

Plan-MER Sloegebied



Notitie reikwijdte en detailniveau

Versie : 1 september 2011
Status : eindconcept

Colofon

Deze notitie is een product van de Projectgroep Actualisering Bestemmingsplannen Sloegebied.

De projectgroep kent de volgende samenstelling:

Sjaak Dekker - gemeente Vlissingen (voorzitter)
Ronald Bakker - gemeente Vlissingen
Lodewijk Busé - gemeente Vlissingen
Jos Francke - gemeente Vlissingen
Jack Koolen - gemeente Borsele
Leo Kaaijsteker - gemeente Borsele
Wijnand Vette - Zeeland Seaports
Jean Pierre de Keijzer - provincie Zeeland
Leo Caljouw - provincie Zeeland
Niels Elshof - provincie Zeeland

Auteur van de notitie is Willie Fikken van het gelijknamige adviesbureau.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding en inzet	5
1.2	Opzet bestemmingsplannen, uitgangspunten en randvoorwaarden	6
1.3	Een plan-MER voor het Sloegebied	6
1.3.1	Wettelijke verplichting	6
1.3.2	Doel	7
1.3.3	Planhorizon.....	7
1.3.4	Procedure	7
1.4	Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer.....	8
2	Beschrijving plangebied	9
2.1	Begrenzing en historie.....	9
2.2	Huidig ruimtegebruik en thans nog beschikbare terreinen	10
2.2.1	Bestemmingen volgens de vigerende bestemmingsplannen.....	10
2.2.2	Huidig gebruik	11
2.2.3	Nog beschikbare terreinen.....	12
2.3	Infrastructuur	13
2.4	Ambities plangebied.....	14
3	Referentiesituatie en alternatieven	17
3.1	Referentiesituatie	17
3.1.1	Sloegebied	17
3.1.2	Omgeving.....	19
3.2	Alternatieven.....	19
3.2.1	Werkwijze.....	19
3.2.2	Alternatief Industrie en Energie	20
3.2.3	Alternatief Logistiek.....	22
4	Milieu-aspecten	25
4.1	Inleiding.....	25
4.2	Ingrepen en effecten.....	25
4.3	Beoordelingskader	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en inzet

Het Sloegebied en de Kanaalzone Terneuzen zijn de belangrijkste haven- en industriegebieden in de Provincie Zeeland. In de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte¹ worden beide gebieden aangemerkt als zeehavens van nationaal belang. De havens faciliteren bedrijvigheid in onder andere de topsectoren chemie (inclusief *biobased economy*), logistiek, water en energie. Een goede toegang over water en land is belangrijk, aldus de ontwerp-structuurvisie. Daarnaast vormt het Sloegebied, met zijn energiecentrales, een belangrijke schakel in het hoofdnetwerk voor de elektriciteitsvoorziening.

In het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012² wordt voor deze havengebieden een verdere uitbouw en versterking voorgestaan, een en ander in harmonie met de omgeving en de omgevingskwaliteiten.

Het Sloegebied, dat zich uitstrekt over een deel van de gemeente Vlissingen en de gemeente Borsele, is in de jaren '60 van de vorige eeuw opgezet als industrieterrein en terrein voor haven- en havengerelateerde activiteiten.

Het gebied wordt van oudsher gekenmerkt door de aanwezigheid van grote (petro-) chemische complexen. De laatste jaren is echter een tendens zichtbaar naar meer havengebonden activiteiten, gericht op transitie en vervoer. Een deel van het Sloegebied wordt gebruikt voor energieopwekking. Zo staat de enige commerciële kerncentrale van Nederland in dit gebied. Daarnaast vindt er binnen het gebied grootschalige opslag en verwerking van afval plaats.

Het beleid van de provincie Zeeland en de gemeenten Vlissingen en Borsele is er op gericht om in samenwerking met Zeeland Seaports (ZSP), de exploitant van het gebied, te komen tot een verdergaande versterking van de bestaande bedrijvigheid en ontwikkeling van havengebonden activiteiten en een maximaal gebruik van de beschikbare milieuruimte. Daarbij is er grote aandacht voor leefbaarheid, natuur, milieu en landschap van de directe omgeving van het gebied alsmede duurzame ontwikkeling van het gebied zelf. Dit beleid wordt naar verwachting herbevestigd in de herziening van het Omgevingsplan Zeeland die thans in voorbereiding is.

De bestemmingsplannen van de gemeente Vlissingen en Borsele voor het gebied dateren van 1993 resp. 1995. Door diverse ontwikkelingen en door nieuwe sectorale omgevingswetgeving is er behoefte ontstaan aan herziening van de bestemmingsplannen. Daarbij stelt de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze sinds 1 juli 2008 van kracht is, dat bestemmingsplannen ouder dan 10 jaar, uiterlijk voor 1 juli 2013 moeten worden herzien.

Als inzet voor het bestemmingsplan (en de m.e.r.-procedure) geldt een maximale flexibiliteit voor het gebruik van het gebied, zowel voor de reeds uitgegeven als voor de nog uit te geven terreinen, binnen de randvoorwaarden ten aanzien van natuur en milieu.

¹ Ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, juli 2011

² Omgevingsplan Zeeland 2006-2012, Provincie Zeeland, juni 2006. Momenteel is een actualisatie van het omgevingsplan in voorbereiding. In het MER zal hier t.z.t. de nodige aandacht aan worden besteed.

Het is niet de bedoeling om met de actualisatie van de bestemmingsplannen een aantal lopende initiatieven planologisch mogelijk te maken.

De bouw van de tweede kerncentrale, de bouw van de onderzoeksreactor Pallas en de bouw van de elektriciteitscentrale van C.GEN op het terrein van Cobelfret zijn initiatieven waarvoor momenteel afzonderlijke m.e.r.-procedures lopen. De beoogde locaties vallen binnen het plangebied voor de te actualiseren bestemmingsplannen. De initiatieven vormen geen uitgangspunt voor het MER: ze maken geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Wel worden de initiatieven, in veralgemeniseerde vorm, meegenomen in één van de te onderzoeken alternatieven (zie ook hoofdstuk 3 van deze notitie).

De beoogde locatie voor de Westerschelde Container Terminal (WCT), een vierde initiatief waarvoor een afzonderlijke m.e.r.-procedure loopt, ligt buiten het plangebied van de bestemmingsplannen. De m.e.r.-procedure, die gekoppeld is aan een provinciaal inpassingsplan, is (tijdelijk) stilgelegd in afwachting van een exploitant voor de terminal.

1.2 Opzet bestemmingsplannen, uitgangspunten en randvoorwaarden

Op dit moment geldt voor het Sloegebied het bestemmingsplan Zeehaven- en industrieterrein Sloe 1994. Het bestemmingsplan is, voor het deel wat op het grondgebied van de gemeente Vlissingen ligt, vastgesteld op 30 september 1993. Het bestemmingsplan van de gemeente Borsele is vastgesteld op 7 september 1995. Daarna zijn nog enkele incidentele herzieningen vastgesteld.

In beide bestemmingsplannen is sprake van een zonering door middel van een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Hiermee zijn, op basis van aan te houden richtafstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen, zones op de plankaart aangeduid waarbinnen bepaalde bedrijfsactiviteiten toelaatbaar worden geacht. In hoeverre deze zonering aanpassing behoeft kan pas bepaald worden nadat zowel de gewenste ontwikkelingsrichting als de mogelijke milieubeperkingen (te onderzoeken in het MER) zijn vastgesteld. Uitgangspunt is wel dat ook met het nieuwe bestemmingsplan helderheid wordt verschaft over de gebruiksmogelijkheden van het gebied. Hiermee wordt voorkomen dat onnodige, tijdrovende planologische procedures gevoerd moeten worden wanneer bestaande bedrijven willen uitbreiden of wanneer nieuwe bedrijven zich willen vestigen in het gebied. Als contramaat van dit 'toelatingsbeleid' geldt dat het bestemmingsplan ook duidelijkheid biedt over ontwikkelingen die niet passend worden geacht in het gebied.

Naast het bestemmingsplan spelen het uitgiftebeleid en het Strategisch Masterplan³ van ZSP hierbij een belangrijke rol. Door het uitgiftebeleid kan ZSP er mede voor zorgen dat 'het juiste bedrijf op de juiste plek' komt.

1.3 Een plan-MER voor het Sloegebied

1.3.1 Wettelijke verplichting

De Wet milieubeheer onderscheidt twee vormen van milieueffectrapportage, te weten milieueffectrapportage voor plannen (plan-m.e.r.) en milieueffectrapportage voor projecten (project-m.e.r.). Op grond van de wet is een plan-m.e.r. verplicht voor:

³ Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009-2020

- plannen die het kader vormen voor toekomstige project-m.e.r.-plichtige of project-m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten⁴ of
- plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998

Het Besluit milieueffectrapportage geeft een overzicht van de project-m.e.r.-plichtige en project-m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten. Voor de bestemmingsplannen voor het Sloegebied zijn met name de vergunningen op grond van ondermeer de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) relevant. Naar verwachting zullen de bestemmingsplannen het kader vormen voor de afgifte van project-m.e.r.-plichtige danwel project-m.e.r.-beoordelingsplichtige vergunningen. Om die reden zijn de bestemmingsplannen voor het Sloegebied plan-m.e.r.-plichtig.

Ook de andere mogelijke aanleiding voor een plan-m.e.r.-procedure is van belang. Het Sloegebied grenst aan het Natura2000-gebied Westerschelde&Saefthinghe. Hoewel de hiervoor genoemde partijen (gemeenten Vlissingen en Borsele, provincie Zeeland en ZSP) er naar streven om negatieve effecten op de natuurwaarden van de Westerschelde te voorkomen, kunnen significante effecten op dit moment niet worden uitgesloten. Dat betekent dat vooralsnog rekening moet worden gehouden met een passende beoordeling. Indien daartoe wordt overgegaan zal deze een plaats in het plan-MER krijgen.

1.3.2 Doel

Doel van het MER en de m.e.r.-procedure⁵ is om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over het ruimtelijk plan, in dit geval de vaststelling van twee bestemmingsplannen, te geven.

1.3.3 Planhorizon

De vaststelling van de geactualiseerde bestemmingsplannen zal naar verwachting in de loop van 2013 plaatsvinden voor een periode van 10 jaar. De planhorizon van het plan-MER is daarmee 2023.

1.3.4 Procedure

De plan-m.e.r.-procedure voor de bestemmingsplannen voor het Sloegebied bestaat globaal uit de volgende stappen:

Stap 1: Kennisgeving en zienswijzen

Het voornemen om de bestemmingsplannen voor het Sloegebied op te stellen en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen wordt aangekondigd in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Aansluitend krijgt eenieder de gelegenheid zienswijzen in te dienen over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER.

Stap 2: Raadpleging en (vrijwillig) advies Commissie voor de m.e.r.

Tegelijk met stap 1 geven de gemeenten Borsele en Vlissingen andere bestuursorganen (buurgemeenten, provincie, rijk, Waterschap Scheldestromen) de gelegenheid mee te denken over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Hoewel niet verplicht in deze fase vragen de gemeenten ook advies aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage.

⁴ NB: niet de uitkomst van de m.e.r.-beoordeling is bepalend voor de plan-m.e.r.-plicht, maar het simpele feit dat een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

⁵ De afkorting MER duidt op het rapport (milieueffectrapport), terwijl de afkorting m.e.r. duidt op de procedure (milieueffectrapportage).

Stap 3: Plan-MER

Na beoordeling van de ingebrachte zienswijzen en adviezen wordt het plan-MER opgesteld.

Stap 4: Voorontwerp-bestemmingsplannen, vooroverleg, zienswijzen en advies Commissie voor de m.e.r

De resultaten van het plan-MER vormen input voor de voorontwerp-bestemmingsplannen. Na vrijgave van de voorontwerpbestemmingsplannen door de respectievelijke colleges van Burgemeester en Wethouders vindt het zogenaamde vooroverleg plaats. In dit vooroverleg worden provinciale diensten en andere overheidsinstanties gevraagd het voorontwerp te beoordelen. Tegelijkertijd worden de voorontwerpbestemmingsplannen en het MER ter inzage gelegd. Eenieder krijgt hierbij de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen. In deze fase gaat het MER met de voorontwerp-bestemmingsplannen voor advies naar de Commissie voor de m.e.r..

Stap 5: Ontwerp-bestemmingsplannen

De ingebrachte zienswijzen en adviezen worden bestudeerd en zo mogelijk verwerkt in de ontwerp-bestemmingsplannen. De ontwerp-bestemmingsplannen worden ter inzage gelegd, met de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen.

Stap 6: Besluit, motivering en bekendmaking

Na afloop van de terinzagelegging hebben de gemeenteraden van beide gemeenten 12 weken de tijd om de bestemmingsplannen vast te stellen, en daarbij alle reacties, adviezen en het plan-MER mee te wegen.

Stap 7: Bezwaar en beroep

Na vaststelling van de bestemmingsplannen bestaat er de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen de vastgestelde plannen.

Stap 8: Evaluatie

Na vaststelling van de plannen is het bevoegd gezag verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit te onderzoeken.

1.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau: leeswijzer

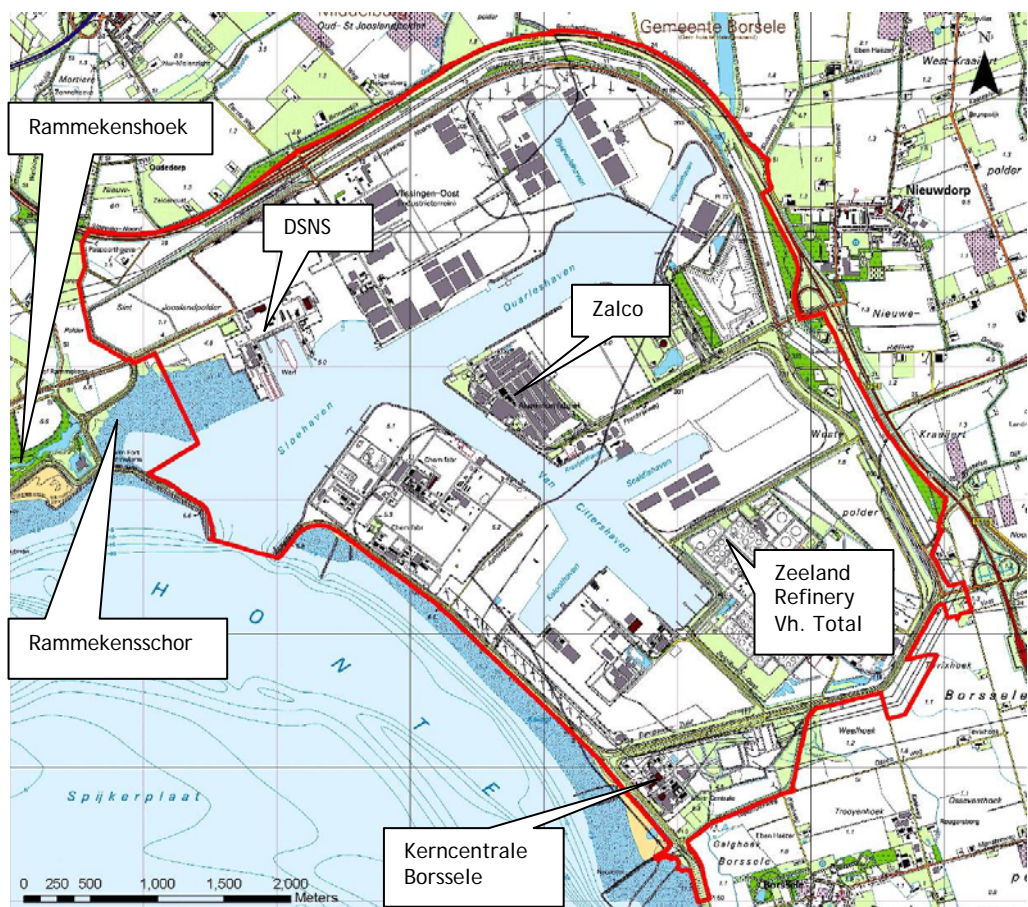
Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau dient als basis voor de stappen 1 en 2 van de plan-m.e.r.-procedure. Het bevat de voorstellen van de gemeenten Borsele en Vlissingen voor de scope van het plan-MER. Hoofdstuk 3 gaat in op de te onderzoeken alternatieven voor de verdere ontwikkeling van het Sloegebied, terwijl hoofdstuk 4 een opsomming bevat van de milieuaspecten die in het MER aan bod komen. Voorafgaand hieraan bevat hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied en het huidige gebruik ervan.

2 Beschrijving plangebied

2.1 Begrenzing en historie

Het Sloegebied is gelegen aan de oever van de Westerschelde, op het grondgebied van de gemeenten Vlissingen en Borsele. Figuur 2.1 toont de ligging en omvang van het gebied (met de omhullende rode lijn als plangrens voor het MER). De zwarte lijn die het plangebied min of meer in tweeën deelt is de gemeentegrens tussen Vlissingen en Borsele.

Figuur 2.1: Sloegebied



Tot de jaren '60 van de twintigste eeuw was het gebied een schorregebied, dat volledig onder invloed stond van het getij. In 1955 werden de eerste plannen ontwikkeld om het gebied om te vormen tot haven- en industrieterrein aan diep zeewater. In 1964 werd in het meest westelijk gelegen deel, tegen het Rammekenschor aan, door de Koninklijke maatschappij de Schelde uit Vlissingen (anno 2011 Damen Schelde Naval Shipbuilding) een terrein ontwikkeld om als reparatiewerf voor grote zeeschepen te dienen.

Met het uitdiepen van de belangrijkste stroomgeul komt de eerste haven tot stand. In de tweede helft van de zestiger jaren vestigen zich de eerste bedrijven die hoofdzakelijk chemische producten produceren.

Met de komst van de aluminiumsmelter Pechiney, thans Zalco genaamd,

ontstaat ook de behoefte aan een grote electriciteitscentrale. Daarvoor wordt in 1974 de kerncentrale Borssele in bedrijf genomen.

In de loop van de jaren zeventig en tachtig ontwikkelt het bedrijfsterrein zich gestaag. Met de komst van de Totalraffinaderij in het oostelijk deel van het gebied wordt een belangrijke invulling gegeven aan het Sloegebied.

Met het graven van de Scaldiahaven in de afgelopen jaren, is het globale eindbeeld van het Sloegebied gerealiseerd. Door verschuiving van de bedrijvigheid van de industriesector naar de transportsector, is er een sterke behoefte aan havenfaciliteiten ontstaan. Deze wordt voor een deel ingevuld in de Scaldiahaven.

Voor de ontwikkeling en exploitatie van het gebied is op 10 september 1970 besloten tot oprichting van het Havenschap Vlissingen. Hierin participeerden de gemeente Vlissingen, de gemeente Borsele, de provincie Zeeland en het Rijk. Dit Havenschap is in 1998 samengevoegd met het Havenschap Terneuzen onder de naam Zeeland Seaports. Per 1 januari 2011 is Zeeland Seaports omgevormd naar een zelfstandige overheids-N.V. De provincie Zeeland en de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen zijn de vier aandeelhouders.

Het landelijke gebied rond het Sloegebied is hoofdzakelijk van agrarische betekenis. In de gemeente Borsele bevindt zich een viertal woonkernen in de nabijheid van het Sloegebied, namelijk Nieuwdorp, 's-Heerenhoek, Borssele en Lewedorp. Het dorp Nieuw- en St. Joosland gelegen op het grondgebied van de gemeente Middelburg en het dorp Ritthem op het grondgebied van de gemeente Vlissingen, liggen eveneens in de invloedssfeer van het Sloegebied.

De Westerschelde maakt onderdeel uit van het Natura2000-gebied Westerschelde & Saefthinghe. Ook het Rammenkenschor, gelegen aan de oostzijde van de westelijke havendam (dus binnen het havengebied) maakt onderdeel uit van het Natura2000-gebied. Vanwege de bijzondere natuur- en landschappelijke waarden maakt dit gebied onderdeel uit van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Vlissingen met een bestemming Natuur. Oostelijk van de kern Ritthem ligt het natuurreservaat Rammekenshoek.

Op het grondgebied van de gemeente Borsele is een groenzone aangelegd. Dit 'groenproject 't Sloe' is een groot groengebied nabij de dorpen Borssele en 's-Heerenhoek. De functie van het groengebied is tweeledig. Enerzijds is het bedoeld als afschermend element tussen de kernen van de gemeente Borsele en het Sloegebied. Anderzijds heeft het gebied een bos- en natuurfunctie en biedt het plaats voor recreatie. De eerste ca. 120 ha van het project zijn inmiddels gerealiseerd en voor ca. 29 ha is de verwerving geregeld en zijn er al inrichtingsplannen gemaakt. Het streven is een min of meer aaneengesloten gebied te realiseren van maximaal 200 hectare.

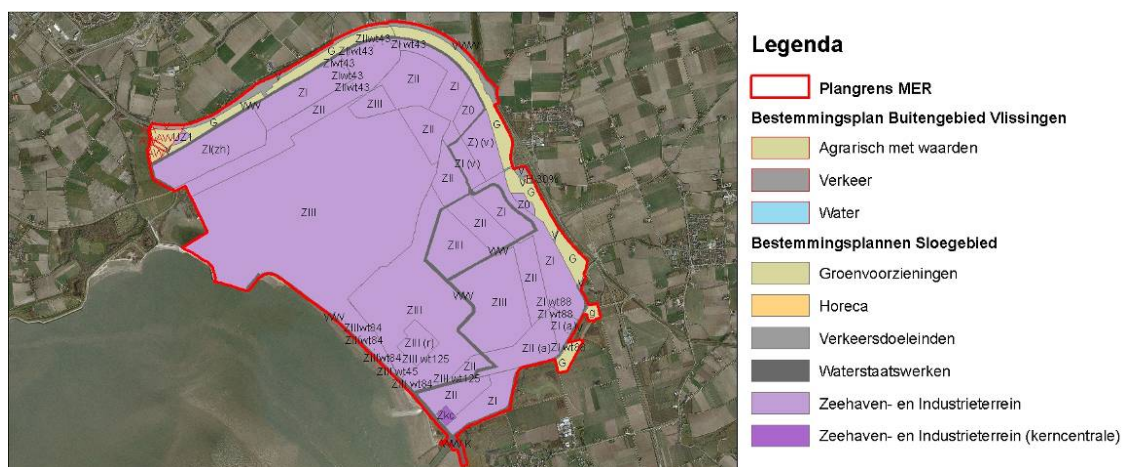
2.2 Huidig ruimtegebruik en thans nog beschikbare terreinen

Deze paragraaf geeft een beeld van het huidige ruimtegebruik van het Sloegebied. Hiermee wordt een basis geschapen voor de in het plan-MER te onderzoeken alternatieven (zie hoofdstuk 3). De informatie in deze paragraaf is gebaseerd op gegevens van Zeeland Seaports.

2.2.1 Bestemmingen volgens de vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied voor het MER voor de bestemmingsplannen voor het Sloegebied als geheel heeft een omvang van 2253 ha. 1957 ha daarvan heeft de bestemming Zeehaven- en industrieterrein, zie figuur 2.2 en tabel 2.1.

Figuur 2.2: Bestemmingen plangebied MER conform vigerende bestemmingsplannen



Tabel 2.1: Bestemmingen plangebied MER

Bestemming	Oppervlakte totaal [ha]
Bestemmingsplannen Sloegebied	
Groenvoorzieningen (G)	139 ha
Horeca (H)	0,7 ha
Verkeersdoeleinden (V)	43 ha
Waterstaatsdoeleinden (WW)	95 ha
Zeehaven- en industrieterrein (Z.)	1957 ha
Zeehaven- & ind.terr. (kerncentrale) (Zkc)	
Bestemmingsplan Buitengebied gemeente Vlissingen	
Water (WA)	0,3 ha
Verkeer (V)	5 ha
Agrarisch met waarden (AW)	13 ha
Totaal	2253 ha

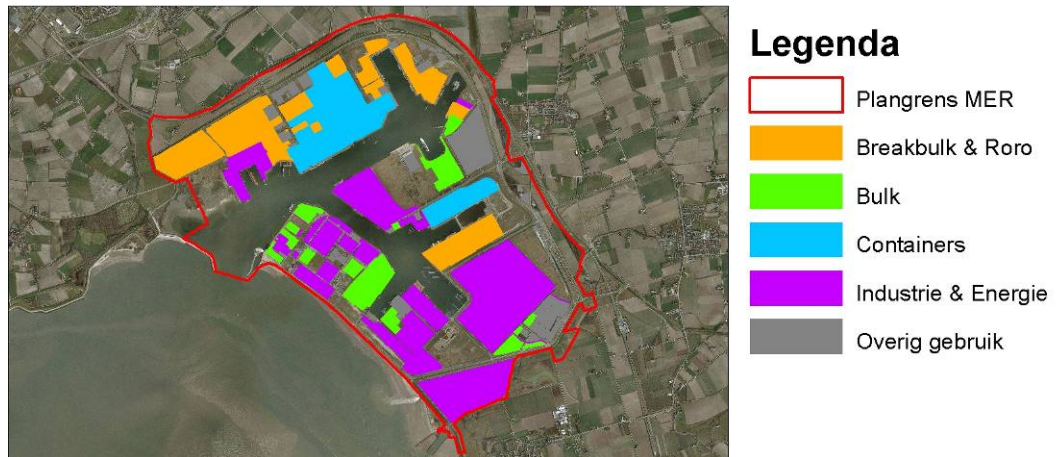
2.2.2 Huidig gebruik

Van de 1957 ha grond met de bestemming Zeehaven- en industrieterrein is 1323 (incl. 55 ha logistieke afhandelingen) ha uitgeefbaar. Het resterende deel is niet uitgeefbaar. Het gaat bijvoorbeeld om ruimte voor wegen, kabel- en leidingstraten, glooiingen en andere infrastructuur.

Van de 1323 ha uitgeefbare grond met de bestemming Zeehaven- en industrieterrein is op dit moment (peildatum juli 2011) 1086 ha (incl. 55 ha logistieke afhandelingen) daadwerkelijk uitgegeven. Figuur 2.3 en tabel 2.2 geven inzicht in de verdeling over de betreffende segmenten.

De overige nog uitgeefbare terreinen (237 ha) worden besproken in paragraaf 2.2.3.

Figuur 2.3: Ligging bestaande bedrijven ingedeeld naar segmenten op basis van verleende vergunningen.



Tabel 2.2: Uitgegeven oppervlakte ingedeeld naar segmenten op basis van verleende vergunningen

Segment	Oppervlakte
Containers	162 ha
Bulk	102 ha
Breakbulk & RoRo	226 ha
Industrie	426 ha
Logistieke afhandeling	55 ha
Overig gebruik	115 ha
Totaal	1086 ha

2.2.3 Nog beschikbare terreinen

Momenteel is nog 237 ha uitgeefbaar terrein beschikbaar voor de realisatie van bedrijven. Figuur 2.4 geeft een indruk van de ligging van de nog beschikbare terreinen.

Figuur 2.4: Beschikbare terreinen (peildatum juli 2011)



In de volgende tabel is inzicht gegeven in de grootte van de verschillende nog uitgeefbare terreinen.

Tabel 2.3: Verdeling beschikbare terreinen naar oppervlakte

Direct beschikbaar	Aantal	Oppervlakte totaal [ha]
Terreinen < 1 ha	29	10 ha
Terreinen 1 - 5 ha	12	28 ha
Terreinen 5 - 10 ha	4	31 ha
Terreinen >10 ha	7	168 ha
Totaal		237 ha

2.3 Infrastructuur

Het plangebied wordt vanaf het water ontsloten via de Westerschelde. De Westerschelde is de hoofdvaarroute voor de grote zeescheepvaart en kustscheepvaart naar de havens in Antwerpen. De Westerschelde is ook een belangrijke vaarroute voor de haven van Gent, via de sluisen van Terneuzen, en voor de havenactiviteiten in Terneuzen zelf.

Binnenvaart

De Westerschelde is een belangrijke route voor de binnenvaart via het kanaal door Zuid-Beveland, het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het ScheldeRijnkanaal. Met de op dit moment in uitvoering zijnde verbetering van de verbinding tussen de Seine en het Scheldegebied wint de Westerschelde aan betekenis voor de binnenvaart.

Spoorverbinding

In 2009 is de goederenspoorverbinding aangepast en is er een directe geëlectriceerde verbinding tot stand gekomen tussen het Sloegebied en het Zeeuwse hoofdspoor. Er bestaan plannen om in Goes zodanige maatregelen te treffen ter beperking van spoorweggeluid en -trillingen, dat het gebruik van de spoorverbinding een volwaardig vervoersalternatief zal zijn.

Wegontsluiting

Voor de ontsluiting van het Sloegebied zelf wordt gebruik gemaakt van een rondweg die aangesloten is op de hoofdverkeersstructuur van Zeeland. Deze hoofdverkeersstructuur bestaat in west-oost- richting uit de A58 tussen Vlissingen, Bergen op Zoom en Eindhoven. Voor het verkeer in noordelijke en/of zuidelijke richting zijn de N62 (Westerscheldetunnel, Sloeweg) en de A4 (via de A58) beschikbaar. Deze noord-zuid ontsluiting zal de komende jaren nog verbeteren. Met het project 'verdubbeling Sloeweg-Tractaatweg', naar verwachting gereed in 2014 op Zuid-Beveland en Zeeuws Vlaanderen, ontstaat een belangrijke wegverbinding naar België en Frankrijk. Door de aanleg van een autosnelweg tussen Bergen op Zoom en Dinteloord (verbinding van de A4 bij Bergen op Zoom met de A29 bij Dinteloord) wordt een belangrijke verbetering tot stand gebracht voor het wegverkeer van en naar het havengebied van Rotterdam.

Ondergrondse infra

Vanaf Woensdrecht in Noord-Brabant loopt een buisleidingenstrook, via het grondgebied van de gemeenten Reimerswaal, Kapelle en Borsele, naar het Sloegebied. In de leidingenstrook liggen olie- en aardgastransportleidingen. In 2009 heeft een ingrijpende uitbreiding plaatsgevonden van de gasleiding ten behoeve van de Sloecentrale.

Hoogspanninglijnen

De hoogspanningslijnen lopen vanaf het schakelstation nabij de kerncentrale Borssele, via de gemeenten Goes, Kapelle en Reimerswaal naar Noord-Brabant en sluiten daar aan op de landelijke ring. Het betreft een 150 KV lijn en een 380 KV lijn.

Voorts is er een 150 KV lijn richting Zeeuws-Vlaanderen, die bij Ellewoutsdijk onder de Westerschelde doorgaat. Anno 2011 loopt het project 380 KV Zuid-west dat gericht is op het realiseren van een nieuwe 380 kV-lijn vanaf Borssele naar Tilburg.

2.4 Ambities plangebied

Het Sloegebied en de haven van Terneuzen vormen een cruciaal bestanddeel van de economie van Zeeland. De bedrijvigheid in de havens is goed voor 15% van de werkgelegenheid in Zeeland en voor 25% van de in Zeeland geproduceerde toegevoegde waarde. Deze bijdrage wordt geleverd in bedrijfssectoren die gevoelig zijn voor mondiale ontwikkelingen, namelijk transport en industrie.

De Zeeuwse havens bieden onderdak aan meer dan 250 bedrijven met activiteiten op het gebied van industrie, overslag, opslag, expeditie en transport. De havens hebben een belangrijke functie in het Nederlands en Europees goederenvervoer. ZSP faciliteerde in 2010 de overslag van 32,9 miljoen ton lading op zeeschepen en 28 miljoen ton op binnenvaartschepen. Voor sommige producten, zoals forest products, is de positie van de Zeeuwse havens leidend in Europa.

Rijk

Zoals in hoofdstuk 1 al aangegeven ziet het rijk het Sloegebied als zeehaven van nationaal belang. Tezamen met de haven van Terneuzen/Kanaalzone faciliteert de haven bedrijvigheid in onder andere de topsectoren chemie (inclusief *biobased economy*), logistiek, water en energie. Een goede toegang over water en land is belangrijk, aldus de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarnaast vormt het Sloegebied, met zijn energiecentrales, een belangrijke schakel in het hoofdnetwerk voor de elektriciteitsvoorziening. De PKB Derde Structuurschema Electriciteitsvoorziening (SEV III)⁶ bevat de bestaande en nieuwe vestigingsplaatsen voor elektriciteitsproductie met een vermogen van tenminste 500 MW, de globale tracés van bestaande en nieuwe hoogspanningsverbindingen met een spanning van 220 kV en meer en het waarborgingsbeleid kernenergie. Op grond van dit beleid zijn nieuwe energiecentrales mogelijk in het Sloegebied, waaronder een eventuele nieuwe kerncentrale op de locatie Borssele.

Provincie

Het beleid van de provincie Zeeland, zoals o.a. verwoord in het sociaal-economisch beleidsplan⁷ en het reeds in hoofdstuk 1 genoemde omgevingsplan is gericht op uitbouw, versterking en verduurzaming van de havengebieden van Terneuzen en Vlissingen, een en ander in harmonie met de omgeving en de omgevingskwaliteiten. Dit beleid wordt naar verwachting herbevestigd in de herziening van het omgevingsplan (in de vorm van een provinciale structuurvisie) die thans in voorbereiding is.

Gemeenten

In de structuurvisies van Borsele⁸ en Vlissingen⁹ onderschrijven beide gemeenten het beleid zoals verwoord in het Strategisch Masterplan van Zeeland Seaports (zie hierna).

⁶ Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening, deel 4 Planologische Kernbeslissing, 10 augustus 2009

⁷ Provinciaal Sociaal-Economisch Beleidsplan 2009-2012, vastgesteld door PS op 29 mei 2009.

⁸ Structuurvisie Borsele 2009-2014, gemeente Borsele, 16 juni 2009

⁹ Structuurvisie Vlissingen Stad aan zee - een zee aan ruimte, gemeente Vlissingen, 10 januari 2010.

Zeeland Seaports

In het masterplan¹⁰ van Zeeland Seaports is het handhaven en stimuleren van bedrijvigheid en werkgelegenheid als hoofddoelstelling geformuleerd. Deze doelstelling heeft inhoud gekregen door ondermeer de volgende ambities te benoemen:

- ZSP wil de havengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde tot 2020 laten groeien met 20%;
- ZSP wil de bijdrage van de Zeeuwse havens aan de regionale economie bewaken en waar mogelijk ontwikkelen. Het stimuleren van voldoende gekwalificeerd arbeidsaanbod maakt deel uit van deze doelstelling;
- ZSP wil de rol van de Zeeuwse havens in het Nederlands en Europees goederenvervoer consolideren en waar mogelijk versterken;
- In 2020 lijkt met de groei van de containersector een groei van de overslagcijfers op zeeschepen tot 50 miljoen ton haalbaar; voor de binnenvaartoverslag wordt uitgegaan van een groei tot 40 miljoen ton;
- Voor de realisatie van deze ambities moet ZSP de nautische toegankelijkheid van de havens verder optimaliseren. Dit vereist een juiste afweging tussen het ontwikkelen van de nautische infrastructuur en een veilig en milieuverantwoord havengebruik.

Als strategische doelstellingen om invulling te geven aan de genoemde ambities worden duurzaamheid, innovatie en marktwerking genoemd.

¹⁰ Strategisch Masterplan Zeeland Seaports 2009-2020, Zeeland Seaports, december 2010

3 Referentiesituatie en alternatieven

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de referentiesituatie en de alternatieven die in het plan-MER onderzocht gaan worden. De referentiesituatie is bedoeld als referentie voor de beoordeling van de effecten van de alternatieven.

3.1 Referentiesituatie

3.1.1 Sloegebied

In milieueffectrapporten wordt de autonome ontwikkeling van een gebied vaak als referentiesituatie gehanteerd. De autonome ontwikkeling in het geval van het Sloegebied is de situatie die in 2023 ontstaat zonder in te grijpen in het huidige planologische kader voor het Sloegebied. Dat kader biedt mogelijkheden voor uitbreiding (van bestaande bedrijven en door vestiging van nieuwe bedrijven), maar er geldt ook een aantal beperkingen. Deze beperkingen hebben ondermeer betrekking op de aard en omvang van de bedrijvigheid. Zo geldt op grond van de vigerende bestemmingsplannen een bepaalde zonering in combinatie met een zogenaamde Staat van bedrijfsactiviteiten: in het middengebied zijn bedrijven uit de zwaardere milieucategorieën toelaatbaar (tot milieucategorie III), terwijl in de schil er omheen beperkingen gelden tot de milieucategorie I of II. Ook gelden beperkingen voor de maximaal toelaatbare geluidproductie van bedrijven. Deze beperkingen zijn vastgelegd in de Beleidsregel zonebeheersysteem Industrierrein 2008 Vlissingen-Oost. Ten slotte geldt de in 2011 in procedure gebrachte Veiligheidscontour Sloegebied als uitgangspunt voor de autonome ontwikkeling.

Voor de in gebruik zijnde gronden is de beste voorspelling voor de komende jaren, dat de thans aanwezige bedrijven hun productie op de betreffende locaties voortzetten en eventueel (beperkt) uitbreiden binnen de grenzen van de geluid- en veiligheidscontour.

Voor de nog uitgeefbare gronden is het niet goed mogelijk een voorspelling te doen van de aard van de bedrijven die zich de komende jaren zullen melden voor eventuele vestiging. Dat betekent dat het werken met scenario's voor de hand ligt. Stel, alle locaties worden uitgegeven aan bedrijven uit de zwaarste milieucategorieën, welke milieusituatie ontstaat dan in 2023? En stel, alle locaties worden uitgegeven aan bedrijven uit de lichtste milieucategorieën, welke milieusituatie ontstaat dan? Door deze twee scenario's in beeld te brengen wordt een bandbreedte verkregen van milieubelastingen in en rond het plangebied. Of deze scenario's echter 'autonome ontwikkeling' genoemd moeten worden is de vraag. Feitelijk gaat het dan namelijk ook om de bandbreedte van effecten die je kunt verwachten van de voorgenomen activiteit. Om deze methodologische discussie te slechten is het voorstel om het huidige gebruik van het gebied, aangevuld met de ontwikkelingen waarvoor inmiddels vergunning is verleend, als referentiesituatie voor de beoordeling van de verdere ontwikkeling van het Sloegebied te hanteren.

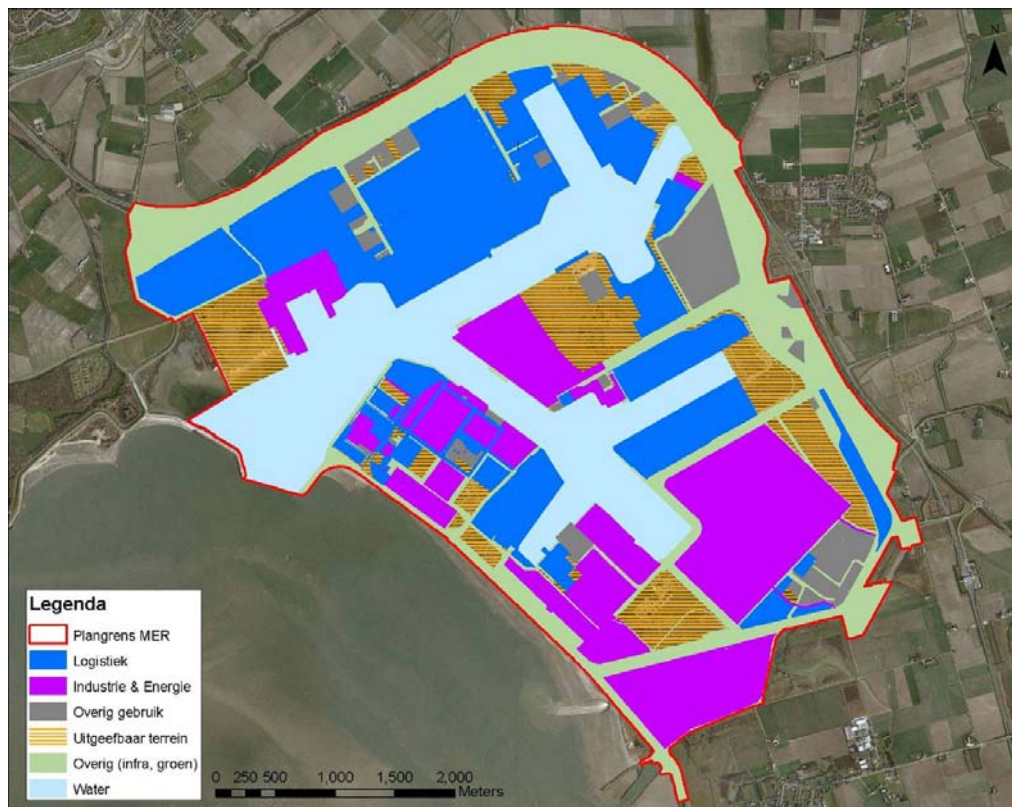
Concrete ontwikkelingen waarvoor inmiddels toestemming is verleend en die daarmee onderdeel uitmaken van de referentiesituatie zijn:

- De uitbreiding van het bedrijf Kloosterboer in de Westhofhaven;
- De realisatie van de South SeaTerminal in de Scaldiahaven;
- De transformatie van het bestaande bedrijf van Verbrugge tot een containeroverslagbedrijf (VCT);

- De uitbreiding van de bestaande kolen- en ertsopslag van Ovet met 5 ha, incl. de vernieuwing van de kade om grotere schepen te kunnen ontvangen.

De referentiesituatie wordt weergegeven in figuur 3.1.

Figuur 3.1 Referentiesituatie



Tabel 3.1: Referentiesituatie in hectares

Referentiesituatie	Oppervlakte
Logistiek*	545 ha
Industrie en Energie	426 ha
Overig gebruik	115 ha
Vrij uitgeefbaar terrein	237 ha
Water	456 ha
Overig (groen, infrastructuur, agrarisch gebruik)	474 ha
Totaal	2253 ha

* Logistiek is inclusief logistieke afhandeling als spooreplacements, openbare kades, parkeerplaatsen.

Naast bovengenoemde ontwikkelingen zijn op dit moment (juli 2011) nog enkele andere concrete initiatieven in beeld. Hierover zijn nog geen besluiten genomen. Om die reden vallen ze (vooralsnog) buiten de scope van de referentiesituatie. Genoemd kunnen worden:

- WCT: de ontwikkeling van een grootschalige containerterminal op de oever van de Westerschelde ter hoogte van Europaweg-Zuid. De m.e.r.-procedure voor het initiatief is in afwachting van een exploitant tijdelijk stilgelegd;
- Tweede kerncentrale en onderzoeksreactor Pallas: voor beide initiatieven lopen m.e.r.-procedures;

- C.GEN: de ontwikkeling van een elektriciteitscentrale op het terrein van Cobelfret aan de Sloehaven. Ook hiervoor loopt een m.e.r.-procedure;
- Légères: de vestiging van een bedrijf dat zich richt op de productie van gipsplaten;
- COVA: een bedrijf voor strategische gasolieopslag voor de overheid.
- De reservering van gronden voor ondergrondse buisleidingen zoals voorgesteld in de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen.

3.1.2 Omgeving

Ook in de omgeving van het Sloegebied doen zich ontwikkelingen voor die van belang zijn voor de gebruiksmogelijkheden van het Sloegebied. Concrete projecten waarover inmiddels besluiten zijn genomen en die daarmee onderdeel uitmaken van de referentiesituatie zijn:

- De verdubbeling van de Sloeweg en Tractaatweg (inclusief een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen ter hoogte van Sluiskil);
- De uitvoering van het Maatregelenpakket Zeeuwse lijn gericht op vermindering van de geluidoverlast langs de spoorlijn Vlissingen-Rosendaal;
- De vaargeulverruiming van de Westerschelde;
- Het project 380 KV Zuid-west dat gericht is op het realiseren van een nieuwe 380 kV-lijn vanaf Borssele naar Tilburg;
- De verdere uitvoering van Groenproject 't Sloe.

De volgende ontwikkelingen zijn relevant voor de ontwikkeling van het plangebied, maar hierover zijn nog geen formele besluiten genomen. Hierdoor blijven deze buiten de scope van de referentiesituatie en de alternatieven:

- Sloepoort: de ontwikkeling van een bedrijventerrein van 30 ha ter hoogte van de aansluiting Westerscheldetunnelweg-Sloeweg;
- Verbetering van de maritieme toegang van het Kanaal Gent-Terneuzen en daarmee samenhangend de verbetering van de binnenvaartverbinding met Parijs;
- De realisatie van de zogenaamde Sloeboog, een verbinding tussen de Zeeuwse lijn en de spoorlijn naar het Antwerpse havengebied;
- De herstructurering en ontwikkeling/uitbreiding van de Buitenhaven en het Bedrijventerrein Poortersweg in Vlissingen;
- De reservering van gronden voor ondergrondse buisleidingen zoals voorgesteld in de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen;
- De omvorming van de Schorer- en Welzingepolder, gelegen ten westen van het Sloegebied, tot een gebied voor estuariene natuur.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Werkwijze

Zoals in 1.1 aangegeven geldt als inzet voor de bestemmingsplannen het realiseren van maximale flexibiliteit voor het gebruik van het gebied binnen de randvoorwaarden vanuit natuur en milieu. Om deze inzet handen en voeten te geven is het voornemen in het plan-MER te verkennen welke mogelijkheden het gebied binnen deze randvoorwaarden heeft. Hiervoor wordt een bandbreedte-benadering gevolgd waarbij in eerste instantie twee alternatieven worden verkend. Met deze twee alternatieven worden de minimaal te verwachten milieueffecten alsmede de maximaal te verwachten milieueffecten van de verdere ontwikkeling van het plangebied in beeld gebracht. Op basis van de effectbeschrijving van deze twee uitersten zal worden bepaald welke bestemmingen en bijbehorende

voorschriften in de bestemmingsplannen worden opgenomen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met andere overwegingen dan de effecten op natuur en milieu.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de alternatieven is dat de bestaande bedrijven in het Sloegebied hun activiteiten voortzetten en de ruimte binnen hun vergunning benutten. Er zijn geen signalen die er op wijzen dat de bestaande bedrijven in het gebied binnen de looptijd van de bestemmingsplannen (10 jaar) vertrekken of hun productieproces ingrijpend wijzigen. Een uitzondering geldt voor het bedrijf Verbrugge, dat - zoals al beschreven in 3.1.1 - van plan is haar activiteiten te veranderen naar containeroverslag.

Een en ander betekent dat de alternatieven zich richten op de invulling van de nog beschikbare terreinen. Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven gaat het om ca. 237 ha terrein. Voor een deel van dit areaal gelden afspraken c.q. beperkingen ten aanzien van de gronduitgifte. Daarbij kan gedacht worden aan opties die zijn genomen op terreinen of regelingen voor tijdelijk gebruik. Met deze afspraken c.q. beperkingen wordt in eerste instantie, bij de invulling van de twee alternatieven, geen rekening gehouden. Zodoende wordt het meest complete beeld van de minimaal en maximaal te verwachten milieueffecten van de verdere ontwikkeling van het Sloegebied verkregen.

Gegeven de rol die op grond van het nationale en regionale beleid is toebedeeld aan het Sloegebied ligt het primaat van de invulling van de nog uit te geven gronden bij zeehaven- en industriële activiteiten.

Ten aanzien van de potentiële milieueffecten dient in hoofdzaak gedacht te worden aan 1) effecten van de bedrijfsactiviteiten in het Sloegebied en 2) effecten van verkeersbewegingen, zowel over weg, water als spoor. Om de bandbreedte van mogelijke effecten in beeld te brengen kan onderscheid worden gemaakt in industriële activiteiten en logistieke activiteiten. Zoals in tabel 3.2 weergegeven hebben de bedrijfsactiviteiten van het segment Industrie in algemene zin een relatieve grote impact op de directe omgeving, terwijl logistieke bedrijven vooral impact hebben op en langs de achterlandverbindingen.

Tabel 3.2: Relatieve omvang milieueffecten industrie versus logistiek

	Industrie	Logistiek
Milieueffecten bedrijfsactiviteiten	Groot	Klein
Milieueffecten verkeersbewegingen	Klein	Groot

Op grond van deze veronderstelling wordt voorgesteld om de bandbreedte aan mogelijke effecten in beeld te brengen door twee alternatieven te onderscheiden, een alternatief gebaseerd op een verdere invulling van het Sloegebied met industriële bedrijfsactiviteiten en een alternatief uitgaande van logistieke activiteiten. Beide alternatieven worden in de volgende paragrafen toegelicht.

3.2.2 Alternatief Industrie en Energie

Het Alternatief Industrie en Energie¹¹ gaat uit van de invulling van de nog uitgeefbare terreinen aan industriële productiebedrijven en bedrijven die zich richten op de energievoorziening. Daarbij zal de interne zonering zoals thans nog opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen (zie 3.1.1) qua intentie zo veel

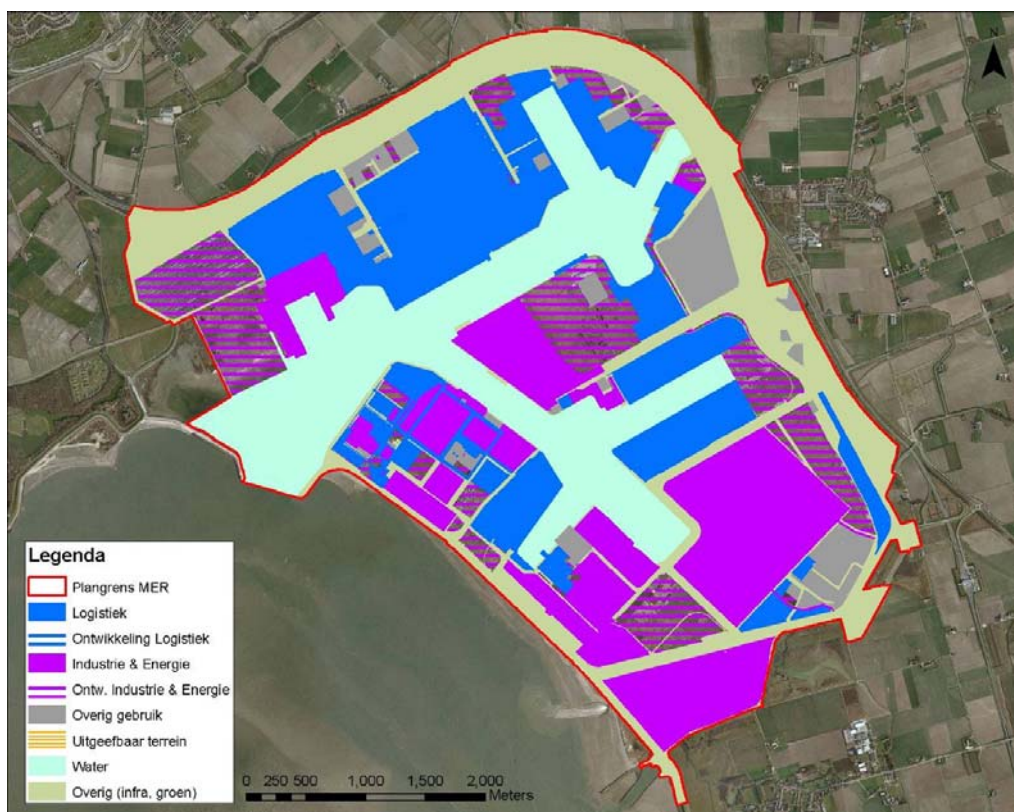
¹¹ Gezien de energie-initiatieven in het Sloegebied (Tweede kerncentrale, C.GEN) is het gewenst in het MER specifieke aandacht aan het segment Energie te besteden. In deze notitie is er, gegeven de aard van de activiteiten, vooralsnog voor gekozen het segment Energie toe te voegen aan het segment Industrie. Niet ondenkbaar is dat bij het opstellen van het MER blijkt dat het gewenst is om een afzonderlijk alternatief Energie in beschouwing te nemen.

mogelijk gevolgd worden. Dat betekent dat in het midden van het Sloegebied zware bedrijven toegelaten kunnen worden, terwijl de randen van het gebied ruimte bieden aan de wat lichtere bedrijven. Wel zal het milieuclassificatiesysteem (cat. 0, I, II en III) worden omgezet naar het systeem uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering (cat. 1 t/m 6).

Figuur 3.2 laat zien dat de nog uitgifbare terreinen (zie figuur 3.1) in dit alternatief worden ingevuld met industriële en energiebedrijven. Ook het terrein waar de energiecentrale van C.GEN is voorzien heeft in dit alternatief een Industrie en Energie invulling gekregen. In de referentiesituatie is voor deze locatie nog sprake van een logistiek terrein, onderdeel van de RoRo-activiteiten van Cobelfret.

Tabel 3.3 geeft de vertaling van de figuur naar aantallen hectares per segment.

Figuur 3.2 Alternatief Industrie en Energie



Tabel 3.3: Alternatief Industrie en Energie in hectares per segment

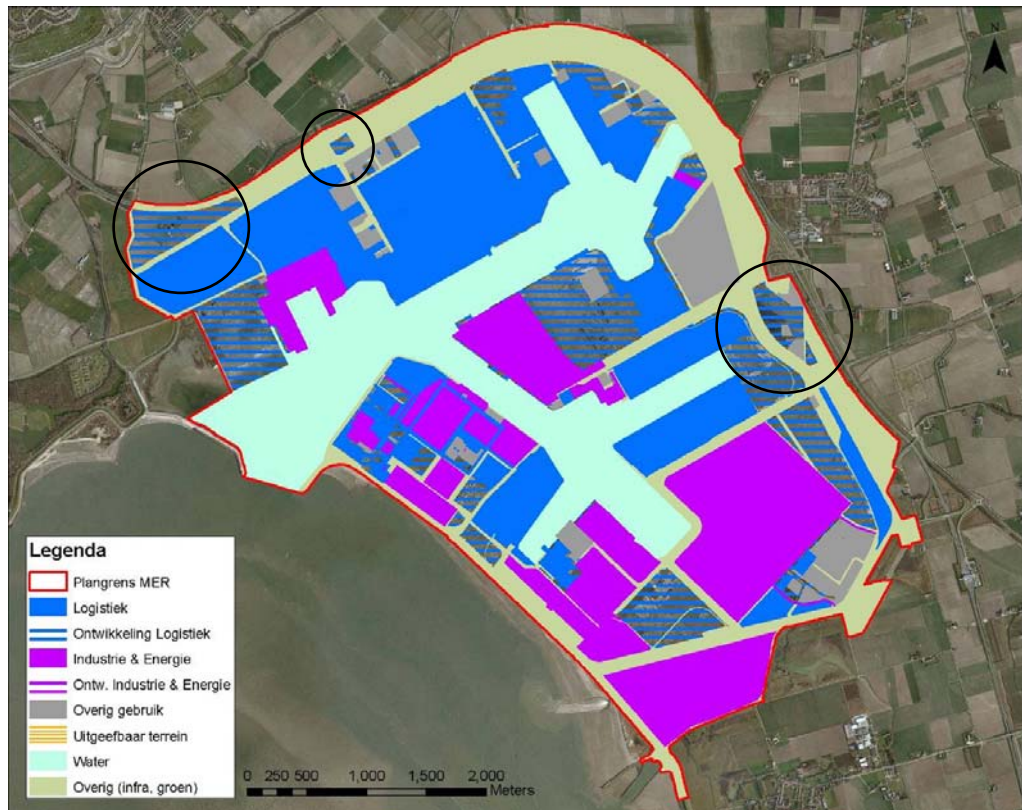
Alternatief Industrie & Energie		Oppervlakte
Logistiek		502 ha
<i>Gebruik in referentiesituatie</i>	<i>545 ha</i>	
<i>Ontwikkeling (van logistiek naar industrie & energie)</i>	<i>-43 ha</i>	
Industrie en Energie		706 ha
<i>Gebruik in referentiesituatie</i>	<i>426 ha</i>	
<i>Ontwikkeling</i>	<i>280 ha</i>	
Overig gebruik		115 ha
Vrij uitgeefbaar terrein		0 ha
Water		456 ha
Overig (groen, infrastructuur, agrarisch gebruik)		474 ha
Totaal		2253 ha

3.2.3 Alternatief Logistiek

Het Alternatief Logistiek gaat uit van de invulling van de nog uitgeefbare terreinen aan bedrijven die zich richten op de overslag van goederen. In dit alternatief is in vergelijking tot het Alternatief Industrie meer ruimte gereserveerd voor de segmenten Bulk, Breakbulk&RoRo en Containers, terwijl het segment Industrie&Energie een geringer areaal in beslag neemt. Uitgedrukt in milieucategorieën gaat het in dit alternatief om bedrijven uit de categorieën 0 (bv. containeroverslag), I (bv. overslag van ertsen, granen en steenkool) en II (bv. overslag van olie, LPG e.d.) volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten bij de vigerende bestemmingsplannen. Ook bij dit alternatief zal het milieuclassificatiesysteem (cat. 0, I, II en III) worden omgezet naar het systeem uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering (cat. 1 t/m 6). Figuur 3.3 laat zien dat de nog uitgeefbare terreinen (zie figuur 3.1) in dit alternatief worden ingevuld met logistieke activiteiten. Aanvullend op de in de referentiesituatie veronderstelde uitgeefbare terreinen is in dit alternatief rekening gehouden met de ontwikkeling van drie terreinen in de zogenaamde buitenleidingenstrook rond het havengebied. Deze terreinen, op de figuur aangeduid met cirkels, zijn in dit alternatief nodig om bepaalde logistieke activiteiten te faciliteren zonder het primaire proces te belemmeren. Wacht- en parkeerplaatsen voor vrachtwagens en tankstations bijvoorbeeld worden bij voorkeur aan de rand van het havengebied, nabij de hoofdonsluiting geïmplementeerd. Hierdoor kan efficiënt gebruik van de infrastructuur in het havengebied worden bevorderd. Door het gebruik van de buitenleidingenstrook is bovendien sprake van dubbel grondgebruik.

Tabel 3.4 geeft de vertaling van de figuur naar aantallen hectares per segment.

Figuur 3.3 Alternatief Logistiek



Tabel 3.4: Alternatief Logistiek in hectares per segment

Alternatief Logistiek		Oppervlakte
Logistiek		833 ha
<i>Gebruik in referentiesituatie</i>	<i>545 ha</i>	
<i>Ontwikkeling</i>	<i>288 ha</i>	
Industrie en Energie		426 ha
<i>Gebruik in referentiesituatie</i>	<i>426 ha</i>	
<i>Ontwikkeling</i>	<i>0 ha</i>	
Overig gebruik		115 ha
Vrij uitgeefbaar terrein		0 ha
Water		456 ha
Overig (groen, infrastructuur, agrarisch gebruik)		423 ha
Totaal		2253 ha

4 Milieu-aspecten

4.1 Inleiding

Op grond van de Wet milieubeheer dienen in het plan-MER de bestaande toestand van het milieu, de ontwikkeling van het milieu indien de voorgenomen activiteit¹² niet wordt ondernomen en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor te worden beschreven. De gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven dienen te worden vergeleken met de situatie waarin de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen (de referentiesituatie, zie 3.1).

Voor de vergelijking van de alternatieven en - meer in het algemeen - voor de bepaling van de effecten wordt gebruik gemaakt van een beoordelingskader. Dit beoordelingskader wordt opgesteld op basis van de voor de voorgenomen activiteit relevante wetgeving en beleid op het gebied van natuur en milieu.

In dit hoofdstuk wordt om te beginnen een globale schets gegeven van de ingrepen en de mogelijke effecten van de ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten in het Sloegebied. Op basis daarvan wordt in 4.3 een voorlopig beoordelingskader geformuleerd. Dit beoordelingskader zal in het MER nader uitgewerkt worden.

4.2 Ingrepen en effecten

Het Sloegebied is een bestaand haven- en industriegebied. Voor de ingebruikname van de nog niet uitgegeven gronden zijn in de meeste gevallen geen grootschalige aanlegwerkzaamheden nodig. De terreinen zijn in principe geschikt om te bebouwen. Een uitzondering geldt voor een deel van de beoogde locatie voor de C.GEN-centrale. Hiervoor dient nog een kade aangelegd te worden. De effecten daarvan zullen naar verwachting worden beschreven in het afzonderlijke plan-MER voor de elektriciteitscentrale.

De aanleg van de haven- en industrieterreinen valt daarmee buiten de scope van het MER voor de bestemmingsplannen voor het Sloegebied.

Ook de daadwerkelijke realisatie (bouw) van installaties, gebouwen en infrastructuur valt buiten de scope van het MER. Gegeven de geldende wet- en regelgeving (o.a. omgevingsvergunning) wordt er van uitgegaan dat bij de realisatie van de betreffende bedrijven en voorzieningen de nodige maatregelen ter bescherming van natuur en milieu worden getroffen. Dit vormt hiermee een randvoorwaarde voor de vergunningverlening aan individuele bedrijven. Het voert te ver om in het kader van dit plan-MER de mogelijke bebouwings- en installatievormen, technieken en maatregelen in beeld te brengen.

Een en ander betekent dat de effecten van de voorgenomen activiteiten met name betrekking hebben op het daadwerkelijke gebruik van de betreffende terreinen: welke emissies (geluid, luchtverontreinigende stoffen, koelwater), welke risico's (externe veiligheid) en welke verkeerseffecten (bereikbaarheid/congestie en milieueffecten vanwege verkeer) kunnen worden verwacht?

¹² Het begrip voorgenomen activiteit komt voort uit de Wet milieubeheer en vormt de basis van de milieueffectrapportage. In dit geval gaat het om de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten incl. het daarvoor benodigde transport binnen de mogelijkheden van de vast te stellen bestemmingsplannen.

De effecten kunnen zowel betrekking hebben op de mens als op de natuur. Voor wat betreft de effecten op de mens is van belang dat zich rond het Sloegebied en langs de achterlandverbindingen verspreid en geconcentreerd in woonkernen woningen bevinden die mogelijk extra belast zullen worden door de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor.

Voor wat betreft de effecten op de natuur is met name de Westerschelde van belang. Deze maakt, zoals in hoofdstuk 2 aangegeven, onderdeel uit van Natura2000. Bovendien is de Westerschelde een belangrijke schakel in de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Naast de Westerschelde bevindt zich rond het Sloegebied en langs de achterlandverbindingen nog een aantal andere beschermde natuurgebieden. De mate waarin deze gebieden van belang zijn voor de gebruiksmogelijkheden van het Sloegebied zal onderwerp van studie zijn in het kader van het MER.

4.3 Beoordelingskader

Tabel 4.1 geeft een voorlopig beoordelingskader. Dit kader is opgesteld op basis van de ingreep-effectrelaties zoals beschreven in 4.2. In het MER zal het beoordelingskader nader worden uitgewerkt, ondermeer aan de hand van wetgeving en beleid.

Tabel 4.1: Voorlopig beoordelingskader

Activiteit	Thema	Aspect
Bedrijfsactiviteiten	Geluid	Industrielawaai
	Luchtkwaliteit	NO ₂ PM ₁₀
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico Groepsrisico
	Natuur - gebiedsbescherming	Verstoring door geluid Stikstofdepositie Koelwaterlozingen
	Natuur - soortenbescherming	Vernietiging of verstoring leefgebied beschermde soorten
Verkeer & Vervoer	Bereikbaarheid en congestievorming	I/C-verhouding diverse transportmodaliteiten
	Geluid	Wegverkeerslawaai Railverkeerslawaai Scheepvaarlawaai
	Luchtkwaliteit	NO ₂ PM ₁₀
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico en groepsrisico diverse transportmodaliteiten
	Natuur - gebiedsbescherming	Verstoring door geluid Stikstofdepositie
	Natuur - soortenbescherming	Vernietiging of verstoring leefgebied beschermde soorten

Naast deze hoofdthema's, waarvoor de effecten zoveel mogelijk kwantitatief beschreven zullen worden, zal in het MER aandacht worden besteed aan thema's als bodem, water, geur, licht, landschap en cultuurhistorie (w.o. archeologie) en verkeersveiligheid (w.o. nautische veiligheid). De effectbeschrijving voor deze onderwerpen zal vooral kwalitatief van aard zijn.