

Aanleg Westerschelde Containerterminal (WCT) provincie Zeeland

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

4 november 2008 / rapportnummer 2145-45

1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM), een samenwerkingsverband van Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam, heeft het voornemen om de Westerschelde Container Terminal (WCT) aan te leggen. De WCT komt buiten de dijk van de Sloehaven, in de Westerschelde, en bestaat uit een ca. 2000 m lange zeekade met een terreinbreedte van ca. 500 m. De overslagcapaciteit is 2 à 2,5 miljoen TEU zeekademoves.

Voor de activiteit wordt een inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan) gemaakt. Provinciale Staten van de provincie Zeeland moeten hierover een besluit nemen. Daarnaast moet voor de landaanwinning een concessie verleend worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Ter onderbouwing van deze besluiten wordt m.e.r. doorlopen.¹

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- *nut en noodzaak* Inzicht in de achtergrond van de voorgenomen activiteit, een onderbouwing van ‘nut en noodzaak’ en een onderbouwing van de functionele eisen aan de terminal;
- *Natura 2000* De effecten van de landaanwinning en het gebruik van de terminal op de natuurwaarden van het Natura 2000 gebied Westerschelde; met name (maar niet alleen) de effecten op de habitattypen “Embryonale wandelende duinen” en “witte duinen” en het ontwikkelingsperspectief van deze habitattypen in de verschillende alternatieven;
- *achterlandverbindingen* De verdeling van de vervoersstromen over weg, spoorweg en binnenvaart en de aan het transport gerelateerde effecten op de leefomgeving. Inzicht in de huidige en benodigde capaciteit van de infrastructuur en eventuele knelpunten daarin;
- *samenhang ontwikkelingen in de haven* Inzicht in de effecten van de WCT apart en in samenhang met het totaal van alle voorgestane ontwikkelingen in de Sloehaven. Zinnige en onderbouwde scenario’s wat betreft de autonome ontwikkeling, waarschijnlijk resulterend in twee referentiesituaties, om de bandbreedte van de ontwikkelingen en de effecten daarvan te onderzoeken.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

¹ Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie en andere projectgegevens. Zie bijlage 2 voor een lijst van de zienswijzen en adviezen die de Commissie via bevoegd gezag heeft ontvangen.

2. ACHTERGROND, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

2.1 Achtergrond van de voorgenomen activiteit en doelstelling

2.1.1 Nut en noodzaak/MKBA

Gezien de geschiedenis en de kenmerken van het initiatief is het van belang dat alle argumenten om het nut en de noodzaak van het initiatief te onderbouwen op transparante wijze bij elkaar worden gezet.

De Commissie heeft begrepen dat er voor het aantonen van het maatschappelijk nut een actualisering zal worden gemaakt van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) voor de WCT. Het is belangrijk dat de uitgangspunten voor het MER en deze MKBA op elkaar zijn afgestemd. Dit geldt vooral voor:

- de in beschouwing genomen alternatieven;
- de veronderstellingen ten aanzien van het nul-alternatief in de MKBA versus de referentiesituatie(s) in het MER;
- de (groei)scenario's ten aanzien van de aanvoer, overslag, bewerking en afvoer van containers en de daarmee verbonden beelden over het functioneren van de containerterminal binnen de vervoersmarkt, in ruimtelijk perspectief en op de arbeidsmarkt.

De ontwikkelingen op de internationale vervoersmarkt in relatie tot de marktpositie en ontwerpeisen aan de WCT kennen grote onzekerheden. Maak daarom de scenario's voor marktontwikkeling (volume) en gebruik van de achterlandverbindingen (aan- en afvoer), inclusief de onderliggende aannamen, expliciet.

2.1.2 Doelstelling

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

Ten opzichte van de eerdere procedure is dit een sterk ingeperkte doelstelling, die weinig ruimte laat voor alternatieven. Met name valt op dat in de doelstelling exact de gewenste locatie is aangegeven. Dit maakt dat eventuele binnendijkse – en andere locatie alternatieven bij voorbaat buiten beschouwing gelaten worden (zie ook §3.2). Onderbouw deze gewijzigde doelstelling goed in het MER. Hier wordt ook in verschillende zienswijzen en adviezen² op aangedrongen.

Verder wordt in diverse zienswijzen³ gevraagd de doelstelling aan te vullen met een economische component. Ga hier in het MER op in.

² o.a. in zienswijze nr. 5 van de Zeeuwse Milieufederatie en de reactie (nr. 12) van de Provinciale Commissie Omgevingsbeleid

³ o.a. in zienswijze nr. 1 van de Kamer van Koophandel en de reactie (nr. 12) van de Provinciale Commissie Omgevingsbeleid

2.2 Beleidskader

Het ontwerp-aanwijzingsbesluit 'Natura 2000 gebied 122 - Westerschelde & Saeftinghe' van eind 2006 is niet opgenomen in het beleidskader. Zolang het aanwijzingsbesluit nog niet definitief is, adviseert de Commissie de effecten van het initiatief te toetsen aan de in dit besluit opgenomen instandhoudingdoelstellingen.

2.3 Te nemen besluit(en)

De te nemen besluiten zijn toegelicht in de startnotitie. Beschrijf in het MER welke vervolgbesluiten nog genomen moeten worden om de WCT te kunnen realiseren.

Maak ook ten aanzien van de overige ontwikkelingen in de Sloehaven duidelijk welke besluiten al wel en welke nog niet genomen zijn. Dit is van belang voor de bepaling van de autonome ontwikkeling en de referentiesituaties (zie ook §3.3).

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

Activiteiten

De terminalactiviteiten zijn beschreven in de startnotitie. De aanlegactiviteiten- en werkzaamheden zijn nog niet beschreven. Doe dit in het MER alsnog. Ga in op eventuele heiwerkzaamheden en de duur daarvan. Beschrijf hoe het zand voor de landaanwinning wordt aangevoerd en opgebracht en of er als gevolg daarvan sprake is van vertroebeling en slibafzetting.

In de startnotitie wordt aangegeven dat de zandwinning voor de ophoging buiten de scope van het MER valt, omdat deze reeds vergund is. De Commissie gaat daarom in dit advies niet in op de zandwinning en de effecten daarvan.

Vervoerwijzen en infrastructuur

Beschrijf in het MER de aard en volumes van de transportstromen die worden gegenereerd door de WCT. Ga in op de vervoerwijzen en de verdeling over spoor, weg, binnenvaart en zeevaart. Beschrijf van welke (bestaande en toekomstige) infrastructuur gebruik wordt gemaakt en welke uitbreidingen of aanpassingen noodzakelijk zijn. Zoals opgemerkt in §2.1 moeten de scenario's voor marktontwikkeling (volume) en gebruik van de achterlandverbindingen (aan- en afvoer, modal split), inclusief de onderliggende aannamen, expliciet gemaakt worden.

Mitigerende maatregelen

Beschrijf in het MER welke mitigerende maatregelen genomen worden, bijvoorbeeld ter beperking van geluidoverlast en licht- en trillingshinder en ten behoeve van de luchtkwaliteit, zowel op het terminalterrein als langs de (spoor)wegen. Beschrijf hoe tijdens de aanleg vertroebeling en slibafzetting beperkt worden.

3.2 Alternatieven en mma

3.2.1 Scope van de alternatieven

Binnendijkse terminal

Binnen de gekozen doelstelling kan de Commissie zich vinden in de alternatieven. Zoals opgemerkt in §2.1 is de doelstelling echter zeer krap geformuleerd. Een binnendijks alternatief valt daardoor buiten de scope van de doelstelling, terwijl inmiddels blijkt, door de ontwikkelingen op het terrein van Verbrugge aan de Quarleshaven, dat het waarschijnlijk mogelijk is ook daar grootschalige containeroverslag te realiseren. Hoewel het dus buiten de doelstelling valt, adviseert de Commissie in het MER goed te onderbouwen waarom een binnendijkse terminal niet als alternatief wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld als de ontwikkelingen bij Verbrugge niet door zouden gaan.

Locatiealternatieven

Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor het Natura 2000-gebied Westerschelde geldt dat een passende beoordeling opgesteld moet worden, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.⁴ Indien uit de passende beoordeling niet de zekerheid kan worden verkregen dat geen schadelijke gevolgen optreden voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied, kan geen toestemming worden verleend voor het project, tenzij de zogeheten ADC-toets⁵ wordt doorlopen.

In dat kader kan het dus nodig zijn dat andere (locatie)alternatieven dan de alternatieven die passen binnen de gekozen doelstelling aan de orde komen.

3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Onderzoek, naast de elementen die worden genoemd in de startnotitie, in het mma (meest milieuvriendelijk alternatief) of een kleinere buitendijkse terminal mogelijk is, op basis van de te verwerken volumes en het aantal tegelijkertijd afmerende schepen, of door een verdergaande samenwerking binnen de havens.

Onderbouwing afmetingen WCT

Geef een nadere onderbouwing van de gekozen afmetingen. Betrek daarbij het aantal tegelijkertijd afmerende schepen en de beoogde overslagcapaciteit. Ga in op de vraag of alternatieven die uitgaan van een kortere kadelenkte en/of een minder diepe terminal reëel zijn. Werk deze dan in ieder geval als onderdeel van het mma uit.

Samenwerking met overige containeractiviteiten in de Sloehaven

In de doelstelling is opgenomen dat het functioneren van de WCT “in samenhang met de overige containeractiviteiten in Vlissingen-Oost” wordt gezien. In de voorgestelde alternatieven wordt geen rekening gehouden met een dergelijke samenhang c.q. potentiële afstemming met de andere initiatieven voor con-

⁴ Als een passende beoordeling aan de orde is dient deze te worden opgenomen in het MER.

⁵ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Nbw respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling?
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

taineroverslag binnen de haven. Beargumenteer in het MER of een functionele afstemming tussen de terminals kan leiden tot een verkleining van de voor de WCT benodigde ruimte.

3.3 Autonome ontwikkeling en referentiesituaties

Twee referentiesituaties

Als referentie voor de effecten van de alternatieven moet de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling beschreven worden. Bij de autonome ontwikkeling moet uitgegaan worden van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, kunnen hiervoor verschillende scenario's worden uitgewerkt. Een belangrijk voorbeeld hiervan is de mogelijke ontwikkeling van containeroverslag op een Verbrugge Container Terminal (VCT, zie hieronder).

Werk twee referentiesituaties uit: één met de huidige situatie plus reeds in gang gezette ontwikkelingen en één met de maximale (reëel) te verwachten ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van containeroverslag op een VCT. Onderbouw welke ontwikkelingen in welke referentiesituatie worden opgenomen. Maak de aannames binnen de referentiesituaties duidelijk, bijvoorbeeld ten aanzien van de modal split gekoppeld aan de overslag op een VCT.

Ontwikkelingen binnen de haven/gevolgen voor achterlandverbindingen

De startnotitie meldt dat andere initiatieven gericht op containeroverslag, waaronder de Scaldia Containerterminal en een VCT deels reeds vergund zijn en deels naar verwachting toelaatbaar zijn op grond van de bestaande bestemmingsplannen. Daarom worden deze activiteiten in de startnotitie als onderdeel van de autonome ontwikkeling gezien. Volgens de Commissie kan een VCT op dit moment echter niet zonder meer als autonome ontwikkeling worden gezien.

Een juiste referentiesituatie is met name van belang voor de bepaling en de waardering van de effecten op de achterlandverbindingen. De startnotitie beargumenteert het initiatief onder andere vanwege de beschikbaarheid van congestievrije achterlandverbeteringen. De verwachte grootschalige ontwikkeling van containeroverslag *binnen* het bestaande havengebied kan op zichzelf al significante effecten hebben op de kwaliteit van de achterlandverbindingen en de leefomgeving. Als deze ontwikkelingen niet door zouden gaan, ontstaat mogelijk een ander beeld.

Duinvorming in de autonome ontwikkeling

Ga in het MER in op de autonome duinontwikkeling. Uit diverse achtergrondrapporten kan afgeleid worden dat op den duur vrijwel alle duinen van de Kaloot verdwijnen als gevolg van het gestaag verder naar het noorden opdringen van de Honte en de in de toekomst onvermijdelijke vastlegging van de vooroever. Beschrijf welke ingrepen, bijvoorbeeld zandsuppleties ten behoeve van duinvorming, ook in de autonome ontwikkeling al aan de orde zijn.

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Natuur en geomorfologie

4.1.1 Beschermde habitats en soorten

In de gebiedsbeschrijving van het concept-aanwijzingsbesluit Westerschelde wordt expliciet de duinvorming bij Rammekenshoek, de Kaloot en de Hooge Platen genoemd.

De volgende habitattypen zijn op voorhand in ieder geval belangrijk voor de voorgenomen activiteit. Beschrijf de effecten op deze habitattypen en beargumenteer of hier sprake is van schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de Westerschelde. Neem daarbij de huidige staat van instandhouding en de eventuele herstelopgaven in acht. Geef bij de beschouwingen aan wat de gevolgen van de WCT zijn voor de mogelijkheden om aan de verbeterdoelstelling te voldoen. Betrek hierbij de verwachte autonome ontwikkeling van de habitattypen en het ontwikkelperspectief bij de diverse alternatieven.

- *H1130 Estuaria* Doel is uitbreiding van oppervlakte en verbetering van kwaliteit. Het gebiedendocument geeft aan dat de staat van instandhouding zeer ongunstig is. Oppervlaktevergroting is noodzakelijk ten behoeve van laag-dynamische natuur voor herstel van biodiversiteit. Uitbreiding van de oppervlakte van het estuarium is bovendien noodzakelijk om de doelen voor habitattypen H1310 Zilte pionierbegroeiingen en H1330 Schorren en zilte graslanden te realiseren. Verder zijn de geleidelijke overgangen naar schorren en duintjes van belang.
- *H2110 Embryonale wandelende duinen* Doel is behoud van oppervlakte en kwaliteit. Volgens het gebiedendocument is dit habitatype thans in gering oppervlakte aanwezig bij Rammekenshoek, de Kaloot, de Verdrongen Zwarte Polder en op de Hooge Platen. Van belang is dat er in het mondinggebied abiotische en ruimtelijke randvoorwaarden aanwezig blijven om, in samenhang met H2120 Witte duinen, dit dynamische type te laten ontstaan.
- *H2120 Wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* ("witte duinen")* Doel is behoud van oppervlakte en kwaliteit. Volgens het gebiedendocument is dit habitatype nog in gering oppervlakte aanwezig bij de Verdrongen Zwarte Polder en bij de Kaloot. Van belang is dat in het mondinggebied abiotische en ruimtelijke randvoorwaarden aanwezig blijven om, in samenhang met H2110 embryonale duinen, dit dynamische type te laten ontstaan.

Slikken en schorren

Beschrijf de effecten op het nog resterende slikkengebied en het schorgebied in de haven, zowel qua areaal als qua kwaliteit. Doe dit ook voor de gebieden aan de oostkant. Daar ligt ook een kleine sluffer met schorvegetatie.

Voor H1320 (slijkgrasvegetatie) geldt de doelstelling behoud oppervlakte en kwaliteit, terwijl voor het areaal H1330 Atlantische schorren, uitbreiding wordt nagestreefd. Bovendien mag er geen belangrijke verschuiving in de relatie H 3120/H1330 plaatsvinden ten nadele van de laatste.

Beschrijf de gevolgen van de morfologische veranderingen voor deze gebieden.

Beschermde soorten

Voor veel van de in de Westerschelde voorkomende soorten zijn de doelstellingen gericht op behoud van kwaliteit en omvang leefgebied. Voor enkele, bijvoorbeeld de strandplevier, geldt een doelstelling van uitbreiding van het leefgebied. Gezien de specifieke situatie in de Westerschelde (het doelendocument spreekt van “onzekerheid in ontwikkelingen in het Deltagebied”) is ook bij die soorten die landelijke in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding verkeren, voor de Westerschelde toch geen verbeteropgave geformuleerd. Vanwege de (zeer) ongunstige staat van instandhouding van veel soorten en vanwege het feit dat de Westerschelde een belangrijk gebied voor veel van deze soorten is, adviseert de Commissie om goed aandacht te schenken aan de effecten van de WCT op de soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn waarvoor het gebied is aangewezen. Ga ook in op de eventuele zeldzame soorten in het duinbiotoop.

4.1.2 Morfologie, waterbeweging en slibgehalte

Over de effecten op de morfologie en waterbeweging in 2007 al een aantal rapporten van goede kwaliteit verschenen.⁶ De Commissie is van mening dat de in deze rapporten opgenomen voorspellingen voldoende basis bieden om de alternatieven onderling te vergelijken. Alleen op het punt van het slibgehalte in de bodem in de directe omgeving van de terminal - met name gebied D - bestaat nog een (belangrijke) onzekerheid, die met nader onderzoek te verkleinen is.

Voor de veranderingen in habitats in de omgeving van de terminal die zullen optreden bij de verschillende alternatieven is, naast de invloed van de waterbeweging en de morfologie, ook het slibgehalte van de bodem van betekenis. Voor het vormingsproces van jonge duinen is dit zelfs een cruciale factor. Besteed hieraan nadrukkelijk aandacht.

Beschrijf hoe met de aanleg van de containerterminal het behoud en de ontwikkeling van primaire duinvorming kan worden verzekerd.⁷ Vergelijk het ontwikkelingsperspectief van de alternatieven en betrek daarbij het aspect versnippering. Betrek in de vergelijking de in autonome ontwikkeling reeds benodigde mitigerende maatregelen, zoals suppleren van zand om duinontwikkeling te bevorderen.

Het Natura-2000 gebied zet zich voort in de haven (schor en slikken van Rithem). Beschrijf ook de mogelijke effecten van de WCT daarop door verstoring en morfologische veranderingen. Een gesloten wand langs de oostelijke havendam kan stromingspatronen in de haven beïnvloeden. Ga hier in het MER op in.

⁶ o.a. WL-rapporten Z3856: “Westerschelde Container Terminal en het behoud van jonge duinvorming” en “Aanvulling MER Westerschelde Container Terminal”.

⁷ al zullen daarvoor waarschijnlijk zo nu en dan strandsuppleties nodig zijn (conclusie WL-rapport Z3856)

4.2 Effecten op en langs de achterlandverbindingen

Afhankelijk van de ontwikkelingen, groeiscenario's en aannames rondom de modal split zullen de effecten op en langs de achterlandverbindingen een bepaalde bandbreedte vertonen. In het MER moet steeds herleidbaar zijn welke ontwikkelingen en aannames leiden tot welke effecten. Onderscheid bij de beschrijving van de effecten de twee referentiesituaties en waar nodig verschillende scenario's voor de toekomstige groei en varianten in de modal split.

4.2.1 Capaciteit

Maak in het MER zichtbaar welke gevolgen het gegenereerde verkeer heeft voor de capaciteitsbenutting van enerzijds de infrastructurele aansluitingen van de WCT op de achterlandverbindingen en anderzijds de achterlandverbindingen zelf (zowel spoorvervoer, wegvervoer als binnenvaart). Druk de effecten uit in I/C verhoudingen. Beschrijf voor het wegverkeer ook het mogelijk gebruik van sluiproutes over het onderliggend wegennet in geval van congestie op het hoofdwegennet.

4.2.2 Verkeersveiligheid

Naast de in de startnotitie voorgestelde analyse van effecten op de verkeersveiligheid, gemeten aan de verandering in intensiteit van de verschillende vervoerwijzen, dient een analyse plaats te vinden van mogelijke 'black spots': concentraties van ongevallen op specifieke plekken in het netwerk. Het gaat hier om het ontstaan van dan wel versterken van dergelijke situaties in het netwerk als gevolg van de door de WCT gegenereerde verkeersstromen. Neem hierbij ook de verkeersveiligheidseffecten van gebruik van sluiproutes over het onderliggende wegennet mee.

4.2.3 Effecten op woon- en leefmilieu langs achterlandverbindingen

De doorvoer van containers naar het achterland zal deels per spoor, deels over de weg en deels met binnenvaart plaatsvinden. Voor elk van deze modaliteiten dient het effect op de leefkwaliteit van de omgeving in kaart gebracht te worden. Bepaal voor wegverkeer de effecten in ieder geval tot Bergen-op-Zoom en ter plaatse van Terneuzen tot de aansluiting N61 en voor railverkeer tot Roosendaal.

Lucht

Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs het hoofd- en onderliggend wegennet, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen⁸ te verwachten zijn.

⁸ Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 microgram/m³ kan worden aangemerkt als significant.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}⁹) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden¹⁰ en richtwaarden¹¹ voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

Bepaal ook het effect op de luchtkwaliteit ten gevolge van de (eventuele) toename van scheepvaart op de Westerschelde en op de door de binnenvaart gebruikte vaarwegen van en naar de WCT. Voor scheepvaartverkeer dient niet alleen de luchtkwaliteit op het vaste land, maar ook ter plaatse van de Westerschelde en de andere vaarwegen in kaart gebracht te worden.

Voor scheepvaart dient, naast de componenten PM₁₀ en NO₂, ook SO₂ meegeenomen te worden.

Geluid

Beschrijf de effecten op de geluidbelasting van de omgeving langs alle relevante aan- en afvoerwegen en spoorwegen, tot die positie waar geen effect van meer dan 1,0 dB meer verwacht mag worden. Bepaal het effect op de geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wgh. Bepaal voor wegverkeerslawaaai de ligging van de 58, 53 en 48 Lden contour en voor railverkeerslawaaai de 65, 60 en 55 dB contour. Gezien de onzekerheid in toekomstige geluidvermindering van voertuigen, dienen (voor de beschrijving van de effecten in het MER) de berekeningen niet gecorrigeerd te worden met de in art.110g, Wgh 2007 gegeven waarden. Bepaal voor elk van de varianten en scenario's het aantal bewoners binnen deze contouren. Op basis van deze gegevens wordt het totale aantal geluidgehinderden in elk van de situaties en scenario's bepaald op basis van de door ministerie VROM ontwikkelde dosis-effect relaties.

Breng voor zowel weg als rail in kaart met welke maatregelen de negatieve effecten gemitigeerd kunnen worden. Voor railverkeer dient rekening gehouden te worden met de reeds geplande bronmaatregelen aan de Sloelijn en Zeeuwse lijn en de waarschijnlijkheid dat de maatregelen, met name die aan het materieel, werkelijk uitgevoerd worden.

Bepaal voor Natura 2000 - en stiltegebieden de ligging van de 40 dB(A) contour en het oppervlak binnen deze contour.

⁹ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m³ per 2015), streefwaarden (20 µg/m³ per 2020) en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

¹⁰ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

¹¹ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

Ga in op de (onderwater)geluidsbelasting door heiwerkzaamheden en de mogelijke gevolgen op zeezoogdieren van onderwatergeluid.

Trillingen

Beschrijf de verwachte trillingsniveaus langs de railverbindingen naar het achterland en inventariseer hinder en mogelijke schade. De trillingsniveaus dienen getoetst te worden aan de SBR-richtlijnen. Breng de aantallen woningen waar hinder, en de aantallen woningen waar schade verwacht kan worden in kaart. Omdat niet voor elke woning individueel een onderzoek uitgevoerd kan worden, is een aanpak gebaseerd op een indeling in klassen aanvaardbaar. Aandachtspunt hierbij is de juiste indeling van woningen in de klassen.¹²

Externe veiligheid

Beschrijf op welke wijze en in welke hoeveelheden gevaarlijke stoffen die via de WCT worden overgeslagen, worden afgevoerd. Toets de risico's van overslag, opslag en transport van gevaarlijke stoffen aan de wettelijke normen voor Individueel Risico en de oriënterende waarde voor Groepsrisico voor zowel de terminal als (relevante locaties langs) de achterlandverbindingen.

4.3 Effecten van terminal en emplacement op woon- en leefmilieu

Lucht

Breng de effecten van de WCT op de kwaliteit van de lucht in kaart ter plaatse van de terreingrens. Hierbij worden de voor de kade liggende schepen in de representatieve bedrijfssituatie meegenomen.

Geluid

WCT:

Breng de effecten van de WCT op de geluidbelasting in de omgeving in kaart in termen van de contouren van de etmaalwaarden van 50, 55 en 60 dB(A) en ter plaatse van Natura 2000- en eventueel stiltegebied ook de contour van 40 dB(A). De voor het hele industrieterrein gecumuleerde 50 dB(A) contour dient getoetst te worden aan de zone grens van het industrieterrein. Daarnaast dienen de verwachte piekniveaus (L_{Amax} in de stand "F") ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen bepaald te worden.

Emplacement:

Bepaal de effecten van de goederenstroom ten gevolge van de WCT op de toename van de activiteiten van het spoorwegemplacement en als gevolg hiervan de toename van de geluidimmissie. Beschrijf deze in termen van L_{Amax} en van etmaalwaarde ten gevolge van het emplacement ter plaatse van de nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen en woonkernen.

Gecumuleerd geluid

Breng het gecumuleerde geluidniveau ten gevolge van de activiteiten op het Sloehaventerrein, het wegverkeer en het railverkeer in kaart voor de nabijgelegen woonkernen en omliggende gebieden voor elk van de onderzochte scenario's en alternatieven. Waar nodig dienen met de cumulatie methode (zie Besluit Geluidhinder van 2006) de verschillende geluidsoorten opgeteld en genormaliseerd te worden op wegverkeersgeluid waarna de aantallen gehinderden in elk van de situaties en scenario's bepaald kan worden.

¹² Zie ook zienswijze nr. 14 van BAS

Calamiteiten

Breng in kaart in hoeverre calamiteiten op de terminal kunnen leiden tot externe veiligheidseffecten (bijvoorbeeld door het ontstaan van gaswolken) en effecten op de waterkwaliteit. Geef tevens aan hoe de gevolgen op het milieu van bestrijding van calamiteiten op de terminal (met name bluswater bij brand) worden beperkt.

4.4 Nautische veiligheid

Aanleg

Tijdens de aanleg van de haven zullen in en nabij de doorgaande vaarroute door de Westerschelde baggerschepen moeten manoeuvreren om de kade op te kunnen spuiten. Geef in het MER aan hoe dit proces verloopt en welke gevolgen dit heeft voor de nautische veiligheid van de doorgaande scheepvaart, het scheepvaartverkeer in en uit de haven en van de baggervaartuigen.

Gebruik

Als gezegd is de haven gesitueerd nabij de doorgaande vaarroute. Geef in het MER aan hoe het aan- en afmeerproces en het manoeuvreren voor de zeeschepen verloopt en welke gevolgen dit heeft voor de nautische veiligheid. Geef eveneens aan of en zo ja welke maatregelen er worden genomen om aanvaring tijdens het laden- en lossen te voorkomen.

4.5 Hoogwaterveiligheid

Beschrijf hoe tijdens en na de aanlegwerkzaamheden de kwaliteit van de waterkering wordt gewaarborgd.

4.6 Waterkwaliteit

Beschrijf hoe de waterkwaliteit wordt beïnvloed bij regulier gebruik (bijvoorbeeld door run off) en in het geval van calamiteiten. Geef aan welke maatregelen worden getroffen om de waterkwaliteit te beschermen.

4.7 Landschap en cultuurhistorie

Werk dit uit conform de startnotitie.

5. OVERIGE ASPECTEN

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'leemten in milieu-informatie' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

6. MONITORING EN EVALUATIEPROGRAMMA

Voor het evaluatieprogramma is van belang dat monitoring plaatsvindt van het volume aan containers dat via de weg, het spoor, de binnenvaart en via zee wordt aan/afgevoerd. Dit in verband met veronderstellingen over de modal split. Geef aan welke maatregelen voor bijsturing te worden genomen indien de modal split en de daarmee samenhangende milieueffecten anders is dan nagestreefd.

Voorts is de hoeveelheid, de soort en de vervoerwijze van gevaarlijke stoffen van belang. Geef aan welke maatregelen worden genomen om dreigende overschrijdingen van externe veiligheidsnormen te voorkomen.

7. VORM, PRESENTATIE EN SAMENVATTING

Neem in het MER ten minste een recente kaart op waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM), een samenwerkingsverband van Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam

Bevoegd gezag: het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland (coördinerend) en de Minister van Verkeer en Waterstaat

Besluit: vaststellen van een (provinciaal) inpassingsplan, concessieverlening voor landaanwinning op grond van de Wet droogmakerij en indijking 1904

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C04.1, C11.2, D13.0

Activiteit: aanleg van een containerterminal

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: Staatscourant nr. 158 van 18 augustus 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 4 augustus 2008

ter inzage legging startnotitie: 22 augustus tot en met 2 oktober 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 4 november 2008

Bijzonderheden:

Enige jaren geleden heeft al besluitvorming plaatsgevonden over de WCT. In dat kader was ook een MER opgesteld. De Raad van State heeft in 2003 de 'concrete beleidsbeslissing' voor de WCT in het streekplan vernietigd. Dit was aanleiding voor aanpassingen van het oorspronkelijke ontwerp, en voor het verrichten van aanvullend onderzoek en het actualiseren van eerder onderzoek. Oorspronkelijk bestond het ontwerp uit een nieuwe zeekade van ruim 2.600 meter lang, nu is de lengte beperkt tot circa 2.000 meter.

Er is besloten een nieuwe m.e.r.-procedure te starten, omdat door het verloop van de tijd en vanwege verwijzingen naar de vorige procedure, het MER anders geen actueel, transparant en gemakkelijk leesbaar document zou zijn.

Het initiatief vindt plaats in het Natura 2000 gebied Westerschelde. De effecten op de natuurwaarden is daarom een belangrijk onderwerp voor het MER. Een ander belangrijk onderwerp is de effecten op en langs de achterlandverbindingen, zeker in samenhang met de andere ontwikkelingen die de komende jaren plaatsvinden in het Sloehavengebied.

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen is opgenomen in bijlage 2.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. J.H. van den Berg
dr. G.J. van Blokland
ir. J.M. Bremmer (secretaris)
ir. C. van der Giessen
prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden
drs. R.H.D. Lambeck
drs. L. van Rijn-Vellekoop
prof.mr. J. Verschuuren

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. Kamer van Koophandel, kantoor Middelburg
2. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Eindhoven
3. CdMR B.V. Terminal Vlissingen, Ritthem
4. N.V. Elektriciteits-Produktiemaatschappij Zuid-Nederland EPZ, Borssele
5. Zeeuws Milieufederatie, Goes
6. De Lange CV, Ritthem
7. Stichting Dorpsraad Nieuwdorp
8. Stichting Behoud de Zak van Zuid-Bevaland, Nisse
9. L.P.M.J. Wetsteijn, Middelburg
10. Hester M. van Rees namens Zeeland Anders
11. Vereniging Redt de Kaloot, Nieuwdorp
12. provincie Zeeland, Provinciale Commissie Omgevingsbeleid (PCO), Middelburg
13. Marijn Henderikx, Middelburg
14. Belangenvereniging Aanwonenden Spoorlijn (BAS), Kapelle
15. M.L. Muller, Middelburg

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanleg
Westerschelde Containerterminal (WCT), provincie Zeeland**

De Exploitiemaatschappij Schelde Maas heeft het voornemen om buiten de dijk van de Sloehaven in de Westerschelde, de Westerschelde Container Terminal aan te leggen.

ISBN: 978-90-421-2509-4