

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Wester-
schelde Container Terminal en
de Aanvulling daarop

12 april 2002

1072-332

ISBN 90-421-0882-7
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING	4
3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING	4
3.1 Een volwaardige onderlinge vergelijking van het voorkeursalternatief en het MMA	4
3.2 Het voorkeursalternatief en het MMA conform de stappen van de beide beschermingsformules	5
3.3 Fossielenstrand	9
3.4 Nautische en externe veiligheid	11
3.5 Verkeer en vervoer per spoor en over de weg	12
3.6 Geluid-, trilling- en lichthinder	13
3.7 Monitoring en evaluatie	14

1. INLEIDING

Zeeland Seaports heeft het voornemen tot de aanleg van een “deepsea”-containerterminal aan de noordelijke oever van de Westerschelde aan de buitentzijde van het Sloehavengebied tussen de oostelijke Sloehavendam en de koelwateruitlaat van de energiecentrale Borssele nabij de Europaweg-Zuid: De Westerschelde Containerterminal (WCT).

Op grond van het gewijzigd Besluit milieueffectrapportage 1994 (categorie C4, C11.2 en D13) is voor dit voornemen een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Coördinerend bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van Zeeland; deze besluiten over een herziening van het streekplan. De coördinatie betreft tevens herzieningen van bestemmingsplannen door de gemeenten Vlissingen en Borssele en de concessieverlening op grond van de Wet droogmakerijen en indijking 1904 door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag. In een latere fase zullen nog vergunningen volgens ondermeer de Wet Milieubeheer moeten worden gegeven.

Bij brief van 9 augustus 2001¹ heeft Gedeputeerde Staten van Zeeland als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde MER. Van het MER samen met de hiervoor aangeduide ontwerp-planherzieningen en de concessieaanvraag is op 15 augustus 2001 kennis gegeven in de Staatscourant².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de te nemen besluiten.

In september en oktober 2001 heeft de Commissie toelichting gevraagd op de inhoud van het MER. Daarna vond op 26 oktober 2001 een bespreking plaats waarna de Commissie de conclusie trok dat het MER een aantal essentiële tekortkomingen vertoont. Ze heeft aanbevolen het MER aan te vullen. Het betreft de volgende onderwerpen:

- Een volwaardige onderlinge vergelijking van het voorkeursalternatief⁴ en het MMA⁵ wat betreft positieve en negatieve milieueffecten, dit mede in het

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Met een kadelenkte van 2615 m (netto 2300 m) en een maximale capaciteit/doorzet van 1.500.000 containers per jaar.

kader van een passende beoordeling volgens de beide beschermingsformules van de EU Habitat/ Vogelrichtlijnen en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR).

- Een nadere onderbouwing van de natuurcompensatie, de verlies- en winstbalans voor zowel het voorkeursalternatief als het MMA conform de stappen van de beide beschermingsformules.
- Het weergeven van (de f-N curve van) het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde met het aandeel van de WCT. Tenminste moet ook worden ingegaan op mogelijke maatregelen om de extra verschuiving van de contouren vanwege de WCT te mitigeren.
- De gevolgen van piekintensiteiten in vervoer per vrachtauto in relatie tot mogelijke pieken in woon-werkverkeer.
- De effecten van de geluidbronnen op de aangemeerde schepen.

Na dit overleg is door bevoegd gezag besloten het MER aan te laten vullen. Bij brief van 9 november 2001 (zie bijlage 1a) heeft bevoegd gezag de Commissie gevraagd het toetsingsadvies aan te houden tot na aanvulling van het MER.

De Aanvulling, bestaande uit het rapport Aanvullende informatie op MER Westerschelde Container Terminal van 20 februari 2002, met een tiental bijlagen waaronder een volledig herziene deelstudie Natuur en Ecologie (verder gezamenlijk aangeduid als Aanvulling), zijn de Commissie aangeboden per brief van 20 februari 2002 (zie bijlage 1b) met het verzoek een eindadvies uit te brengen over het MER tezamen met de Aanvulling. Het is de bedoeling de Aanvulling toe te voegen aan het inspraakrapport (waarin wordt ingegaan op de eerdere inspraakresultaten) en deze samen met een aangepast ontwerp-streekplanherziening weer in procedure te brengen. Daarbij wordt tevens het toetsingsadvies van de Commissie gevoegd.

De Commissie heeft bij haar advisering de inspraakreacties betrokken die zij eerder naar aanleiding van het MER van het bevoegd gezag heeft ontvangen⁶. In de tekst van haar advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld in april 2000;
- op eventuele onjuistheden⁷;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸.

⁵ Met een kadelengte van 2250 m (netto 2100 m) en een maximale capaciteit/doorzet van 1.250.000 containers per jaar.

⁶ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁷ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁸ Wm, artikel 7.10.

Tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tenslotte zij opgemerkt dat de Commissie met het vervoer per spoor van containers ten gevolge van aanleg en gebruik van de WCT reeds rekening heeft gehouden in haar toetsingsadvies over het MER Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied (Vlissingen-Oost) van 4 september 2001. Dat advies moet worden beschouwd als zijnde een onderdeel van het voorliggende toetsingsadvies (zie bijlage 5).

2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële informatie aanwezig is in het MER en de Aanvulling daarop** voor een volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over de Westerschelde Container Terminal.

Het MER is over het algemeen goed gestructureerd, is overzichtelijk en toegankelijk, goed leesbaar en duidelijk. Er wordt over het algemeen goed gebruik gemaakt van illustraties en kaartmateriaal.

De Commissie spreekt verder in het algemeen haar waardering uit over de serieuze, probleemoplossende aanpak die uit de Aanvulling naar voren komt. Volgens de Commissie kan dankzij de Aanvulling bevoegd gezag een gemotiveerde keuze maken tussen het voorkeursalternatief en het MMA mede in onderlinge vergelijking met de referentiesituatie. Zij heeft een aantal kanttekeningen bij de Aanvulling, die verder in dit advies nog aan de orde komen. Het betreft in het bijzonder:

- In afwachting van een nadere concretisering van het voorgestelde (nog globale) compensatieplan blijft nog onduidelijkheid bestaan over de volwaardigheid van de voorgestelde buitendijkse compensatie van het verlies aan gekwalificeerd estuariene gebied.
- Het aspect van het behoud/het verlies van het belangrijkste (meest westelijke) deel van het “fossielenstrand” zal bij de besluitvorming moeten worden afgewogen en motivering behoeven. Het eventueel definitief geheel verloren gaan van dit voor Nederlandse begrippen unieke geologische fenomeen kan als een aantasting van wezenlijke kenmerken van het gebied worden beschouwd, waar geen compenserende maatregelen aan tegemoet kunnen komen. Gedurende de gefaseerde aanleg van de WCT-kade zal moeten worden nagegaan in hoeverre en hoe het voornaamste deel van dit geologisch fenomeen in de toekomst kan worden veilig gesteld (zie § 3.3).

Dit algemene oordeel wordt in het volgende nader toegelicht.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In de navolgende paragrafen plaatst de Commissie kanttekeningen, leidende tot aanbevelingen. Deze kanttekeningen betreffen naar haar mening geen essentiële tekortkomingen meer maar hebben betrekking op onderdelen die bij de besluitvorming en de nadere uitwerking ten behoeve van vervolgbesluiten nader kunnen worden bezien.

3.1 Een volwaardige onderlinge vergelijking van het voorkeursalternatief en het MMA

Het MER bevat een MMA dat ook in de ogen van de initiatiefnemer als een realistisch alternatief wordt beschouwd. Bij het MMA wordt met name nagegaan of er minder ruimtebeslag mogelijk is van buitendijks (natuur)areaal en of be-

houd van de functie van het rijkste deel van het fossielenstrand⁹ mogelijk blijft.

Het MMA geeft naast (nadelige) bedrijfseconomische consequenties mogelijk ook beperkingen voor het vervoer van containers per spoor omdat een tweede spoorbundel technisch moeilijk is in te passen (zie ook § 3.5).

In de Aanvulling wordt plausibel gemaakt dat bij het MMA een zeekadelengte behoort van 2100 m netto en dat dat in de praktijk 15 % minder doorzet van containers zal geven bij ongeveer gelijke investeringskosten en vergelijkbare wachttijden voor grote containerschepen. Deze lagere doorzet komt vooral door de reductie van opslagruimte voor containers. De Commissie merkt daarbij op dat dit verlies (deels) gecompenseerd kan worden door het streven naar een wat kortere verblijftijd. De thans aangehouden gemiddelde wachttijd van 5 dagen is nogal 'conservatief'. Beperkte verlaging van de verblijftijd kan substantiële ruimtewinst opleveren en een hogere doorzet mogelijk maken (zowel bij het MMA als bij het voorkeursalternatief).

Op een aantal andere elementen die verschillen kunnen geven tussen het voorkeursalternatief en het MMA wordt in de volgende paragrafen afzonderlijk ingegaan.

3.2 Het voorkeursalternatief en het MMA conform de stappen van de beide beschermingsformules

In het volgende wordt ingegaan op in hoeverre het MER samen met de Aanvulling, in het bijzonder de volledig herziene deelstudie Natuur en Ecologie, de inhoudelijke informatie bevat opdat de passende beoordeling volgens de beide beschermingsformules door bevoegd gezag redelijkerwijs kan worden gemaakt.

Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?

In de Aanvulling wordt voldoende beschreven voor zowel het voorkeursalternatief als het MMA welke arealen biotooptypen door aanleg van de WCT verloren dreigen te gaan en welke diverse (beschermde) soorten planten en dieren daarbij in welke mate in het geding zijn.

In de inspraak¹⁰ wordt naar voren gebracht dat het plangebied¹¹ nauwelijks ornithologische waarde heeft. Volgens de Commissie zullen de relatief smalle strook intergetijdengebied, arm aan voedsel, en de bestaande recreatieve druk op de Kaloot, ook op het meest westelijke deel (fossielenstrand), daaraan mede debet zijn. De Aanvulling heeft volgens de Commissie expliciet duidelijk gemaakt dat het verlies van het plangebied (de Kaloot) door beide alternatieven voor de te beschermen vogelsoorten volgens de Vogelrichtlijn inderdaad verwaarloosbaar is.

⁹ Zie reactie van Naturalis van 19 september 2001 (reactie nr. 28, bijlage 4). Volgens Naturalis levert het meest westelijke deel ca. 90 % van de gevonden fossielen.

¹⁰ Zie reactie Vogelbescherming Nederland (reactie nr. 25, bijlage 4).

¹¹ In verhouding zijn andere beschermde gebieden binnen de SBZ Westerschelde, zoals het Rammekenschor en de Hooze Platen van veel grotere betekenis.

Ook de betekenis van de andere biotopen/leefgebieden in het plangebied die verloren gaan tengevolge van het voorkeursalternatief en het MMA, de betreffende abiotische kenmerken daarvan en de in het geding zijnde soorten (beschermde) planten en dieren komen in kwantitatieve en kwalitatieve zin in de Aanvulling, mede na aanvullende (veld)inventarisaties, voldoende duidelijk aan de orde.

In de Aanvulling wordt geconcludeerd dat de natuurlijke rijkdom van het ondiep watergebied, het slik, de “strekdammen” (hoofden) en duinen weliswaar beperkt is, maar dat het gebied als geheel minder compleet wordt. Dientengevolge moet dit verlies worden gecompenseerd.

Het is de Commissie opgevallen, dat in de Aanvulling ook het verlies aan geulen (dieper dan -10 m) als te compenseren areaal wordt opgenomen. Het gaat om 51-52 ha bij beide alternatieven. De geulen vallen echter niet binnen het Vogelrichtlijngebied en het kerngebied volgens het SGR. Het Habitatrichtlijngebied is wel aangemeld maar nog niet aangewezen en begrensd. In aanmerking nemend dat het geulareaal in de Westerschelde door menselijk ingrijpen nog steeds uitbreidt, is het aannemelijk dat het verlies van een relatief kleine randzone noch de kenmerken en waarden van dit biotooptype noch de samenhang van Natura 2000 significant aantast, temeer daar er verder ook geen geulen worden veranderd door aanleg van de WCT.

Indien niet met de geulen rekening wordt gehouden, is het verlies bij het voorkeursalternatief in totaal ca. 90 ha en ca. 77,5 ha bij het MMA (een verschil van 13,7 %)¹².

Een zo ruim mogelijke compensatie acht de Commissie prijzenswaardig. Gezien de beperkte mogelijkheden van buitendijkse compensatie adviseert de Commissie echter (ook ten behoeve van de juridische duidelijkheid) de compensatie niet in nieuwe geulen te zoeken en een compensatiebalans (met een weging van oppervlak en kwaliteit) te baseren op het verlies van 90 respectievelijk 77,5 hectare aan kwalificerende Westerscheldehabitats.

De Commissie beveelt aan de geulen niet bij het (in elk geval) te compenseren areaalverlies te betrekken.

Zijn er alternatieve oplossingen die de zekerheid kunnen geven dat geen aantasting optreedt?

In het MER wordt volgens de Commissie aangetoond, dat er geen andere, redelijkerwijs te beschouwen locaties gelegen buiten beschermde zones/ SBZ in aanmerking kunnen komen voor een soortgelijke omvangrijke “World Class Terminal”; noch in Zeeland noch in het Sloehavengebied. Gelet op de hoofddoelstelling van het project het leveren van een belangrijke bijdrage aan de regionale economie in Zeeland en het versterken van de Zeeuwse havens, acht de Commissie het reëel dat niet andere locaties, buiten de provincie Zeeland, nader in de beschouwingen zijn betrokken.

In de vorm van het MMA, zoals met name in de Aanvulling beschreven, wordt naar het oordeel van de Commissie ook voldoende inhoud gegeven aan moge-

¹² Zie Volledige herziene Deelstudie Natuur en Ecologie (pag. 56) tabel 8.1: Verlies areaal habitats Kaloot door aanleg voorkeursalternatief en MMA WCT.

lijke mitigerende maatregelen om de nadelige gevolgen voor het natuurlijk milieu te beperken.

Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaats vinden en bij ontstentenis van alternatieve oplossingen?

Voor de beantwoording van de vraag of er sprake is van een zwaarwegend belang om de WCT volgens het voorkeuralternatief dan wel het MMA aan te leggen, bevat het MER informatie die in de Aanvulling nog enigszins nader wordt toegelicht.

Bij de besluitvorming, waartoe eerst nog een nieuwe herziening van het (ontwerp-)streekplan ter visie zal worden gelegd, zal het bevoegde gezag nader (moeten) motiveren in hoeverre deze vraag afdoende kan worden beantwoord.

De Commissie beveelt bevoegd gezag aan bij de besluitvorming nader te motiveren of er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn om het project te rechtvaardigen.

Welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

In de Aanvulling is de te volgen stappenprocedure¹³ in het geval van compensatie goed beschreven. Dit heeft echter nog niet geleid tot een sluitende invulling.

De Commissie beveelt aan bij de presentatie van het nader geconcretiseerd compensatie-ontwerp hier volle invulling aan te geven.

In de volledig herziene deelstudie Natuur en Ecologie wordt een nieuw natuurcompensatieplan in hoofdlijnen uitgewerkt. Daarbij is rekening gehouden met de nieuwe ontwikkeling dat er geen Nieuwlandhaven¹⁴ meer zal worden gegraven in het oostelijk deel van het Rammekenschor en -slik. Tevens is er kennelijk (zie Aanvulling pag. 19) geen sprake meer van verlegging van de westelijke Sloehavendam, zoals in het oorspronkelijke natuurcompensatieplan was opgenomen. Uit de Aanvulling blijkt verder dat de hectares van het zuidelijk deel van de Schorerpolder, die waren aangewezen ter natuurcompensatie van het verlies door de recente verdieping van de Westerschelde worden omgeruild voor binnendijks gelegen compensatiegebied en nu worden meegerekend als buitendijkse compensatie voor de WCT.

Dit betekent een totale buitendijkse compensatie van 30 ha welke dus zal worden toegevoegd aan het bestaande beschermde deel (50 ha) van het Rammekenssschor en slik.

¹³ Het betreft: primair minimaliseren (mitigeren) van verlies aan buitendijkse biotopen, daarna compensatie door tenminste gelijkwaardige buitendijkse biotopen in de directe omgeving. Als aangetoond kan worden dat dit laatste niet (volledig) mogelijk is, dan is de volgende optie compensatie buitendijks elders in het estuarium. Pas als ook dat onmogelijk is, kan aanvullend binnendijkse compensatie in beeld komen.

¹⁴ In het MER wordt de te graven Nieuwlandhaven als een autonome ontwikkeling aangeduid. Indien er een haven moet worden gegraven, is het een m.e.r.-plichtige activiteit. Vergravingen voor de Nieuwlandhaven zijn blijkens de Aanvulling niet meer aan de orde.

Hierbij wordt aangetekend dat de rest van dit schor- en slikcomplex (oppervlaktes worden in het MER en Aanvulling niet gegeven) mogelijk zal verdwijnen door autonome ontwikkelingen.

In elk geval zullen op basis van de beschermingsformules in Habitat/Vogelrichtlijnen en SGR de mogelijke uitstralende effecten van eventuele fysieke ingrepen in het oostelijke, onbeschermde deel van het Rammekensschor en -slik op de natuur van het bestaande reservaatsgedeelte en het toekomstig compensatiegebied (de zogenaamde externe werking) moeten worden onderzocht.

In dit oostelijke deel liggen in principe mogelijkheden tot een grotere buitendijkse compensatie indien wordt afgezien van haventerreinontwikkeling met daardoor een mogelijk meer overtuigende verlies- en winstbalans voor de WCT.

! De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming het overige deel van het Rammekensschor in de beschouwingen over mogelijke buitendijkse compensatie (omvlaggen van de bestemming) te betrekken.

Verder heeft de Commissie uit een nadere mondelinge toelichting (op 19 maart 2002) begrepen, dat het niet de bedoeling is graafwerkzaamheden te verrichten in het bestaande Rammekensschor voor een eventueel aan te leggen getijdengeul naar de Schorerpolder. Nader onderzoek naar de morfologische (on)mogelijkheden van de gewenste natuurontwikkeling dient echter nog plaats te vinden.

Uitgangspunt bij compensatie is dat de (toekomstige) sommering van kwantiteiten (oppervlaktes) en kwaliteiten van de natuurcompensatiemaatregelen in elk geval niet onder moet doen voor wat verloren gaat (inclusief toeslagfactoren). Dat betekent in dit project dat de toekomstige kwaliteit van het buitendijks compensatiegebied navenant hoger dient te zijn dan dat van het qua oppervlak beduidend grotere verlies aan (beschermde) plangebied.

De Commissie acht daarbij de stelling in de Aanvulling juist dat aanvullende binnendijkse compensatie een versterking kan betekenen voor de natuur in de Westerschelde, met name door het bieden van broed- en rustgebied voor vogels die buitendijks foerageren. Daarmee kan het beoogde binnendijkse compensatiegebied qua oppervlakte echter niet zonder meer gelijk worden gesteld aan de estuariene natuur van de Westerschelde zoals in de Aanvulling (zie pag. 57, 65 en 69) wordt gedaan.

Een volledige beoordeling van de 'compensatiebalans' zal daarom pas mogelijk zijn zodra het compensatie-ontwerp uit de Aanvulling een nadere uitwerking heeft gekregen.

! De Commissie beveelt aan het compensatie-ontwerp nader te concretiseren voorafgaande aan de definitieve besluitvorming en bij de besluitvorming een duidelijk beoordelingskader vast te stellen voor de te bereiken doelen van de compensatiemaatregelen wat betreft de na te streven proceskenmerken (zoals morfodynamiek en hydrodynamiek buitendijks en binnendijks) en patroonkenmerken (soorten en typen). Dit ook ten behoeve van de evaluatie achteraf.

Bij de nadere uitwerking van het (nieuwe) ontwerpplan voor de compensatie zal rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid van archeologi-

sche locaties¹⁵. Blijkens de Aanvulling is inmiddels een aanvullend archeologisch onderzoek opgestart zodat met de resultaten daarvan rekening kan worden gehouden.

De Habitatrichtlijn schrijft met betrekking tot compensatie voor dat negatieve effecten voorafgaande aan de uitvoering van de plannen (tot aanleg en gebruik van de WCT) moeten worden gecompenseerd, hetgeen ook in de Aanvulling wordt opgemerkt. In dit verband wordt in de inspraak gesteld¹⁶ dat deze compensatieplannen tegelijkertijd door bestemmingsplanherzieningen zou moeten worden vastgelegd. Uit de Aanvulling blijkt dat de gemeente Vlissingen van plan is daarvoor het bestemmingplan te herzien.

De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming tijdig voorwaarden te scheppen dat tijdig veilig wordt gesteld dat uitvoering van het natuurcompensatieplan voorafgaand aan de eventuele aanleg van de WCT daadwerkelijk zal plaats vinden.

Beschermingsformules SGR

De informatie benodigd voor de beoordeling volgens de beschermingsformule uit het SGR is overeenkomstig de Habitat/Vogelrichtlijnen. Daarbij kunnen soortgelijke kanttekeningen als hierboven worden geplaatst.

Op één mogelijk criterium bij de beoordeling van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden door de voorgenomen activiteit wordt in de volgende paragraaf afzonderlijk ingegaan: het fossielenstrand.

3.3 Fossielenstrand

In het MER worden met betrekking tot het beperken of vervangen van het verlies van het fossielenstrand “De Kaloot” de volgende maatregelen genoemd:

1. Het in tact laten van 350 m strand door een kortere kade (zie MMA).
2. Het beter toegankelijk maken van alternatieve vindplaatsen zoals de stranden van Ritthem en de Hooje Platen.

Het is hoogst onzeker dat het praktisch haalbaar is de condities van de vindplaats Ritthem zo danig aan te passen dat de kans dat er meer fossielen gaan aanspoelen, wordt vergroot. Het aanpassen van de condities van de vindplaats Ritthem acht de Commissie vooral niet realistisch omdat deze vindplaats ten westen van “De Kaloot” ligt en hiervan wordt gescheiden door de (diepe) vaarroute naar de Sloehavens. Deze vaargeul moet open blijven en zal een toename van de aanvoer van fossiele schelpen e.d. op het strand bij Ritthem tege houden.

¹⁵ Zie reacties van ROB en Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland (inspraakreacties nr. 5, 24, bijlage 4).

¹⁶ Zie reactie van de Zeeuwse Milieufederatie, mede namens Staatsbosbeheer, Stichting Het Zeeuwse Landschap en de Vereniging Natuurmonumenten (inspraakreactie nr. 16, bijlage 4), waarin in bijlage 3 wordt gesteld dat “ Het verbaast de ZMF overigens dat wel de bestemmingplanherzieningen voor de WCT ter visie liggen, maar niet het Bestemmingsplan waarin de natuurcompensatie moet worden geregeld. De natuurcompensatie dient juridisch / planologisch afgedekt te zijn voordat de ingreep wordt uitgevoerd.”

Het beter toegankelijk maken van het beschermde gebied de Hooge Platen, middels excursies acht de Commissie in theorie een mogelijkheid. Daarbij zou echter moeten worden voorkomen dat verstoring van broedende en foeragerende (beschermde) vogels, zeehonden e.d. optreedt op deze terreinen van het Zeeuws Landschap. Dit laatste voorbehoud zal de praktische bruikbaarheid van deze oplossing naar verwachting sterk beperken. Op de overige stranden (Cadzand en Domburg) zijn de fossielen over het algemeen van een andere ouderdom en kunnen (ook qua rijkdom en wetenschappelijke waarde) niet als vervangend voor de vindplaats Kaloot worden beschouwd.

3. Het opbaggeren van fossielen uit de vaargeul en het dumpen van de baggerspecie op een nader aan te geven locatie.

Het opbaggeren van fossielen uit de vaargeul en deze op een locatie dumpen, acht de Commissie een reële mogelijkheid. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de archeologische vondsten uit een gebaggerde kleilaag na de bouw van de Slufterdam en de fossielen afkomstig uit de grindhopen bij de firma Zand en Grint Vlissingen te Vlissingen. Deze kunstmatige substituuatregelen gunste van vooral amateur-fossielenzoekers zullen echter geen volledige compensatie kunnen bieden indien “De Kaloot” geheel verloren gaat.

Naar aanleiding van de inspraak¹⁷ heeft de Commissie verder de volgende, nuancerende kanttekeningen:

- Het is juist dat de Kalootvondsten biogeografische aanknopingspunten bieden. Er spoelen echter door een samenspel van de dynamiek van de Westerschelde fossielen aan uit 6 verschillende tijdvakken (Eoceen, Oligoceen, Mioceen, Pliocene, Pleistoceen en Holoceen), afkomstig uit laagpakketten, die tot verschillende formaties behoren. Het is niet precies bekend uit welke diepte en dus uit welke laag een fossiel afkomstig is. De Kaloot is dan ook niet te beschouwen als een echte type-vindplaats. Een typelocaliteit moet heel precies omschreven kunnen worden. De grootste beperking van de vindplaats Kaloot in wetenschappelijke zin is dan ook dat het geen ‘in situ’ vindplaats (aan de hand van boringen of een groeve) is.
- De wetenschappelijke waarde voor het taxonomisch onderzoek van de Tertiaire mollusken en gastropodenfauna's is inderdaad aanzienlijk.
- Diverse opmerkingen in het MER die er op zouden duiden dat in de autonome ontwikkeling, door het langzaam terugtrekken van de vooroever, deze vindplaats aan waarde zal verliezen dan wel definitief verloren gaat, zijn nauwelijks gefundeerd.

De toekomstige wetenschappelijke waarde van de vindplaats blijft in de autonome ontwikkeling, volgens de Commissie, ondanks allerlei mogelijke detailkanttekeningen, dan ook onverlet.

De Commissie heeft tevens de Aanvulling (zie pag. 17 waarin de resultaten van de workshop in bijlage 3 van de Aanvulling worden geresumeerd) in haar

¹⁷ Zie de reacties nr. 22, 23, 28, 30, 68, 72 e.a. (bijlage 4).

beschouwing betrokken. De conclusie dat de soortenrijkdom sterk zal afnemen wordt niet zondermeer door de Commissie onderschreven.

Er dient nog aannemelijk te worden gemaakt waarom bij handhaving van het meest westelijk deel van het strand en zonder vergraving van de betreffende vooroever de aanvoer van de fossielen niet door zal gaan. Voor een juiste beoordeling is tenminste nog duidelijkheid nodig over de veranderingen in het profiel van de vooroever zowel ter hoogte van de WCT-kade als bij en nabij het strandvak OHD.

Tijdens de gefaseerde aanleg van de WCT-kade kan met een uitgekiend monitoringprogramma worden nagegaan in welke mate op het meest westelijke deel van het strand fossielen blijven aanspoelen.

Een dergelijke aanpak biedt mogelijk de gelegenheid de besluitvorming over het wel of niet verloren laten gaan van het fossielenstrand uit te stellen totdat meer bruikbare informatie beschikbaar is gekomen.

De Commissie beveelt aan met een uitgekiende monitoring met mogelijkheden tot bijsturing gedurende de gefaseerde aanleg van de WCT-kade na te gaan hoe het voornaamste deel van dit geologisch fenomeen in de toekomst kan worden veilig gesteld.

Het aspect van het behoud/het verlies van het belangrijkste (meest westelijke) deel van het “fossielenstrand” zal bij de besluitvorming moeten worden afgewogen en motivering behoeven.

3.4 Nautische en externe veiligheid

Nautische veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde

Uit het MER valt af te leiden, dat de komst van de WCT een toename van de verkeersdruk op de Westerschelde geeft en een toename van het aantal kritieke ontmoetingen van 20-25% (volgens de ‘worst case’). Een extra toename van 20-25 % kan niet als gering, zoals het MER stelt, worden beschouwd.

Blijkens het MER (pag. 191) en de Aanvulling heeft de verbetering van het nautische verkeersmanagement op de Westerschelde momenteel de volle aandacht van het bevoegd gezag in Nederland en België. Dit met name ook vanwege het streven de risico's ten gevolge van het vervoer van ammoniak te beperken. De Commissie constateert dat er hard aan wordt gewerkt deze problematiek op te lossen. Zij gaat er van uit dat dit tot duidelijke resultaten zal leiden.

De Aanvulling (zie hoofdstuk 4) maakt duidelijk dat een relatief groot aantal woningen en andere gevoelige objecten, met name in Vlissingen, binnen de 10^{-6} contour valt voor het individueel risico ten gevolge van met name het transport van ammoniak over de Westerschelde. Dit benadrukt de wenselijkheid voor het nemen van maatregelen. Naast de in de Aanvulling genoemde fundamentele bronmaatregelen ter beperking van het aantal ammoniaktransporten, worden voor het extra risico dat specifiek valt toe te schrijven aan (het gebruik van) de WCT een aantal specifiek te nemen nautische beheersmaatregelen beschreven. De implementatie van genoemde maatregelen en in hoeverre ze doeltreffend zijn, dient te worden bewaakt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

Reeds in de huidige situatie bestaan er knelpunten in de externe veiligheid. Aan de knelpunten in het groepsrisico bij Goes en Kapelle langs de (geoptimaliseerde) Sloespoorlijn zal de eventuele komst van de WCT niet of nauwelijks bijdragen (zie toetsingsadvies over het MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe; bijlage 5 pag. 5).

Domino-effecten

In het MER (pag.179) staat vermeld, dat de terminal geen bedreiging vormt voor de omliggende bedrijven. Daarbij wordt aangegeven, dat in het detailontwerp van de terminal bij de keuze van de locaties voor containers van gevaarlijke stoffen rekening zal moeten worden gehouden met de aanwezigheid van het nabijgelegen Atofina.

Uit het MER blijkt niet dat in dit kader reeds rekening is gehouden met de resultaten van recent opgestelde veiligheidsrapportages voor de veiligheidsrapportplichtige bedrijven in de directe omgeving van de WCT. Er wordt in het MER in dit kader slechts naar oudere studies verwezen. Het is dan ook niet uitgesloten dat de nieuw bepaalde effectafstanden rondom een of meer van deze bedrijven zodanig groot zijn, dat zij over het terrein van de WCT zullen komen te liggen, met mogelijke veiligheidsconsequenties voor het daar aanwezige personeel van dien.

- ! De Commissie beveelt aan bij het nader ontwerp van de inrichting van de terminal rekening te houden met de resultaten van recente veiligheidsrapportages van omliggende bedrijven en die resultaten tevens bij het nader uitwerken van rampenbestrijdingsmaatregelen te betrekken, ook ten behoeve van werknemers.

3.5 Verkeer en vervoer per spoor en over de weg

Ten aanzien van de milieugevolgen ten gevolge van de WCT van de toename van het goederenvervoer over de (geoptimaliseerde) Sloelijn en verder over de hoofdspoorlijn Vlissingen - Roosendaal verwijst de Commissie kortheidshalve naar het toetsingsadvies van 4 september 2001 over het MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe (zie bijlage 5).

Volgens het MER zal het MMA tot gevolg hebben dat er niet voldoende ruimte aanwezig is voor een tweede spoorbundel op het terminalterrein. In de Aanvulling wordt, mede ondersteund door tekeningen, helder aangetoond dat een tweede spoorbundel moeilijk is in te passen. Volgens de Aanvulling zal de modal split 4% hoger zijn voor de weg (en lager voor spoor) bij het MMA dan bij het voorkeursalternatief. Hoewel het MMA bedrijfsmatig zal leiden tot minder doorzet en tot een relatief hoger wegaandeel is de belasting door het wegverkeer (vervoersvolume over de weg) in absolute zin vergelijkbaar met die van het voorkeursalternatief.

- ! De Commissie geeft in overweging de aanleg van een tweede spoorbundel bij (de keuze voor) het MMA niet onmogelijk te maken voor het geval in de toekomst de logistieke, technische en markttechnische randvoorwaarden veranderen.

Het MER gaf onvoldoende inzicht in de gevolgen van piekintensiteiten in vervoer per vrachtauto in relatie tot mogelijke pieken in woon-werkverkeer. In de Aanvulling wordt voldoende en duidelijk op dit onderwerp in gegaan, ook op

de intensiteit van het te verwachten doorgaand verkeer over de Dammenroute en via de Midden Zeelandroute. De berekeningen, die resulteren in enkele vrachtwagens per dag per richting over deze routes, acht de Commissie plausibel gelet op het nu reeds gerealiseerde hoge aandeel vervoer per binnenvaart tussen deze regio, Antwerpen en Rotterdam. De extra belasting van de genoemde routes valt binnen de onzekerheidsmarges. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de mogelijkheid van short sea containervervoer tussen de WCT en de terminals in de haven van Rotterdam.

In de Aanvulling wordt op pagina 9 aangegeven dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling een lichte verhoging van de (verkeers)onveiligheid met 3-5% is te verwachten. Aangezien het landelijk beleid gericht is op een substantiële verlaging van de ongevalsrisico's, ligt hier een (provinciale) verantwoordelijkheid voor versnelde invoering van een duurzaam veilige infrastructuur of andere beheersmaatregelen om de beoogde doelen te bereiken. Ook de veiligheid bij overwegen verdient nadere aandacht. Ook hier streeft het rijksbeleid een substantiële verlaging na¹⁸.

De Commissie beveelt aan om de mogelijke filevorming te bewaken en de mogelijke toename van verkeersonveiligheid, mede in het licht van piekintensiteiten, concreet te vertalen in prioriteiten bij de implementatie van het programma Duurzaam Veilige Infrastructuur.

3.6 Geluid-, trilling- en lichthinder

Geluideffecten van aangemeerde schepen

Bij de inventarisatie van de geluidbronnen in het MER ontbrak de brongroep geluidsbronnen op de aangemeerde schepen. Aan de hand van de Aanvulling kan worden vastgesteld, dat het meenemen van deze geluidsbron een significante toename met 1,0 tot 1,7 dB(A) tot gevolg heeft van de geluidemissie van het WCT-terrein. Dit resulteert in een toename van circa 0,2 dB(A) ter plaatse van Borssele.

Deze toename is gebaseerd op de geluidsproductie door een drietal zeeschepen voor de kade (en drie binnenschepen), zijnde ca. 50% van de maximale aanlegcapaciteit voor zeeschepen. Deze geluidsemissie dient echter bepaald te worden voor de zogenaamde "representatieve bedrijfssituatie", die is te interpreteren als de 12^e luidruchtigste dag.

Een nadere analyse is van belang omdat de gevolgen van de voorgenomen activiteit in termen van geluidniveaus in het MER worden afgezet tegen de te verwachten toename volgens de autonome ontwikkeling zonder WCT. Hierbij wordt gesteld, dat de voorgenomen activiteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling een verbetering inhoudt, ondanks het feit dat er een aanzienlijke uitbreiding van de industriële bedrijvigheid plaatsvindt. Dit kan alleen verklaard worden als het bedrijventerrein anders met (zeer) lawaaiige activiteiten wordt ingevuld. In het MER wordt deze aanname niet plausibel gemaakt. Dat dit wel een realistische aanname is, wordt tegen gesproken door het feit dat deze autonome invulling een overschrijding van de zonegrens en van bij Koninklijk Besluit vastgestelde maximale toelaatbare grenswaarden zou hebben opgeleverd.

¹⁸ Zie reactie van de gemeenten Goes, Kapelle en Reimerswaal (reactie nr. 9, bijlage 4).

Verder dienen mogelijkheden om met brongerichte maatregelen de geluidproductie van de WCT te reduceren nog nader in kaart te worden gebracht.

- ! De Commissie beveelt aan na te gaan in hoeverre er met name rondom Borssele nog voldoende geluidsruimte is voor toekomstige ontwikkelingen op het bedrijventerrein gelet op de vastgestelde zone.

Lichthinder

De verlichting van het terminalterrein zal aan de zichtbaarheid 's avonds en 's nachts bijdragen. De betreffende uitstralingseffecten kunnen eventueel nadelig uitwerken op de avifauna en tot hinder voor de scheepvaart door de nabije vaargeul de Honte aanleiding geven. In hoofdstuk 9 van de volledig herziene deelstudie Natuur en milieu wordt het eerste punt een resterende leemte in kennis genoemd. De hinder voor de scheepvaart komt elders in de Aanvulling aan de orde.

- ! De Commissie beveelt aan bij de nadere uitwerking van het ontwerp nader aandacht te besteden aan een gerichte belichting met zo min mogelijk uitstralingseffecten.

3.7 Monitoring en evaluatie

Er blijft nog een aantal onzekerheden bestaan die bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de WCT en van het natuurcompensatieplan en in de praktijk nader invulling en bewaking behoeven. Monitoring van de feitelijke effecten en evaluatie van de resultaten daarvan zal dan ook geboden zijn.

Het is tevens van belang tijdens de gefaseerde ontwikkeling van de WCT na te gaan in hoeverre de gestelde doelen daadwerkelijk worden bereikt en de verwachte (positieve en negatieve) milieugevolgen daadwerkelijk optreden, opdat zo nodig kan worden bijgestuurd.

Hoofdstuk 16 van het MER bevat een overzicht van de huidige leemten in kennis en in § 16.2 van het MER is een goede aanzet tot een evaluatieprogramma opgenomen.

- ! De Commissie wil in het bijzonder de volgende onderwerpen bij de bepaling van het evaluatieprogramma benadrukken:

- monitoring en evaluatie van mogelijkheden tot behoud van het meest waardevolle deel van het fossielenstrand gedurende de gefaseerde uitbouw van de WCT-kade;
- het vervolgen van de mate van doelbereik van de natuurcompensatiemaatregelen en de bepaling van de feitelijke natuureffecten (biologische monitoring);
- de monitoring (door berekeningen) van de bijgestelde individuele risicocontouren en het groepsrisico ten gevolge van het treffen van de voorgenomen bronmaatregelen en nautische verkeersmanagementmaatregelen;
- monitoring van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten.