen, samen met de reeds voorziene transportstromen in de bulkscheepvaart, zal leiden tot spertijden hetgeen in de containersector onaanvaardbaar is. Dit zal voor grote reders reden zijn om niet voor deze haven te kiezen;
- de beschikbare kadelenkte te kort is;
- het binnenvaartverkeer dat naar de Quarleshaven vaart een minder rustig golfklimaat treft dan voor de locatie Westerschelde. Aan de ingang van de Sloehaven is het golfklimaat met name ongunstiger wat voor containerlichters (die met open ruim varen) aanleiding kan zijn tot onvoorziene wachttijden.

Nieuwlandhaven

Ook de Nieuwlandhaven biedt onvoldoende mogelijkheden voor een terminal van deze omvang, omdat:

- de bereikbaarheid vanaf zee onvoldoende is, gezien dezelfde problematiek ten aanzien van de invaarmanoeuvre zoals bij de Quarlesterminal;
- het beschikbare oppervlak te klein is (slechts 60 ha);
- de beschikbare kadelenkte te kort is (slechts 1.200 meter, terwijl voor transshipment tenminste 1.300 meter is benodigd). Bovendien gaat de levensvatbaarheid van de terminal afhangen van één of hooguit enkele reders;
- het binnenvaartverkeer dat naar de Nieuwlandhaven vaart een minder rustig golfklimaat treft dan voor de locatie Westerschelde. Aan de ingang van de Sloehaven is het golfklimaat met name ongunstiger wat voor containerlichters (die met open ruim varen) aanleiding kan zijn tot onvoorziene wachttijden.



FIGUUR 2.1: SITUERING HAVENS IN VLISSINGEN-OOST EN VOORGESTELDE LOCATIE WESTERSCHELDE CONTAINER TERMINAL

Combinatie Quarleshaven en Nieuwlandhaven

De mogelijkheden om de voorgenomen activiteit gecombineerd te realiseren op de locaties "Quarleshaven" en "Nieuwlandhaven" zijn niet aanwezig. De bovengenoemde nadelen van beide locaties afzonderlijk gelden ook voor een combinatie (spertijden, beperkte kadelengete, weersafhankelijk binnenvaartverkeer).

Daarnaast gaat het schaalvoordeel van de terminal volledig verloren; alle ondersteunende dienstverlening (onderhoud, douane, toegangscontrole, spoorinfrastructuur, administratie, etcetera) moet in zo'n situatie worden 'verdubbeld'.

Tevens is de beschikbare ruimte te beperkt. Bovendien zou zo'n combinatie leiden tot grote vervoersstromen (vervoer van containers per vrachtauto) tussen de beide terreinen. Zo'n vervoersstroom zal de openbare infrastructuur onnodig belasten. Deze activiteiten leiden tevens tot extra milieu-effecten (geluid, lucht, etcetera).

Deze combinatie zal derhalve niet verder worden beschouwd.

Westerschelde-oever

Voor de aanleg van de Westerschelde Container Terminal wordt uitgegaan van 150 hectare landaanwinning in de Westerschelde, direct aansluitend op het bestaande havengebied. De ligging van de terminal wordt begrensd door enerzijds de oostelijke havendam en anderzijds de uitlaat van het koelwaterkanaal nabij de kerncentrale Borssele, waardoor een zeekade met een lengte van circa 2,5 kilometer ontstaat.

Op de Westerschelde-oever kan op middellange termijn, gefaseerd in functie van de vraag, een grootschalige terminal worden gerealiseerd die tegelijk:

- direct bij de kust is gelegen (mogelijkheden voor transshipment);
- vlot bereikbaar is voor de grootste containerschepen zonder hoge sleep- en loodskosten;
- over voldoende kadelente (2.600 meter) en terrein beschikt (180 hectare, waarvan 150 hectare landaanwinning en 30 hectare bestaand gebied) om meerdere grote rederijen te bedienen;
- over goede achterlandverbindingen beschikt. Met name het binnenvaartverkeer kan, vanaf het opwaartse einde van de terminal via de Westerschelde naar Antwerpen en via het kanaal door Zuid-Beveland de Rijn en de Maas direct bereiken.

Bovendien is een terminal op deze locatie het meest veraf gelegen van gevoelige bestemmingen in de omgeving, zoals woonkernen en belangrijke recreatieterreinen.

2.2.5 Aanwezige waarden en functies in het gebied

Als gevolg van de realisering en het gebruik van de Westerschelde Containerterminal kunnen bestaande en toekomstige waarden en functies ter plaatse en langs de transportroutes worden beïnvloed. Door negatieve effecten kunnen ondermeer natuur- en landschappelijke waarden en de woonfunctie worden aangetast. Een globale beschrijving van deze huidige waarden en functies is opgenomen in hoofdstuk 3. Een weergave van de effecten van de voorgenomen activiteit waar het op te stellen MER aandacht aan zal schenken, is opgenomen in hoofdstuk 5.

2.2.6 Rol van beschermingsformules

Algemeen

In de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is een aantal beschermingsformules opgenomen die erop gericht zijn bepaalde gebieden te beschermen tegen ingrepen die actuele en/of potentiële waarden aantasten. Deze formules zorgen ervoor dat kritisch en systematisch beoordeeld moet worden of een bepaalde activiteit op een bepaalde plaats gerealiseerd mag worden. Bij deze beoordeling worden elementen als bijvoorbeeld aard en omvang van de effecten, mogelijke beschikbare locatie-alternatieven en het maatschappelijk belang van het project in kwestie meegenomen. In het onderstaande wordt kort op deze beschermingsformules ingegaan. In hoofdstuk 3 zal bij de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling (aspect natuur) nader worden ingegaan op de (nationale en provinciale) status van de gebieden en de in acht te nemen waarden.

Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en SGR

De Habitatrichtlijn dient ter bescherming van op Europese schaal bedreigde biotopen en een aantal plant- en diersoorten [4]. De Vogelrichtlijn verplicht de regering om gebieden die van belang zijn voor vogelsoorten die binnen de Europese Unie zeldzaam, bedreigd of kwetsbaar zijn, als speciale beschermingszones aan te wijzen. Doel van de richtlijnen is het tot stand brengen van een Europees netwerk van speciale beschermingszones.

De status van de gebieden waar de WCT wordt gedacht komt in dit verband in hoofdstuk 3 aan de orde.

Belang van de beschermingsformules voor het MER

De beschermingsformules betekenen dat in het kader van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) in principe de volgende vier stappen moeten worden doorlopen:

1. zijn er als gevolg van de voorgenomen activiteit, de realisering van de Westerschelde Container Terminal, wezenlijke negatieve effecten op de in de richtlijnen gespecificeerde biotopen en soorten te verwachten?
2. indien negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten: zijn er realistische alternatieve mogelijkheden waarmee de doelen en voordelen van de voorgenomen activiteit kunnen worden bereikt, waarbij negatieve effecten wel kunnen worden uitgesloten?
3. indien negatieve effecten te verwachten zijn en geen realistisch alternatief voorhanden is: is sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang om de voorgenomen activiteit te rechtvaardigen? Hierbij kunnen ook redenen van sociale en economische aard, met name werkgelegenheid, een belangrijke rol spelen;
4. welke mitigerende en tenslotte compenserende maatregelen kunnen worden getroffen om de negatieve effecten te minimaliseren en het Europese en Nederlandse netwerk van beschermingszones te waarborgen?

Voordat de voorgenomen activiteit daadwerkelijk doorgang kan vinden zal onder verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag worden getoetst of het maatschappelijk belang van de voorgenomen activiteit op de betreffende locatie voldoende gemotiveerd is aangetoond en of er voldoende mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen. Hier wordt in de loop van deze startnotitie nog op teruggekomen.

2.3 Doelstelling

De doelstelling van de voorgenomen activiteit kan als volgt worden geformuleerd:

Het ontwikkelen van een containeroverslagterminal voor de zeevaart en binnenvaart met bijbehorende bedrijfsterreinen en ontsluitende infrastructuur in het gebied ten zuiden van het bedrijfsterrein "Vlissingen-Oost" aan de rand van de Westerschelde (zie figuur 2.1), om zodoende optimale voorwaarden te scheppen voor het huidige en toekomstige (inter-)continentale goederenvervoer naar multimodale centra en achterlandknooppunten. De Westerschelde Container Terminal is daarmee van belang voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de economie in het algemeen en de ontwikkeling van werkgelegenheid in de regio in het bijzonder. Tevens kan door middel van de WCT een bijdrage worden geleverd aan de ontkoppeling van groei van vervoer over de weg door (minder milieubelastend) vervoer via spoor en over het water.

In het kader van de aanleg van de WCT zal tevens worden gestreefd naar het realiseren van de "dubbeldoelstelling", namelijk het enerzijds bereiken van een economische opwaardering van het havengebied en het anderzijds investeren in een versterking van de leefomgeving. Bij de aanleg en het gebruik van de Westerschelde Container Terminal zal worden voldaan aan de vigerende eisen en richtlijnen op dit gebied en zullen bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk versterkt.



3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

3.1 Het plan- en studiegebied

In dit hoofdstuk is eerst een beknopte beschrijving gegeven van de huidige situatie in het studiegebied (paragraaf 3.2). Vervolgens is een globale beschrijving gegeven van de te verwachten autonome ontwikkelingen (paragraaf 3.3).

Deze beschrijving is mede gebaseerd op de in PMR kader reeds verschenen "Integrale eindnota varianten Zuidwest Nederland" [5] en de "Variantnota Containers in Vlissingen" [6], aangevuld met gegevens van de initiatiefnemer, provincie Zeeland, en de gemeenten Vlissingen en Borsele.

Plangebied en studiegebied

Bij de beschrijving van de huidige situatie en de te verwachten effecten (zie hoofdstuk 5) wordt een onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit en de alternatieven en varianten plaatsvinden. Het studiegebied is het gebied waarbinnen effecten kunnen optreden. De omvang van het studiegebied verschilt per milieu-aspect. Als omvang van het studiegebied wordt het havengebied van Vlissingen-Oost en de directe omgeving daarvan aangehouden, grotendeels begrensd door de 50 dB(A) contour als gevolg van industrielawaai. De effecten als gevolg van verkeer & vervoer, die ook buiten het studiegebied kunnen optreden, worden deels in het kader van andere studies in beeld gebracht (Sloelijn, VERA en corridorstudie "Slogebied - A58"). Effecten als gevolg van scheepvaart op de Westerschelde zullen eveneens in het MER worden meegenomen.

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

3.2 Huidige situatie

3.2.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt een beknopte beschrijving gegeven van de huidige situatie van het gebied. In het MER zal deze beschrijving uitvoerig worden gepresenteerd. Als referentiejaar voor de beschrijving wordt uitgegaan van het jaar 1999 of van het jaar waaruit het meest recente materiaal afkomstig is.

3.2.2 Ruimtelijke karakterisering

² Dit gezamenlijke project met het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is opgezet om bedrijven die om wat voor reden dan ook niet langer in het Rotterdamse kunnen opereren, een alternatief in Vlissingen-Oost te bieden.

In de haven van Vlissingen-Oost vinden zowel zeehavengebonden als niet zeehavengebonden activiteiten plaats. De haven van Vlissingen-Oost bestaat uit de volgende havens: Sloehaven, Quarreshaven, Bijleveldhaven, Westhofhaven, Port Scaldia², Van Cittershaven en de Kaloothaven. Een overzicht is reeds weergegeven in figuur 2.1. De totale oppervlakte (inclusief havens) bestaat uit circa 2.400 hectare bruto. De netto oppervlakte bedraagt ruim 1.300 hectare, waarvan in 1998 ruim 1.000 hectare is uitgegeven. Er is thans nog circa 330 hectare (netto) bedrijfsterrein uitgeefbaar. De afstand van de haven naar Rotterdam bedraagt circa 100 kilometer, naar de grens met Duitsland circa 200 kilometer en naar de grens met België circa 50 kilometer.

3.2.3 Verkeer en vervoer

Vervoer over weg

Belangrijke huidige achterlandverbindingen over de weg vanaf de haven richting en via het oostelijk deel van Zuid-Beveland zijn voornamelijk de provinciale weg N254 en de Rijksweg A58 richting Bergen op Zoom. De A58 vormt de verbinding met de A16/A17 met de randstad, via de A4 de verbinding met Antwerpen en via de A58/A59/A15 of (via België) de A12/A21 de verbinding met het Duitse achterland.

Vervoer over spoor

Het havengebied van Vlissingen-Oost is door middel van de Sloelijn (enkelsporig, niet geëlectrificeerd) aangesloten op de Zeeuwse hoofdspoorlijn van Vlissingen naar Roosendaal. De Sloelijn loopt van het havengebied (via Heinkenszand) naar deze hoofdspoorlijn, waar deze ten noorden van 's-Heer Arendskerke aansluit op de hoofdverbinding. Vrijwel alle bedrijven in Vlissingen-Oost worden ontsloten op deze Sloelijn door middel van een ringvormige stamspoorlijn (zie ook figuur 3-2).



FIGUUR 3-2: SPOORLIJN TER HOOGTE VAN DE PLANLOCATIE

Vervoer over water

De Westerschelde vormt de open vaarverbinding tussen de Noordzee en Vlissingen-Oost. De vaargeul in de Westerschelde is toegankelijk voor schepen met een maximale diepgang van 12,3 meter (getijde-onafhankelijk). De maximale diepgang in de huidige situatie bedraagt circa 16 meter. De lengte van de vaargeul tussen Vlissingen-Oost en de Noordzee bedraagt circa 12 kilometer.

In de omgeving van het havengebied van Vlissingen-Oost ligt een aantal belangrijke achterlandverbindingen voor de binnenvaart. De havens van Vlissingen-Oost bestaan in hoofdzaak uit de Sloehaven, de Bijleveldhaven, de Quarleshaven, de Van Cittershaven en de Kaloothaven. Deze worden zowel gebruikt voor de zeevaart als voor de binnenvaart. Naast de Westerschelde als belangrijke vaarroute richting de Schelde en Antwerpen is te noemen de route via het "Kanaal door Zuid Beveland" richting de Rijn en de Maas (en verder) en het "Kanaal van Gent naar Temeuzen". De Westerschelde wordt daarbij bevaren door zowel de zeevaart, shortsea en de binnenvaart.

In het MER zal een meer gedetailleerde schets worden gegeven van de aanwezige hoofdverbindingen in het gebied over de weg, via het spoor en over water. In het MER zal daarnaast, naast de gebiedsontsluiting, worden ingegaan op de vervoersstromen van, naar en door het gebied uitgesplitst naar vervoerwijze. In de beschrijving van de vervoersstromen zal worden gekeken naar aard en omvang van de vervoersbewegingen.

3.2.4 Bodem en water

De bodemopbouw en -kwaliteit, de geohydrologie en de waterhuishouding in het gebied zijn mede bepalend voor de mogelijkheden voor inrichting van de WCT.

Er zijn uit historisch onderzoek geen gevallen van bodemverontreiniging bekend. De Westerschelde ter hoogte van het havengebied Vlissingen-Oost wordt grotendeels gevormd door de "Honte". De Honte vormt een onderdeel van de hoofdvaargeul van de Westerschelde. Doordat de Westerschelde in volledig open verbinding staat met de Noordzee, is er een hoge mate van getijdedynamiek. De havendam, waarvoorlangs de terminal is gesitueerd, vormt tezamen met de meer landinwaarts gelegen dijk de primaire zeewering. Deze havendam heeft een hoofdzakelijk golfreducerende taak.

In het MER zal nader worden ingegaan op de bodemopbouw, de bodemkwaliteit, de kwaliteit van de waterbodems en de geohydrologie, waarbij onder meer de stromingsrichting van het grondwater en de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater aan de orde komen. Tevens zal worden ingegaan op de hydromorfologie en zand- en waterbewegingen van de Westerschelde, en zal de relatie worden gelegd met de ecologische waarden in het gebied.

3.2.5 Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie

Visueel ruimtelijke kenmerken

De visueel-ruimtelijke kenmerken zijn die kenmerken van het landschap die te maken hebben met de visuele waarneming van het landschap door mensen. Bepalend voor deze visuele waarneming 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 voor eigenschappen als maat (schaal) en betekenis (bijvoorbeeld natuurlijk, of agrarisch).

De polders in Walcheren en Zuid-Beveland liggen in het zuidwestelijk zeeleigebied en hebben een sterk agrarische functie, de haventerreinen hebben een van oorsprong industriële functie. De laatste jaren vestigen zich 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 windmolens, hoogbouw (Total, Hoechst), schoorstenen, elektriciteitsmasten en de energiecentrale van Borssele (zie figuur 3.3).



FIGUUR 3.3: VISUEEL BEELD WESTERSCHELDE-OEVER

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

Geomorfologie

De geomorfologische kenmerken zijn die kenmerken van het landschap die te maken hebben met de vorm van de abiotische ondergrond als resultaat van geologische en geomorfologische processen. De buitendijkse gronden ten zuiden van de Sloehaven ("Kaloot") vertonen nog enkele zeldzame geomorfologische elementen.

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

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische kenmerken zijn die kenmerken van het landschap die betrekking hebben op de door de mens aangebrachte elementen, patronen en structuren. Deze illustreren de ontwikkeling van het landschap in de historische tijdperiode. Hierbij komen historische verdelingen van functies binnen het landschap en de daarmee samenhangende ruimte-massa-verdelingen aan de orde. Daarnaast is er aandacht voor historische beplantingsstructuren, verkavelingspatronen en nederzettingvormen.

Het gebied heeft van oorsprong een belangrijk strategische ligging aan de Westerscheldemonding; dit is onder meer terug te vinden in het aan de Sloehaven grenzende voormalige "Fort Rammekens" en "Fort de Ruijter".

In het MER zal nader worden ingegaan op de cultuurhistorische structuren, patronen en elementen in het studiegebied.

Archeologie

De archeologische kenmerken van het landschap hebben betrekking op relictten (vooral elementen) in het landschap die stammen uit de periode voor de middeleeuwen. Het gaat hierbij om vindplaatsen van artefacten en sporen van nederzettingen uit voorhistorische en Romeinse periode. In de omgeving van het havengebied zijn duidelijk rechthoekige verkavelingspatronen en ontsluitingswegen zichtbaar.

De mogelijke aanwezige archeologische waarden in het studiegebied worden in het MER op basis van bestaande gegevens nader onderzocht.

3.2.6 Natuur

Als enig estuarium in Zuidwest Nederland is voor de Westerschelde een volledig open verbinding met de Noordzee gehouden, waardoor er een hoge mate van getijdedynamiek aanwezig is. Hierdoor zijn er veel karakteristieke biotopen aanwezig die gedijen in zout, brak of zoet water. Tevens heeft deze dynamiek gezorgd voor een patroon van schorren, geulen, slikken en platen. De begroeiing van zoute planten op de schorren is van internationale waarde.

De Westerschelde is van (inter)nationale betekenis als broedvogelgebied voor kustbroedvogels. Tevens vormt de Westerschelde met haar getijdegebieden een kraamkamer en paai- en opgroeigebied voor verscheidene vissoorten.

De Westerschelde behoort tot één van de 60 gebieden die het ministerie van LNV wil aanwijzen als beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn, aanvullend op de reeds aangewezen gebieden. De exacte begrenzing is nog niet bekend. In grote lijnen worden die delen van de Westerschelde aangewezen, die behoren tot slikken, schorren, geulen, platen en ondiep water. Dit betreft circa 25% van de Westerschelde. Het beoogde plangebied herbergt vogelsoorten uit bijlage 1 van de Vogelrichtlijn, waarvoor in de leefgebieden speciale beschermingsmaatregelen worden getroffen.

Het beoogde plangebied voor de WCT maakt deel uit van het aangemelde deel van de Westerschelde in het kader van de Habitatrichtlijn, maar kan niet aangemerkt worden als een prioritair habitatype (bijlage 1 van de richtlijn). Het beoogde gebied herbergt namelijk geen prioritaire plant- en diersoorten van communautair belang voor de instandhouding waarvan aanwijzing als speciale beschermingszones is vereist (bijlage 2 van de richtlijn). De exacte begrenzing is gelijk aan de begrenzingen van het gebied dat is aangemeld in het kader van de Vogelrichtlijn.

Het plangebied voor de WCT heeft de status van kerngebied in de ecologische hoofdstructuur. De exacte begrenzing hiervan is beschreven als 'het gebied buitendijs, exclusief de havens'. Eén en ander betekent dat het "nee, tenzij..."-principe van het SGR van toepassing is op dit gebied en dat, bij uitvoering van activiteiten in of nabij dit gebied, compensatie aan de orde is.

Momenteel heeft de planlocatie voor de WCT nog geen status in het kader van de thans vigerende Natuurbeschermingswet. De recent door de Eerste en Tweede Kamer vastgestelde (gewijzigde) Natuurbeschermingswet is echter momenteel nog niet van kracht. De gewijzigde wet zal in de loop van 2000 van kracht worden na publicatie in de Staatscourant. De bedoeling is dat de schorren, slikken, platen en ondiep water van de Westerschelde worden aangewezen als natuurmonument. Wanneer het gebied wordt aangewezen als beschermingszone in het kader van de Europese Vogel- of Habitatrichtlijn wordt het ook een natuurmonument in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Nederland heeft momenteel circa 20 gebieden aangewezen als watergebied van internationale betekenis. Veelal zijn deze gebieden ook aangewezen als speciale beschermingszone krachtens de Vogelrichtlijn. De Westerschelde zal in 1999 parallel aan de aanwijzing van Vogelrichtlijngebied als officieel beschermd wetland worden erkend.

Aan de westzijde van de Sloehaven ligt het natuurreervaat Rammekenshoek met het daarbij behorende Rammekensschor. Ingeklemd tussen de inlaat en de uitlaat van de energiecentrale bij Borssele, ligt een kleine sluffer genaamd "de Kaloot". Het Rammekensschor ligt op het grondgebied van de gemeente Vlissingen en is circa 12 hectare groot. Dit gebied is één van de laatste restanten schor in het zoutwaterdeel van de Westerschelde.

Zowel Rammekensschor als de Kaloot liggen buiten het plangebied van de voorgenomen activiteit.

Het zuidelijk deel van de Westerschelde-oever van Zuid-Beveland is in het Streekplan van de Provincie Zeeland aangeduid als integraal milieubeschermingsgebied. In deze milieubeschermingsgebieden staat met name het weren van geluidsveroorzakende activiteiten centraal. De planlocatie zelf heeft echter, gezien de directe ligging aan de haven, geen status als integraal milieubeschermingsgebied.

In het Beleidsplan Westerschelde staat het 'stand still principe' centraal; dat wil zeggen dat wordt gestreefd naar ten minste behoud van bestaande natuurwaarden, zolang ontwikkelingen in het gebied dit niet in de weg staan. In het kader van het Beleidsplan Westerschelde is tussen Rijkswaterstaat (directie Zeeland), het Ministerie van LNV, gemeenten, waterschappen en de provincie Zeeland een bestuursovereenkomst opgesteld voor het herstel van de ecologische functies van de Westerschelde. Dit beleidsplan is richtinggevend voor bestemmingsplannen.

De oever van de Westerschelde waar de voorgenomen activiteit is gepland, valt binnen het aandachtsveld van de bestuursovereenkomst Beleidsplan Westerschelde en behoort tot de zonering 'natuurbehoud en waterstaatsdoeleinden/recreatief medegebruik mogelijk'. Aan deze zonering hangt een uniforme planologische regeling. Deze regeling komt erop neer dat gebieden tussen gemiddeld hoogwater en NAP -5.00 meter in zijn algemeenheid zijn aangeduid met de dubbelbestemming "waterstaatkundige functie" en "natuurwetenschappelijke betekenis". De voorgenomen activiteit is in strijd met de functie die het gebied heeft en is niet voorzien.

Het meest zuidoostelijk gelegen deel van het studiegebied (de oever ten zuiden van de energiecentrale) heeft in het bestemmingsplan "Landelijk gebied 1998" van de gemeente Borsele de bestemming 'buitendijks natuurgebied' en 'buitendijks gebied met waterstaatkundige functie en natuurwetenschappelijke waarde'. Voor het buitendijks gebied nabij de planlocatie (in de gemeente Vlissingen) geldt een voorbereidingsbesluit; hierin wordt echter nog geen rekening gehouden met het voorliggende initiatief.

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van de actuele en potentiële waarden in het gebied, alsmede de exacte status en de begrenzing van de verschillende gebieden.

3.2.7 Geluid, trillingen en lucht

Geluid en trillingen

In het studiegebied is de geluidbelasting met name afkomstig van industrie en weg- en scheepvaartverkeer, en in mindere mate van railverkeer. Het industrie- en havengebied van Vlissingen-Oost is een gezondeerd industrieterrein, waarvoor planologisch een zonegrens van 50 dB(A) is vastgesteld voor het gehele terrein.

Door de nog niet volledige invulling van het industrieterrein van Vlissingen-Oost vinden er in de huidige situatie geen overschrijdingen plaats van de zonegrens. Voor het industrieterrein Vlissingen-Oost is in het verleden een saneringsprogramma opgesteld; dit saneringsprogramma is in oktober 1997 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Binnen de vastgestelde geluidszone rondom het industrieterrein en de, in het saneringsprogramma voorgestelde, maximaal toelaatbare geluidbelasting van de saneringswoningen is echter nog maar een beperkte geluidruimte beschikbaar. Dit zal in het MER nadrukkelijk aan de orde komen.

De invloedsgebieden van geluidbronnen zullen in het MER worden weergegeven. Daarnaast zullen de in het studiegebied aanwezige trillingsbronnen en bijzondere gevoelige bestemmingen (zoals woningen) worden geïnventariseerd.

Lucht

De beschrijving van de luchtkwaliteit richt zich op een kwalitatieve beschouwing van de emissies van het wegverkeer en van agrarische en industriële activiteiten in het studiegebied. Daarbij zal ook eventuele geurhinder aan de orde komen. Daarnaast worden de

achtergrondniveaus van relevante stoffen in het studiegebied geïnventariseerd. Hiervoor worden meetresultaten van een representatief nabijgelegen meetstation van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) gehanteerd.

3.2.8 Externe veiligheid

De externe veiligheid in het studiegebied heeft in de huidige situatie vooral betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (N254, A58), per schip (Westerschelde) en per spoor, en bij de handling van gevaarlijke stoffen. Er bevinden zich thans 2 bedrijven op het industrieterrein in Vlissingen-Oost die verplicht zijn tot het opstellen van een extern veiligheidsrapport.

Ten aanzien van wegtransport treden er in de nabijheid van de planlocatie geen knelpunten op. Wel bestaan er door het transport van LPG knelpunten op de A58 nabij Bergen op Zoom met betrekking tot het individueel risico (IR).

Ten aanzien van railverkeer treden er in de nabijheid van de planlocatie eveneens geen knelpunten op.

Er zijn nabij de planlocatie in de huidige situatie geen knelpunten ten aanzien van risico door transport per buisleiding.

Met betrekking tot de zeevaart doen zich in de huidige situatie op delen van de Westerschelde knelpunten voor als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het transport van ammoniak door de zeevaart.

In het MER zal een nadere verkenning worden uitgevoerd naar mogelijke knelpunten in de huidige en toekomstige situatie, met name in relatie tot de aanwezige woonbebouwing in het gebied en andere kwetsbare functies, zoals bodem, grond- en oppervlaktewater.

3.2.9 Woon- en leefmilieu en overige functies

Woon- en leefmilieu

Nabij de haven van Vlissingen-Oost gelegen (verspreid en geconcentreerde) woonbebouwing is te vinden in de kernen Ritthem, Nieuw- en St Joosland, Nieuwdorp, 's-Heerenhoek en Borssele. Verder weg liggen grotere woondichtheden zoals Oost-Souburg, Middelburg, Lewedorp, Arnhemuiden en Heinkenszand.

Het woon- en leefmilieu wordt gedefinieerd als hetgeen de bewoners van een gebied van hun omgeving ervaren. Bij de beschrijving van het huidige woon- en leefmilieu zal in het MER alleen aandacht worden besteed aan die deelaspecten waarbij permanente effecten te verwachten zijn. Het gaat daarbij om deelaspecten als geluid, trillingen en lucht (inclusief geur), verkeersveiligheid, externe veiligheid (individueel en groepsrisico omwonenden en milieurisico's bodem, water en lucht), bereikbaarheid, visueel ruimtelijke kenmerken, bebouwing en recreatie. Een aantal van deze deelaspecten zal al elders in het MER worden behandeld, onder andere in de paragrafen 'Landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie', 'Geluid, trillingen en lucht', 'Verkeer en vervoer' en 'Externe veiligheid'. Het thema 'Woon- en leefmilieu' vormt een integratiekader voor genoemde deelaspecten. De Westerschelde heeft een belangrijke functie voor de visserij. Dit betreft naast de kustvisserij (garnalen en kokkels) tevens de functie als kraamkamer.

Overige functies

Het buitengebied van de haven te Vlissingen-Oost is voornamelijk in gebruik als landbouwgebied (akkerbouw, veeteelt, fruitteelt). In het gebied liggen enkele hoogspanningsleidingen die zijn verbonden met de elektriciteitscentrale in Borssele. Vrijwel parallel aan de Westerscheldeoever van het havengebied van Vlissingen-Oost staat een rij windmolens.

3.3 Autonome ontwikkeling

3.3.1 Algemeen

Onder autonome ontwikkelingen worden die ontwikkelingen verstaan die zich, onafhankelijk van de voorgenomen activiteit, in het studiegebied zullen voordoen. Voor de autonome ontwikkeling wordt het jaar 2020 als ijkpunt gehanteerd. Autonome ontwikkelingen worden daarbij gedefinieerd als ontwikkelingen die volgen uit vastgesteld beleid. In het onderstaande wordt een kort overzicht gegeven van de belangrijkste autonome ontwikkelingen. In het MER zal een volledig overzicht worden gepresenteerd. Hierbij worden alle eerder genoemde milieu-aspecten betrokken.

3.3.2 Ruimtelijke karakterisering

De verwachtingen ten aanzien van de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van de bestaande bedrijvigheid en terreinen kunnen als volgt omschreven worden.

Nieuwlandhaven

Gezien de ligging van de Nieuwlandhaven nabij de haveningang lijkt deze locatie bij uitstek geschikt om ro/ro- en breakbulk-lading te accommoderen, alsmede in combinatie met de WCT een shortsea-containerterminal. Deze ladingpakketten vereisen nauwkeurige en nauwgezette laad- en lospraktijken. De benodigde zorgvuldigheid leidt ertoe dat omgevingshinder beperkt zal blijven, hetgeen tevens wenselijk is gezien de directe ligging aan het natuurgebied Rammekensschor.

Bijleveldhaven

Momenteel wordt in de voedselhaven ongeveer 1.000.000 ton aan allerhande producten per jaar overgeslagen. De vervoermarkt van koel- en vriesproducten is in de afgelopen jaren sterk gegroeid en verwacht wordt dat die groei ook in de komende jaren zal doorzetten. De vraag naar versproducten en naar hoogwaardige exotische producten vormt een belangrijk argument voor de ontwikkeling in deze sector. Daarnaast spelen wettelijk geregelde kwaliteitseisen ten aanzien van hygiëne en bewaaromstandigheden een rol.

De voedselhaven zal daarom naar verwachting binnen enkele jaren haar capaciteit hebben bereikt. De randlocatie van de voedselhaven in Vlissingen-Oost in combinatie met de hoge en volledig afgesloten bouw van de koelhuizen zorgt ervoor dat milieuhinder tot een minimum beperkt kan blijven.

Westhofhaven

De noordwestzijde van de Westhofhaven, grenzend aan de Bijleveldhaven, fungeert als overloop van de voedselsector, terwijl de zuidoostzijde van deze haven fungeert als droge bulkhaven onder sterk gecontroleerde omstandigheden. Naar het zich laat aanzien zal deze haven binnen afzienbare tijd volledig voor soortgelijke bulkdoeleinden in gebruik zijn.

Scaldiahaven

De haven is voornamelijk opgezet om neo-bulk trafieken, zoals staal, auto's, papier en pulp etc. aan te trekken. De eerste twintig hectare zijn reeds bij een bedrijf ondergebracht ten behoeve van de overslag van papier en pulp.

Quarleshaven

Het terrein tussen Pechiney en Eurogas heeft recent een breakbulk- en ro/ro-bestemming gekregen. De diepte van de beschikbare kavel zal ertoe leiden dat deze locatie in verschillende fasen tot ontwikkeling zal worden gebracht.

3.3.3 Overige autonome ontwikkelingen

Verkeer en vervoer

De Westerscheldetunnel wordt op dit moment aangelegd en is naar verwachting in het jaar 2003 gereed. Deze tunnel biedt dan een snelle verbinding van Zuid-Beveland naar Zeeuws-Vlaanderen en zorgt daarmee tevens voor een directe verbinding tussen de havengebieden van Vlissingen-Oost en Terneuzen.

Natuur

Ten aanzien van het aspect natuur kunnen de volgende autonome ontwikkelingen worden genoemd:

- de in paragraaf 3.2.6 genoemde ontwikkelingen in de beleidsstatus van de gebieden;
- verschillende natuurcompensatieprojecten (waaronder Rammekenshoek);
- de aanleg van het Sloebos.

Woonmilieu, leefmilieu en ruimtegebruik

Ten aanzien van de aspecten woonmilieu, leefmilieu en ruimtegebruik zijn de belangrijkste autonome ontwikkelingen:

- een verdere toename van bedrijfsactiviteiten in Vlissingen-Oost (zie ook paragraaf 3.3.2);
- de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Sloepoort door de gemeente Borsele (circa 10 hectare, net ten noorden van het havengebied);
- woningbouw en bedrijventerrein in de Mortierepolder (circa 700 woningen ten zuidwesten van Middelburg).



4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit beschreven (paragraaf 4.2). Vervolgens wordt ingegaan op de vormgeving van alternatieven (paragraaf 4.3). Een alternatief is in het kader van de uit te voeren m.e.r.-studie een eveneens te kiezen mogelijkheid voor de inrichting van de WCT. Alle verdere variatiemogelijkheden op de alternatieven worden daarbij aangeduid als varianten. In paragraaf 4.4 wordt ingegaan op mitigerende en compenserende maatregelen.

4.2 Voorgenomen activiteit

De Westerschelde Container Terminal bestaat uit een kademuur met een lengte van circa 2.600 meter en een op te hogen terrein tussen de kade en de huidige kustlijn met een oppervlakte van circa 150 hectare. Het totale WCT terrein zal circa 180 hectare beslaan. De ligging van de terminal wordt begrensd door enerzijds de oostelijke havendam en anderzijds de uitlaat van het koelwaterkanaal nabij de energiecentrale in Borssele (zie figuur 4.1)



FIGUUR 4.1: PLANLOCATIE WESTERSCHELDE CONTAINER TERMINAL

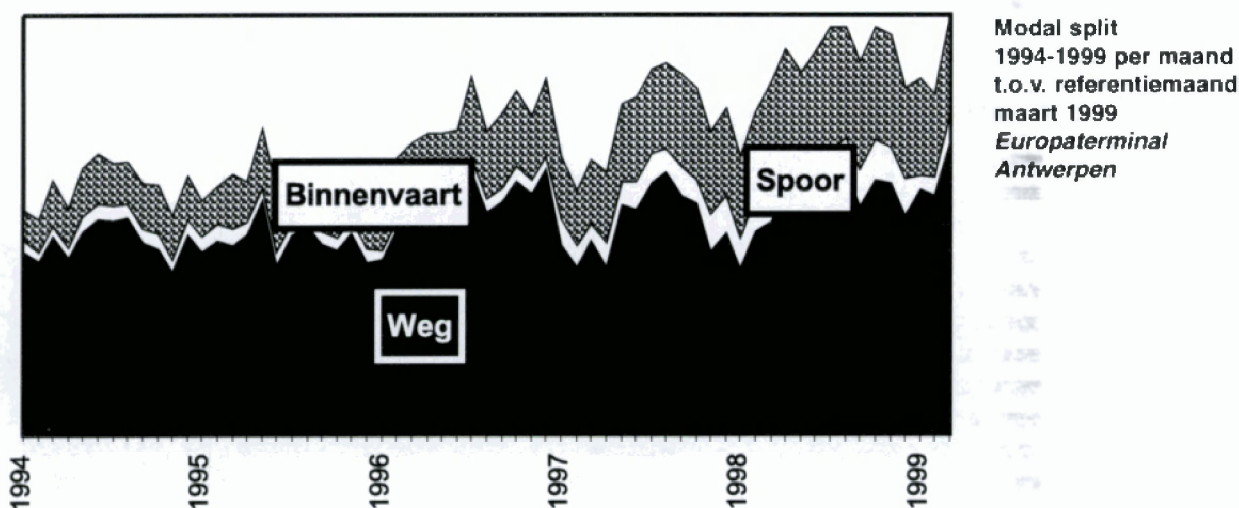
De terminal heeft een te verwachten doorzetcapaciteit van circa 1,5 miljoen containers in 2015 op jaarbasis en wordt ontsloten door de zeevaart, binnenvaart, rail en weg. Wellicht is door verdergaande voortschrijdende technische ontwikkelingen een verdere groei tot 1,75 miljoen containers haalbaar.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat circa 20% van de containers opnieuw via een zeeschip de terminal zullen verlaten; dit is de huidige situatie voor terminals als Rotterdam Delta en Felixstowe. Gezien de groei in het transshipment zal dit percentage op een terminal als de WCT in 2015 aanmerkelijk hoger kunnen liggen. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat jaarlijks ongeveer 1,2 miljoen containers de terminal zal verlaten via weg, spoor of water (binnenvaart).

De modal split zal in de startperiode (2005) circa 20% spoor, circa 30% binnenvaart en circa 50% weg bedragen. De ligging van de WCT (aan de monding van de Westerschelde op korte

afstand van Antwerpen) en de optimale ontsluiting voor spoor en binnenvaart zullen het percentage weg sterk kunnen verminderen (zie tevens paragraaf 2.2.3). Verwacht mag worden dat het percentage voor de binnenvaart stijgt tot ruim 40% in 2015, ten koste van het vervoer over de weg. Een vertaling van de totale containerstroom naar aantallen vervoersbewegingen zal onderdeel zijn van het op te stellen MER.

In figuur 5.1 is ter illustratie van deze groei van de binnenvaart de modal split van 1994 tot 1999 van de Europaterminal in Antwerpen weergegeven (gegevens t.o.v. referentiemaand maart 1999). Uit het figuur valt af te leiden dat er sprake is van een absolute groei van de overslag van containers, en dat het aandeel van de binnenvaart ten opzichte van spoor en weg relatief sterk stijgt.



FIGUUR 5.1: ONTWIKKELING MODAL SPLIT EUROPATERMINAL ANTWERPEN

De activiteiten op het terrein zullen bestaan uit container op- en overslag. De containers worden vanuit het schip direct naar de stack verplaatst met containerkranen; hierdoor wordt vervoer per trailer uitgespaard en ruimte bespaard. Voor het verdere interne transport worden straddle carriers ingezet.

De diepgang voor de kade zal circa 17,5 meter beneden laag laag water gaan bedragen. Hiermee wordt de kade voor de huidige en volgende generatie deepsea containerschepen bereikbaar. De ontwikkeling van de kade zal plaatsvinden van oost naar west, omwille van het direct beschikbaar zijn van optimale binnenvaartmogelijkheden. De kade wordt gesitueerd voorlangs het bestaande industrieterrein. Een significante ontgroning is niet aan de orde. Het zwaaien van de schepen zal stroomopwaarts plaatsvinden in de Everingen nevengeul, nabij Borssele. De Westerschelde biedt daarbij voldoende diepgang voor zowel de huidige als toekomstige generatie zeeschepen.

Ten aanzien van de infrastructuur is het streven erop gericht de bestaande infrastructuur nabij de planlocatie zoveel mogelijk te gebruiken en daar waar nodig te optimaliseren. De terminal zal aan de waterzijde 24 uur per dag geopend zijn. Aan de landzijde zal de terminal 's-nachts gesloten zijn; hierdoor zal nachtverkeer zeer beperkt zijn.

Ten aanzien van de lay out van het bedrijfsterrein heeft het sterk de voorkeur de overslagfaciliteiten voor de binnenvaart aan de oostzijde van de kade te situeren. Dit enerzijds om de vaarafstand van de binnenvaart naar achterlandverbindingen zo kort mogelijk te houden, anderzijds om kruisend scheepvaartverkeer tussen zeevaart en binnenvaart zoveel mogelijk te voorkomen.

Verwante activiteiten buiten het terrein betreffen container depot en reparatie, een container freight station en kantoren.

De totale investering wordt geschat op circa f 1,2 miljard. De activiteit biedt directe werkgelegenheid aan circa 1.500 mensen.

Ten aanzien van de aanleg, de inrichting en het gebruik van de WCT zal een aantal voor het milieu relevante technische eisen worden gesteld. Deze hebben betrekking op ondermeer het bouwrijp maken van het terrein, de afvalwaterbehandeling inclusief de behandeling van afstromend regenwater van vervuild verhard oppervlak, de bebouwingsdichtheid, de bebouwingshoogte, de stapelhoogte van de containers, de maximale emissies (geluid, luchtverontreiniging) vanuit verschillende zones, transport en opslag van gevaarlijke stoffen, de interne wegenstructuur en de locatie en uitvoering van de aansluitingen op het omliggende wegennet. In het MER zal dit nader worden uitgewerkt. Ook zal in dit kader aandacht worden geschonken aan het gebruik van grondstoffen en materialen ("duurzaam bouwen").

4.3 Alternatieven

In het MER zullen de volgende alternatieven worden beschouwd: inrichtings-alternatieven, het nulalternatief, en het meest milieuvriendelijk alternatief.

Inrichtingsalternatieven

In het inrichtings-MER zal voor de alternatief-ontwikkeling een werkwijze worden toegepast waarmee optimaal gebruik kan worden gemaakt van de potenties van het studiegebied en waarbij de (ruimtelijke) beperkingen zo goed mogelijk in het planontwerp kunnen worden ingepast. Door het groeien van inzicht in de beoogde inrichting van de WCT en de effecten daarvan op de omgeving, kunnen tijdens het opstellen van het inrichtingsplan gemotiveerde aanpassingen op eerdere keuzen worden doorgevoerd (iteratief proces). Op deze wijze kan het inrichtingsplan voor de WCT mede vorm worden gegeven door de uitkomsten van het MER-onderzoek.

Voor de ontwikkeling van de inrichtingsalternatieven in het MER wordt uitgegaan van mogelijke varianten op het gebied van aanleg en inrichting. Beheer en onderhoud zal als aandachtspunt worden meegenomen.

De activiteiten in het kader van de *aanleg* van de WCT draagt een tijdelijk karakter. Voor bepaalde aspecten van de aanleg van (onderdelen van) de WCT is een variatie van de uitvoeringswijze mogelijk, bijvoorbeeld op het gebied van ontwatering en het oppervlaktewater-stelsel.

De *inrichting* van het terrein is van belang voor de effectbeschrijving in de gebruiksfase. Met name op het gebied van geluid, externe veiligheid, lucht, visuele hinder en dergelijke zijn de omliggende gevoelige bestemmingen richtinggevend voor de inrichtings- en ontsluitingsvarianten. Niet alleen ten aanzien van de uitvoeringswijze (constructie), maar ook voor de verschillende hoofdonderdelen van de WCT zullen binnen de gegeven mogelijkheden reële varianten worden aangegeven. Ook voor de terreinwaterafvoer en afvalwaterbehandeling zullen mogelijke varianten worden uitgewerkt. Verder kunnen bijvoorbeeld de fasering van de inrichting en verkeersmaatregelen worden gevarieerd.

Nulalternatief

Voor het nulalternatief vormt de bestaande toestand en de te verwachten autonome ontwikkeling (2020) het uitgangspunt. Er wordt geen Westerschelde Container Terminal aangelegd. Dit alternatief leidt echter niet tot realisering van de doelstelling uit hoofdstuk 2. Het dient slechts als referentiekader voor het beschrijven en beoordelen van de effecten van de alternatieven. Zodoende wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin de aanleg van de WCT achterwege blijft.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is gedefinieerd als het alternatief waarbij de negatieve milieu-effecten 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 en compenserende maatregelen. De opstelling van een MMA is een verplicht onderdeel van het MER.

4.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Bij de samenstelling van alternatieven wordt ook gekeken naar eventuele mitigerende en compenserende maatregelen. Mitigerende maatregelen kunnen aantasting van aanwezige waarden van een bepaalde fysieke ingreep voorkomen of beperken. Als dit niet mogelijk is dan bieden compenserende maatregelen (het creëren van vergelijkbare waarden) wellicht mogelijkheden. In ieder geval zal ingegaan worden op compensatie van natuurwaarden gelegen in de oever van de Westerschelde. Hierbij worden de te volgen stappen uit het Structuurschema Groene Ruimte gevolgd. In het MER zal verder worden ingegaan op de locaties waar compensatie kan plaatsvinden. Deze locaties zullen bij de streekplanherziening worden betrokken.

5 Te verwachten effecten

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop de effecten in het MER zullen worden beschreven. Daartoe zal in paragraaf 5.2 worden ingegaan op een selectie van de relevante effecten en op de wijze van effectbeoordeling. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de effecten die in het MER nader aan de orde zullen komen.

5.2 Selectie relevante effecten en wijze van beoordeling

Selectie relevante effecten

In het MER zullen de positieve én negatieve effecten van alle varianten en alternatieven worden beschreven, zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase.

Bij het bepalen van het onderscheid tussen effecten spelen met name de volgende karakteristieken een rol:

- de omvang en de ernst van het effect;
- tijdelijk of permanent effect: in het MER wordt aangegeven welke effecten tijdelijk of permanent zijn en worden deze effecten beschreven. Een permanent effect wordt daarbij relevanter geacht dan een tijdelijk effect.
- omkeerbaar of onomkeerbaar effect: in het MER wordt onderzocht welke effecten omkeerbaar of onomkeerbaar zijn en worden deze effecten beschreven. Een onomkeerbaar effect wordt daarbij relevanter geacht dan een omkeerbaar effect.

Voor wat betreft het detailniveau van de in kaart te brengen effecten zal worden aangesloten bij het detailniveau waarop de huidige situatie en autonome ontwikkeling is beschreven.

Wijze van beoordeling

De effecten van de varianten en alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie tezamen met de autonome ontwikkelingen, waarbij geen sprake is van de aanleg van de Westerschelde Container Terminal. 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 orderingsbeleid, waarbij de scherpste normstelling richtinggevend is voor de vergelijking. Daarnaast kunnen ook andere niet milieunormen zoals kosten, toekomstwaarde en dergelijk in de vergelijking worden betrokken. De effecten zullen, afhankelijk van het (deel-)aspect, op een kwalitatieve dan wel kwantitatieve manier in beeld worden gebracht. Hierbij zal, indien noodzakelijk en gewenst, gebruik worden gemaakt van modellen. Te denken valt aan verkeer & vervoer, grondwater en geluid, eventueel met behulp van een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Bij het in kaart brengen van de effecten zal ook worden ingegaan op lopende projecten in de nabijheid van de voorgenoemde activiteit.

5.3 Te verwachten effecten

5.3.1 Verkeer en vervoer

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

- mobiliteit: het aantal verplaatsingen wordt met behulp van modelberekeningen in beeld gebracht. Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt naar vervoerwijze;
- bereikbaarheid: de verkeersafwikkeling op het nabijgelegen hoofd- en onderliggend wegennet;

- verkeersveiligheid, gebaseerd op veranderingen van de intensiteiten van de verschillende vervoerwijzen als indicator voor de invloed op de veiligheid. Toetsing van de verkeersveiligheid vindt plaats aan de hand van gangbare normen.

De invulling van het terrein bepaalt welke verkeers- en vervoerstromen via het WCT verlopen. Deze stromen worden toegevoegd aan het bestaande verkeer en vergroten of veroorzaken mogelijk problemen met betrekking tot de bereikbaarheid of de verkeersveiligheid. Tevens zal worden ingegaan op de meest gewenste ontsluitingsstructuur en het aantal en de plaats van de aansluitingen. Ook zal aandacht worden besteed aan de effecten als gevolg van (toename van) scheepvaartverkeer op de Westerschelde; hieronder worden tevens ongevalrisico's verstaan.

Naast het genereren van verkeersstromen over de weg zal de invloed van de WCT uitstrekken naar andere vervoerwijzen, met name voor het goederenvervoer. Een deel van het lange-afstandsvervoer over de weg van, naar en door het studiegebied zal vervangen worden door het vervoer over water en het spoor. Dit vervoer wordt afgewikkeld door de WCT en vereist voor- en na-transport over korte afstanden. Dit zal invloed hebben op het korte afstandsvervoer over de weg in het studiegebied. Ook dit aandachtspunt zal in het MER aan de orde komen.

5.3.2 Bodem en water

De beschrijvingen in het MER van de effecten op de bodem zullen met name betrekking hebben op zetting en op vergraving van bodemlagen ter hoogte van de oever aan de Westerschelde. Effecten op de (grond)waterhuishouding zijn sterk afhankelijk van de exacte inrichting van het terrein, onder andere van de wijze waarop de haven wordt vormgegeven. Hieraan zal in het MER de nodige aandacht worden besteed. Daarbij wordt ook ingegaan op mogelijke rivierkundige effecten naar de Westerschelde als gevolg van de aanleg van de haven en mogelijke effecten als gevolg van baggerwerkzaamheden tijdens de gebruiksfase van de haven.

Voorts kunnen eventueel aanwezige bodem- en grondwaterverontreinigingen worden verspreid en kan de oppervlaktewaterkwaliteit (inclusief de waterbodempkwaliteit) en -kwantiteit worden beïnvloed, bijvoorbeeld door de lozing van bronneringswater en zandtransportwater (opsputten). Dit zal in het MER worden aangegeven. Voorts zal aandacht worden besteed aan de mogelijke diffuse lozing in de bodem en het oppervlaktewater als gevolg van verkeer en op- en overslagactiviteiten van met name gevaarlijke stoffen (chemiecontainers).

5.3.3 Landschap, geomorfologie, 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 (effectverzachtende) maatregelen in relatie tot de visuele effecten zullen in het MER aan de orde komen.

Aangegeven zal worden in hoeverre eventueel aanwezige geomorfologische, cultuurhistorische en archeologische elementen en structuren worden aangetast of verdwijnen. Ook zal worden aangegeven of, en op welke wijze, de aanwezige elementen een bijdrage aan de inrichting van het bedrijfsterrein van de WCT kunnen leveren. Bij de beschrijving van de effecten worden niet alleen de elementen op zich beschreven maar ook de samenhang met bodemkundige en ecologische verschijnselen.

5.3.4 Natuur

Als belangrijkste mogelijke negatieve effecten voor natuur (flora, fauna en ecologie) die in het MER zullen worden beschreven gelden vernietiging van flora en vegetatie en biotopen voor fauna door ruimtebeslag. Het gaat hierbij zowel om actuele als potentiële waarden in het gebied. Voorts kunnen vegetatie en flora worden aangetast door veranderingen in de waterhuishouding en kan verstoring optreden van fauna. Tenslotte kan door barrièrewerking en versnippering de ecologische structuur negatief worden beïnvloed. In de beschrijving zal eveneens worden ingegaan op de invloed van geluid op de fauna, bijvoorbeeld broedvogels.

5.3.5 Geluid, trillingen en lucht

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 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. Tevens zal een prognose worden gemaakt van de te verwachten trillingssterkten en zal een toetsing worden uitgevoerd aan streefwaarden.

De gevoelige bestemmingen in de omgeving (wonen, recreatie) zullen hiervoor worden geïnventariseerd.

Lucht

In het MER zal worden aangegeven of de luchtkwaliteit zal worden beïnvloed en of er stankhinder zal optreden. Deze kunnen bijvoorbeeld het gevolg zijn van extra verkeersbewegingen door zowel vracht- en personenauto's en door diesellocomotieven die worden ingezet voor het rangeren van treindelen.

5.3.6 Externe veiligheid

Risico's gevaarlijke stoffen

In het MER zal nadrukkelijk worden ingegaan op de externe veiligheid in relatie tot de voorgenomen activiteit, onder andere opslag en transport van gevaarlijke stoffen (chemiecontainers). Aangegeven zal worden wat de eventuele risico's zijn voor de mens bij omliggende woonbebouwing en het milieu. In dit kader zal ook worden ingegaan op mogelijke preventieve maatregelen.

De externe veiligheid zal onder meer worden gerelateerd aan de kans op het ontstaan van een calamiteit. Hierbij gaat het niet alleen om calamiteiten op het terrein, maar ook om calamiteiten bij het transport (via weg, water en spoor) van bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen nabij het terrein. De aanwezigheid van de nabijgelegen kerncentrale zal worden betrokken in de studie.

Veiligheid tegen overstroming

Bij de aanleg van de haven moet rekening worden gehouden met effecten op de huidige waterkering. In het MER zal worden aangegeven op welke wijze de waterkerende functie ter plaatse van de haven wordt beïnvloed.

De containerterminal legt in beperkte mate beslag op de ruimte die wordt ingenomen door de Westerschelde. Onderzocht zal worden in hoeverre dit ruimtebeslag invloed zal hebben op de stromingen in de Westerschelde en in hoeverre er veranderingen zouden kunnen optreden in het bestaand morfologisch regime.

5.3.7 Woon- en leefmilieu, en overige functies

Voor een groot deel gaat het bij de effectbeschrijving voor het woon- en leefmilieu om reeds eerder beschreven effecten aangaande de leefbaarheid. Er zal aandacht worden besteed aan die deelaspecten waarbij permanente effecten te verwachten zijn, te weten lucht, geluid en trillingen, verkeersveiligheid, externe veiligheid, bereikbaarheid en visueel ruimtelijke kenmerken. Tenslotte zal worden ingegaan op mogelijk cumulatieve effecten.

In het MER zal, naast de effecten op het milieu en verkeer & vervoer, ook globaal aandacht worden besteed aan de effecten op de overige aspecten zoals economie, landbouw, recreatie en dergelijke. Bij de uiteindelijke besluitvorming over het vast te stellen Streekplan worden alle relevante aspecten in hun onderlinge samenhang betrokken.

6 Besluiten, beleidskader en procedures

6.1 Besluiten

Het Milieu-effectrapport wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming op grond van verschillende wettelijke regelingen. Het dient allereerst ten behoeve van de besluitvorming in het kader van een herziening van het streekplan Zeeland. Provinciale Staten stellen deze herziening vast, doch in het kader van de m.e.r.-procedure zijn Gedeputeerde Staten (gedelegeerd) bevoegd gezag.

Daarnaast dient het MER ten behoeve van de besluiten van de gemeenten Vlissingen en Borsele in het kader van een herziening van de betrokken bestemmingsplannen van die gemeenten. De gemeenteraden van Vlissingen en Borsele stellen deze herzieningen vast. De colleges van burgemeester en wethouders zijn belast met de voorbereiding daarvan. Verder moeten twee MER-beoordelingsplichtige besluiten worden genomen. Een besluit met betrekking tot de noodzakelijke landaanwinning en een besluit met betrekking tot een aanpassing van de zeewering ter plaatse.

Samengevat betreft het de volgende activiteiten in het kader van het Besluit Milieu-effectrapportage:

- onderdeel C (MER-plichtige activiteiten en besluiten):
 - de aanleg van een zeehandelshaven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer (categorie 4);
 - de aanleg van een bedrijfsterrein met een oppervlakte van 150 hectare of meer (categorie 11.2);
- onderdeel D: (MER-beoordelingsplichtige activiteiten en besluiten):
 - de wijziging of uitbreiding van een zee- of deltadijk (categorie 12.1);
 - landaanwinning (categorie 13).

Met betrekking tot de wijziging of uitbreiding van een zee- of deltadijk is het beoordelingsplichtige besluit de goedkeuring van Gedeputeerde Staten van het plan, bedoeld in art. 7, eerste lid van de Wet op de Waterkering. Ten aanzien van de landaanwinning is het beoordelingsplichtige besluit de concessie door de Kroon op grond van de Wet droogmakerijen en indijking 1904.

De initiatiefnemer verzoekt hierbij de betrokken bevoegde gezagen de MER-plichtigheid te beoordelen.

6.2 Beleidskader

In tabel 6.1 is een voorlopig overzicht gegeven van relevante plannen in relatie tot het initiatief.

Europees beleid	• Habitatrichtlijn • Vogelrichtlijn
Afspraken met België	• Verdrag inzake de bescherming van de Westerschelde • Tractaat tussen Nederland en Mogendheden en tussen Nederland en België van 1839 en Scheldereglement 1843 • Rijn-Schelde Deltaplan 1991
Rijksbeleid	• Lange termijn visie Schelde estuarium • Nota Milieu en Economie • Startnota Ruimtelijke Ordening ("Ruimte van Nederland") • Vierde nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) • Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) • Nationaal milieubeleidsplan/NMP+/NMP2/NMP3 • Vierde nota Waterhuishouding

	• Natuurbeleidsplan • Nota Landschap • Structuurschema Groene Ruimte • Besluit risico's zware ongevallen • Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen • Nota Ruimtelijk Economisch Beleid
Provinciaal en regionaal beleid	• Streekplan Zeeland • Milieubeleidsplan (Kerend Tj Twee) • Provinciaal Natuurbeleidsplan • Project gebiedsgerichte aanpak Sloerand • Provinciale Milieu Verordening • Waterhuishoudingsplan • Integraal Beleidsplan Westerschelde
Gemeentelijk beleid	• Bestemmingsplannen gemeente Borsele (inclusief voorschriften) • Bestemmingsplannen gemeente Vlissingen (inclusief voorschriften)
Overig beleid	• Bestuursovereenkomst ter bescherming van de Westerschelde-oever

In het MER zal een volledig overzicht worden gegeven van relevante plannen in relatie tot het initiatief. Mede aan de hand van deze plannen zal de autonome ontwikkeling in beeld worden gebracht.

6.3 Procedures

Begeleidingsstructuur

Reeds bij de opstelling van deze startnotitie is een begeleidingsgroep en een projectgroep gevormd. Deze groepen bestaan uit vertegenwoordigers van belangrijke betrokken overheidspartijen en zijn gedurende de opstelling van de startnotitie geconsulteerd en geïnformeerd. Daarnaast is een klankbordgroep gevormd. Bij de opstelling van het MER zal deze overlegstructuur worden voortgezet en waar nodig worden aangepast.

Begeleidingsgroep

De begeleidingsgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de volgende organisaties:

- Zeeland Seaports (voorzitter);
- Provincie Zeeland;
- Rijkswaterstaat, directie Zeeland;
- Gemeente Vlissingen;
- Gemeente Borsele;
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (DGRO en DGM);
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;
- Ministerie van Economische Zaken;
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Projectgroep

De projectgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de volgende organisaties:

- Zeeland Seaports (voorzitter);
- Hessenatie Consult;
- Provincie Zeeland;
- Rijkswaterstaat, directie Zeeland;
- Gemeente Vlissingen;
- Gemeente Borsele.

Klankbordgroep

De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van:

- Zeeland Seaports (voorzitter);
- Zeeuwse Milieufederatie;
- Stichting Zeeuws Landschap;
- Staatsbosbeheer;
- Landbouworganisatie (ZLTO);
- Visserij-organisatie (Zevibel);
- Kamer van Koophandel Zeeland;
- de dorpsraden van Borssele, 's-Heerenhoek, Nieuwdorp, Ritthem en Nieuw- en St Joosland;
- Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek;
- Adviescommissie Bedrijfsleven Havengebieden;
- Waterschap Zeeuwse Eilanden;
- Werkgeversorganisaties (BZB);
- Vereniging Vlissingse Havenbelangen.

Procedure Westerschelde Container Terminal

De procedures voor de herziening van het streekplan en de uit te voeren milieu-effectrapportage worden in het onderstaande kort toegelicht.

Na de publikatie 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, de door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage gegeven adviesrichtlijnen en adviezen van de Wettelijke Adviseurs stellen Provinciale Staten van Zeeland 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 publikatie van het MER en de ontwerp streekplanherziening vindt er opnieuw inspraak over het MER plaats en wordt advies over het MER gevraagd aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage en de Wettelijke Adviseurs.

Het Bevoegd Gezag beslist vervolgens over de vaststelling van het Streekplan, waarbij rekening moet worden gehouden met de informatie uit het MER.

Coördinatieregeling

Het MER wordt opgesteld in het kader van meer dan één MER-plichtig besluit. Dit betreft het besluit over de streekplanherziening, de besluiten over de bestemmingsplanherzieningen en eventueel de goedkeuring van het plan in het kader van de Wet op de Waterkering en de concessieverlening voor de landaanwinning in het kader van de Wet droogmakerijen en indijking 1904. De initiatiefnemer verzoekt door middel van deze startnotitie het college van Gedeputeerde Staten om de coördinatie, conform art. 14.5 e.v. Wm, op zich te nemen.

Relatie met andere projecten

Voor een aantal andere voorziene activiteiten die een relatie hebben met de Westerschelde Container Terminal zijn of worden eveneens formele procedures gestart. Een korte omschrijving is in het onderstaande weergegeven.

Zoveel als mogelijk zal in het op te stellen MER voor de WCT inhoudelijke afstemming plaatsvinden met deze studietrajecten. Inhoudelijke gegevens over de WCT (voornamelijk vervoersbewegingen) zullen in deze studies worden ingebracht. Voor zover de verkregen resultaten in de tijd dit mogelijk maken, zal in het MER voor de WCT inhoudelijk aandacht worden geschonken aan de resultaten van de andere planstudies.

Railverkeer

VERA (Verbinding Roosendaal-Antwerpen)

In augustus 1998 is door NS RIB en Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, de startnotitie "Capaciteitsuitbreiding Spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen" uitgebracht. In de studie wordt onderzoek gedaan naar een uitbreiding van de capaciteit van de spoorverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen. In deze studie wordt onder andere gestudeerd op een verbindingsboog tussen de Zeeuwse lijn en de havenspoorlijn (lijn 11) in het Antwerpse havengebied.

Optimalisatie Railontsluiting Sloe

NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat, directie Zeeland hebben een startnotitie uitgebracht voor de optimalisatie van de Railontsluiting Sloe. In een persbericht van NS RIB en Rijkswaterstaat d.d. 1 juli 1999 is aangegeven dat de Trajectnota/MER voor het Sloelijnproject in concept vrijwel gereed is, maar dat de ontwikkelingen ten aanzien van de Westerschelde Container Terminal grote gevolgen zullen hebben voor het Sloelijnproject. Derhalve is door NS RIB besloten dat de publikatie van de betreffende Trajectnota/MER niet in november 1999, maar op een later te bepalen tijdstip zal plaatsvinden [7].

Wegverkeer

Havenontsluiting Vlissingen-Oost (aansluiting op de Westerscheldetunnel)

Thans vindt onderzoek plaats naar de gewenste ontsluiting van de haven van Vlissingen-Oost op de Westerscheldetunnel.

Corridorstudie

De verkeerseffecten met betrekking tot wegverkeer richting de A58 als gevolg van de WCT worden in beeld gebracht door middel van een corridorstudie, die op korte termijn door de Provincie Zeeland zal worden uitgevoerd.

Zandwinning

Door de initiatiefnemer zijn contacten aangegaan met de Dienst der Domeinen en Rijkswaterstaat (directie Noordzee) voor de levering van zand voor landaanwinning.

Eigendomsoverdracht

Door de initiatiefnemer zijn inmiddels contacten aangegaan met de Dienst der Domeinen met betrekking tot de eigendomsoverdracht van de planlocatie.

Project Sloerand

Het project Sloerand is opgestart door de Provincie Zeeland en heeft voornamelijk tot doel de leefkwaliteit in het Sloerandgebied te verbeteren.

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

Archeologie

wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen

Archeologische kenmerken

kenmerken die te maken hebben met relictten die stammen uit de periode tot de Middeleeuwen

Autonome ontwikkeling

ontwikkelingen die optreden zonder dat één van de alternatieven wordt uitgevoerd

Barrièrewerking

het terrein inclusief infrastructuur kan een grote of een minder grote barrière vormen voor mens, dier of plant (fysiek en visueel)

Bevoegd Gezag

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

Biotoop

het gebied dat een bepaalde levensgemeenschap inneemt

Commissie voor de milieu-effectrapportage

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

Contour

een lijn getrokken door een aantal punten van gelijke belasting

Cultuurhistorie

het benoemen en verklaren van resultaten van bewonings- en ontginningsgeschiedenis

Cultuurhistorische kenmerken

kenmerken die te maken hebben met de door de mens aangebrachte elementen, patronen en structuren die de ontwikkeling van het landschap illustreren in de historische tijdsperiode

Cumulatieve gevolgen

verschillende vormen van verontreiniging, aantasting en verstoring van het milieu, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig behoeven te zijn, maar van de verschillende vormen tezamen wel

dB(A)

maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor

Deepsea

transoceanisch scheepvaartverkeer, met schepen die te groot zijn om landinwaarts te komen

Ecologie

wetenschap die de relaties tussen organismen en hun omgeving (milieu) bestudeert

Ecologische hoofdstructuur

netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden

Ecosysteem

de samenhang en interacties tussen levende elementen onderling en tussen niet-levende elementen in een bepaalde biotoop

Emissie

uitstoot

Externe veiligheid

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

Fauna

de dierenwereld

Flora

de plantenwereld

Geohydrologie

wetenschap die de samenhang tussen de geologie en het voorkomen en de stroming van grondwater bestudeert

Geologie

wetenschap die de aardkorst en haar ontstaan bestudeert

Geomorfologie

wetenschap die de natuurlijke vorm van het landschap bestudeert, zoals die ontstaan is door geologische processen en eventueel beïnvloed is door menselijk handelen

Grenswaarde

kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd

Hamburg-Le Havre range

havens op het Europese continent waarvan het achterland grotendeels gemeenschappelijk is (de industriële driehoek Noord-Frankrijk - Randstad - Ruhrgebied)

Hoofdtranssportas

verbinding tussen de stedelijke knooppunten en de mainports onderling

Initiatiefnemer

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

Landschap

de ruimtelijke neerslag van de wisselwerking van natuurlijke processen (biotische en abiotische), inclusief het menselijk handelen

MER

milieu-effectrapport (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

Modal split

verdeling over vervoerswijzen (auto, trein, binnenvaart, pijpleiding)

Neobulk

verschijningsvorm van goederen welke zich bevindt tussen de container en de los gestorte bulk. Voorbeelden zijn hout, auto's en staal

Nulalternatief

alternatief waarbij het voornemen niet wordt uitgevoerd en de autonome ontwikkeling zich voortzet; dient als referentiekader voor de effectbeschrijving

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)

Stack

gestapelde containers in opslag

Startnotitie

eerste stap in de m.e.r.-procedure, waarmee de voorgenomen activiteit wordt bekendgemaakt en de milieu-effecten globaal worden aangeduid

Straddle carrier (ook Van carrier genoemd)

mobiel heftuig op rubber banden die één container kan verplaatsen volgens een vrij gekozen traject en maximaal 3 hoog kan stapelen

Studiegebied

gebied waar nog relevante effecten op kunnen treden

Suprastructuur

boven infrastructurele werken noodzakelijke voorzieningen voor de overslag van goederen, zoals kranen

TEU

twenty foot equivalent unit; een eenheidsmaat voor een container

Tijdelijke effecten

het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die optreden bij de aanleg

Toetsingscriterium

criterium aan de hand waarvan in deze studie de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit worden beoordeeld

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 een deepseadienst en lokaal verkeer (b.v. Verre Oosten - Europa en verder naar Balticum, Noorwegen, IJsland). Karakteristiek is het ontbreken van enig landtransport.

Turn-around-time

de tijd tussen aanleggen, laden/lossen en weer afvaren

Value Added Logistics (VAL)

diensten uitgevoerd op of nabij een terminal die waarde toevoegen aan de producten in de logistieke keten

Vegetatie

de ruimtelijke verschijningsvorm van planten in samenhang met de plaatsen waar zij groeien en in de rangschikking die zij uit zichzelf hebben ingenomen

Verkeersafwikkeling

de doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen

Verkeersintensiteit

gemiddelde hoeveelheid verkeer op een weg, in beide richtingen per etmaal

Vervoerscorridor

gebied tussen twee (stedelijke) knooppunten waarin zich de verkeers- en vervoersstromen afwikkelen

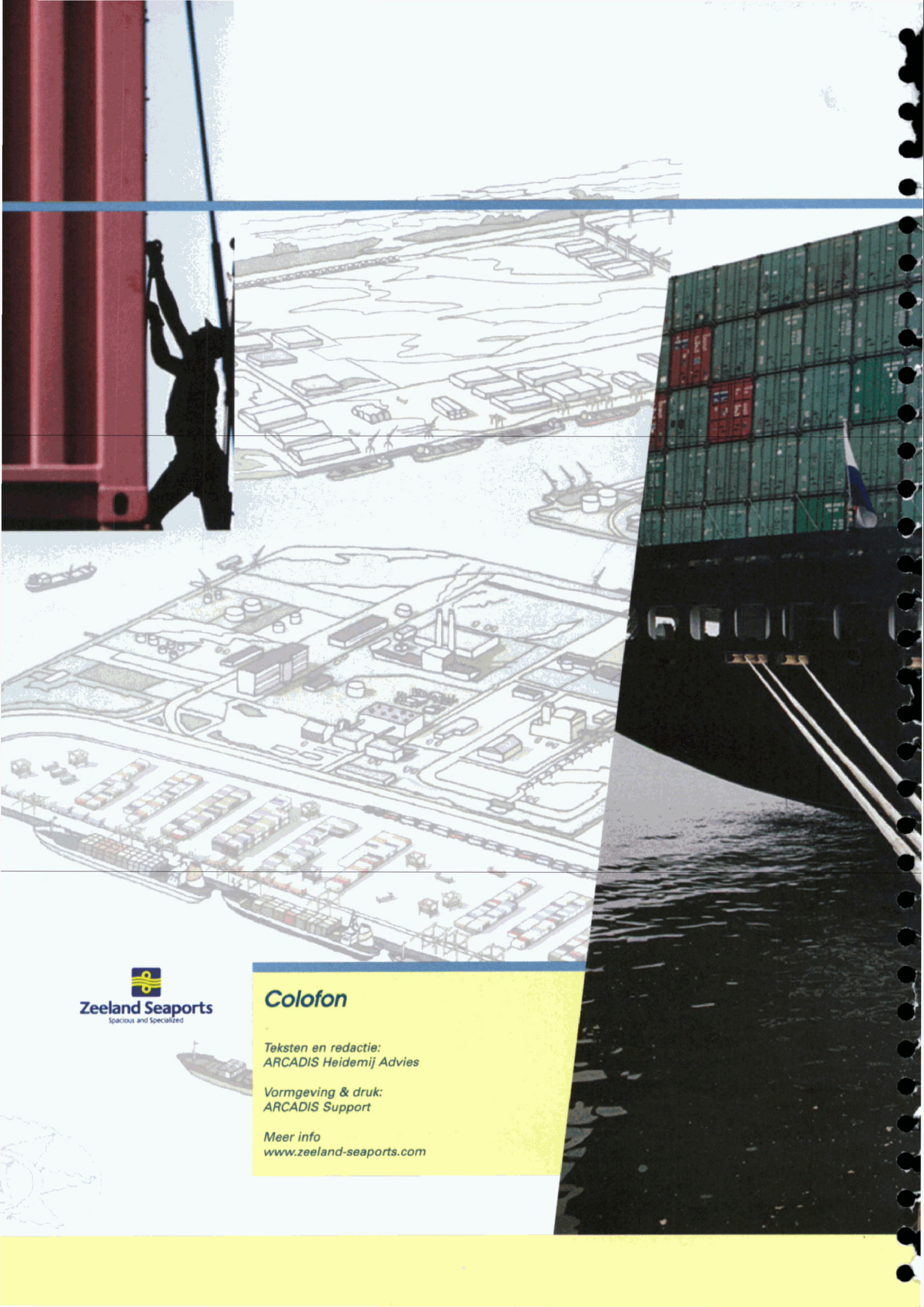
Verstoring

milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen

Bijlage 2

Literatuurlijst

- ¹ PROVINCIE ZEELAND, STREEKPLAN PROVINCIE ZEELAND, 12 SEPTEMBER 1997.
- ² PLANT LOCATION INTERNATIONAL/PRICEWATERHOUSECOOPERS, ANALYSE DOELGROEPEN EN CONCURRENTIEPOSITIE VLISSINGEN, TERNEUZEN EN MOERDIJK, SECTORRAPPORTAGE 1, CONTAINEROVERSLAG, NOVEMBER 1998.
- ³ OCEAN SHIPPING CONSULTANTS, WORLD CONTAINER PORT MARKETS TO 2012, 1999.
- ⁴ COMMISSIE M.I.R. (AUTEUR STEFAN MOREL), CONSEQUENTIES VAN 'BESCHERMINGSFORMULES' STRUCTUURSCHEMA GROENE RUIMTE, HABITATRICHTLIJN, VOGELRICHTLIJN, IN: KENMERKEN, JAARGANG 5 NR. 5 OKTOBER 1998.
- ⁵ MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DIRECTORAAT-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT, PMR - ZUIDWEST-NEDERLAND, INTEGRALE EINDNOTA VARIANTEN ZUIDWEST NEDERLAND, CONCEPT 29 APRIL 1999.
- ⁶ MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DIRECTORAAT-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT, PMR - ZUIDWEST NEDERLAND, VARIANTNOTA CONTAINERS IN VLISSINGEN, CONCEPT 30 JULI 1999.
- ⁷ MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DIRECTIE ZEELAND, EN NS RAILINFRABEHEER, OPTIMALISATIE RAILONTSLUITING SLOE (PERSBERICHT), MIDDELBURG/EINDHOVEN, 1 JULI 1999.



Colofon

Teksten en redactie:
ARCADIS Heidemij Advies

Vormgeving & druk:
ARCADIS Support

Meer info
www.zeeland-seaports.com