



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Logistiek Park Moerdijk

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 september 2014/ rapportnummer 2328-82



1. Oordeel over het MER

De provincie Noord Brabant wil een logistiek park realiseren in de oksel van de rijkswegen A16 en A17 bij Moerdijk (Logistiek Park Moerdijk, verder in dit advies LPM). Zij wil het plangebied voor het Logistiek Park Moerdijk (LPM) via een provinciaal inpassingsplan bestemmen als bedrijventerrein. Voor de besluitvorming over dit inpassingsplan is een milieueffectrapport opgesteld. Bevoegd gezag voor deze procedure zijn de Provinciale Staten van Noord-Brabant. De ontwikkeling en het beheer van het bedrijventerrein LPM komt in handen van het Havenschap Moerdijk, waarvan de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk het bestuur vormen.

De Commissie¹ is van oordeel dat in het MER essentiële informatie mist om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming over het inpassingsplan. De tekortkomingen hebben betrekking op de samenvatting, de verkeersberekeningen, de inpasbaarheid van windturbines en de natuureffecten.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Samenvatting

Het MER omvat vele afzonderlijke rapporten die ieder een deel van de benodigde informatie bevatten. De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en daarom bijzondere aandacht verdient. Het document moet zelfstandig leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. De Commissie signaleert dat de huidige samenvatting geen overzicht geeft van de effectscores van de verschillende alternatieven. Een dergelijk overzicht acht zij van essentieel belang voor een goed overzicht van de milieu- en natuurconsequenties van gemaakte keuzes.

De Commissie adviseert in de samenvatting een effectscoretabel van de verschillende alternatieven en de referentiesituatie op te nemen, vandaar uit de selectie van het voorkeursalternatief te motiveren en de effecten daarvan eveneens in de tabel te vermelden.

2.2 Verkeersberekeningen

In het MER wordt bij de berekeningen van de verkeersproductie door het LPM uitgegaan van CROW-cijfers uit publicatie 256. De Commissie signaleert dat deze eind 2012 is vervangen

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiener.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

door publicatie 317, omdat de oude cijfers niet bleken te kloppen. Afhankelijk van de functie en de locatie kunnen flinke verschillen optreden.²

In het MER zijn daarnaast de aannames voor de verkeersberekeningen en de mogelijke bandbreedte in verkeersproductie onvoldoende geëxpliciteerd. Hierdoor is onduidelijk wat de gevolgen van het voornemen zijn voor de verkeersafwikkeling en daarmee de risico's op congestie. Dit geldt zowel voor de interne verkeersstructuur als voor de aansluitingen op de rijkswegen aangezien de verkeersproductie van het LPM lijkt te zijn gesuperponeerd op de autonome groei zonder rekening te houden met de effecten van herverdeling. Onduidelijk is of en zo ja waar en in hoeverre er sprake is van dubbeltellingen.

In het MER is onvoldoende helder gemaakt hoe de verkeersrelaties tussen de LPM en de haven worden afgewikkeld, met name waar het de verdeling van de verkeersstromen over de interne baan en de rijkswegen betreft. Er is van uitgegaan dat in de situatie met een interne baan 33% van het vrachtverkeer van en naar het LPM een relatie met de haven van Moerdijk heeft en van de geprojecteerde interne baan gebruik kan maken. Zonder de interne baan lijkt slechts een marginale hoeveelheid vrachtverkeer tussen LPM en haven te rijden. Onduidelijk is hoe dit verschil te verklaren is in de wetenschap dat ook in de situatie met interne baan een aanzienlijke hoeveelheid vrachtverkeer gebruik zal maken van de rijkswegen om naar de haven te rijden. Ook hier is een beschouwing van de bandbreedte op zijn plaats.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de verkeersproductiecijfers voor het LPM aan te passen uitgaande van de meeste recente CROW-cijfers. Geef inzicht in de mogelijke bandbreedte in de verkeersproductie en wat dit betekent voor de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein, (de aansluitingen van) de omliggende rijkswegen en op de interne baan. Pas vervolgens ook de gevolgen voor de natuur, luchtkwaliteit, geluidhinder en de (externe) veiligheid aan als de verkeersproductie hoger of lager uitvalt dan waar in het MER van uit is gegaan.

2.3 Duurzaamheid / inpasbaarheid windturbines

Het inpassingsplan biedt de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen ook de duurzaamheidsambities gerealiseerd kunnen worden. Zo is er ruimte gereserveerd voor de aanleg van leidingen voor de uitwisseling van warmte, koude en energie. De realisatie van windturbines op LPM wordt ruimtelijk niet mogelijk gemaakt. In het MER zijn daarvoor twee alternatieven onderzocht, één met een aantal 800 kW-turbines en één met enkele 3 MW-turbines, aan de rand van het LPM. De keuze voor een 800 kW-turbine is gebaseerd op de kleine rotordiameter om geen probleem te creëren in verband met de noodzakelijke veiligheidscontouren. Dit alternatief levert echter te weinig energie. De grote 3 MW-turbines blijken niet in te passen door een te grote veiligheidscontour, omdat als uitgangspunt is genomen dat potentieel bouwvlak op het LPM niet verloren mag gaan. Onduidelijk is of – en zo ja hoe – is onderzocht of via aanpassing van bouwkavels er wel ruimte is voor windturbines. De Commissie mist inzicht in de grootte van het grondoppervlak dat door de veiligheidscontour niet gebruikt kan

² Aangezien publicatie 317 alleen nog maar uitgaat van de verkeersgeneratie gerelateerd aan bvo, is de omrekening via het aantal arbeidsplaatsen niet meer nodig. Tevens wijst de publicatie op een grote spreiding in de verkeersproductie. Een beschouwing over de bandbreedte is daarom wenselijk.

worden voor de bouw van kantoren > 1500 m² en andere kwetsbare objecten.³ Bovendien is er binnen de veiligheidscontour van de turbines wel ruimte voor beperkt kwetsbare bedrijven zoals productie- en opslagbedrijven.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te geven of is onderzocht of via herverkaveling wel ruimte ontstaat voor windturbines, welk oppervlak door de veiligheidscontouren rond de windturbines vervalt voor verschillende type bedrijven (kwetsbaar / beperkt kwetsbaar) en of er, gegeven de gestelde uitgangspunten, wel mogelijkheden bestaan voor ruimtelijke inpassing van tussenklasse-turbines (van bijvoorbeeld 1,5-2.3 MW met relatief kleine rotordiameter).⁴

2.4 Natureffecten

2.4.1 Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Het MER bevat een Passende beoordeling waarin de gevolgen van het plan voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving zijn beoordeeld. Significante negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden Biesbosch, Hollands Diep en Brabantse Wal door met name stikstofdepositie worden op voorhand niet uitgesloten en zijn daarom nader onderzocht.

Geconcludeerd wordt dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebied Biesbosch door stikstofdepositie zijn uit te sluiten door de specifieke omstandigheden en milieukeurmerken (natuurlijke dynamiek, huidig en toekomstig beheer). Significante gevolgen voor het Hollands Diep worden uitgesloten omdat de habitattypen en leefgebieden van soorten niet stikstofgevoelig zijn. Significante gevolgen voor de Brabantse Wal worden uitgesloten omdat er in dit geval geen causaal verband tussen de leefgebieden van stikstofgevoelige soorten en stikstof wordt verondersteld en/of eventuele negatieve effecten van stikstofdepositie door gericht beheer gecompenseerd kunnen worden.

De Commissie kan op grond van de informatie in het MER niet onderschrijven dat significante negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden Biesbosch en Brabantse Wal ten gevolge van stikstofdepositie⁵ zijn uit te sluiten. Hierbij zijn de volgende aspecten van belang:

- *Aanpassingen achtergronddepositie*: in de Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk (7 mei 2014) is aangegeven dat de geactualiseerde informatie over achtergronddepositie van stikstof mogelijk 'een onderscheidend effect heeft' op de in de Passende beoordeling beschreven gevolgen van het voorkeursalternatief voor Natura 2000-gebieden. De effectbeschrijving is evenwel nog niet aangepast.
- *Autonome ontwikkelingen en peiljaren*: bij de effectbepaling is aangegeven dat extra depositie ten gevolge van het plan teniet wordt gedaan door een verwachte daling van de achtergronddepositie in de autonome ontwikkeling. Die verwachting gaat gepaard met onzekerheden en kan daardoor niet dienen als uitgangspunt voor de ef-

³ Bij een 3MW-turbine lijkt het te gaan om ruwweg maximaal 3000 m² per turbine, wat slechts een beperkt deel uitmaakt van kavels van minimaal 5 ha.

⁴ Zoals de E70/2.3 MW-turbine met een rotordiameter van 71 meter.

⁵ Maximale bijdrage van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Biesbosch is 4,45 mol N/ha/jaar.

fectbeoordeling. Aantasting van de natuurlijke kenmerken Van Natura 2000-gebieden moet immers met zekerheid worden uitgesloten. Die onzekerheden wordt bovendien groter naarmate de verdere invulling van LPM naar achteren schuift. De effectbepaling in de Passende beoordeling richt zich op 2018 (50% realisatie) en 2023 (100% realisatie). In voornoemde Oplegnotitie wordt echter gesteld dat is aangenomen dat in 2018 het LPM volledig is ingevuld. De informatie hierover is dus niet consistent, althans verwarrend.

- *Specifieke kenmerken en milieuomstandigheden (Biesbosch)*: de conclusie dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebied Biesbosch door stikstofdepositie zijn uit te sluiten door de specifieke omstandigheden en milieukenmerken strookt niet met de informatie over stikstofdepositie in de concept PAS-analyse herstelstrategieën voor Biesbosch (december 2013). Daarin is aangegeven dat een hoge stikstofdepositie leidt tot de aanvoer van voedingsstoffen, waardoor er een hogere gewasproductie ontstaat. Het habitatype in de vereiste conditie te houden vergt met additionele stikstofdepositie derhalve naar verwachting een hogere beheerinspanning nodig dan zonder.
- *Leefgebieden van soorten (Biesbosch)*: in de Passende beoordeling wordt niet ingegaan op de gevolgen voor soorten die deel uitmaken van de instandhoudingsdoelstellingen, terwijl de KDW-waarden⁶ deels zijn overschreden (zie PAS-analyse).
- *Leefgebieden voor soorten (Brabantse Wal)*: de bijdrage aan het plan bedraagt enkele molen stikstof in het centrale deel tot ca. 134 mol N/ha/jaar in het uiterste noorden, wat gevolgen kan hebben voor stikstofgevoelig leefgebied van drie broedvogelsoorten⁷. Voor het leefgebied van de Nachtzwaluw en Boomleeuwerik wordt gerefereerd aan een conclusie in Alterra-rapport 2359 waarin gesteld zou worden dat stikstofdepositie in dit gebied niet relevant zou zijn. Die bewering is in het betreffende rapport niet terug te vinden. Voor de Zwarte Specht wordt gesteld dat beheermaatregelen de eventuele negatieve effecten van stikstofdeposities compenseren. De Commissie vraagt zich af of geen aanvullende (beheer)maatregelen nodig zijn om nadelige gevolgen van het plan te mitigeren.⁸
- *Cumulatie*: in de Passende beoordeling wordt aangegeven dat cumulatie niet aan de orde is. Met name voor de Brabantse Wal acht de Commissie echter ook ontwikkelingen in de verschillende havengebieden (Rotterdam, Antwerpen, Gent) van belang. Ook emissies van bedrijven in het plangebied zijn ten onrechte niet verdisconteerd.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aannemelijk te maken dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden Biesbosch en Brabantse Wal niet worden agetast of dat de ADC-toets met succes kan worden doorlopen.

⁶ Bij Bruine Kiekendief (broedvogel) en Grutto (niet-broedvogel) geldt een KDW voor het leefgebied van 1400 mol N/ha/jaar.

⁷ Voor deze soorten zijn inmiddels ook KDW-en opgesteld die lager liggen dan habitatype 9160A, die in de Passende beoordeling als referentie gehanteerd wordt.

⁸ In dat kader verwijst de Commissie ook naar het Arrest van het Hof van Justitie EU van 15 mei 2014 inzake de verbreding A2 (C-521/12).

2.4.2 Gevolgen voor beschermde soorten

In het MER wordt aangegeven dat in augustus 2009 een flora- en faunascan heeft plaats gevonden, aangevuld met een inventarisatie in juni/juli 2010, gericht op vissen, amfibieën, leefgebied huismus en vleermuizen. De Commissie stelt vast dat:

- de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van vogels niet in beeld zijn gebracht op grond van de (onjuiste) motivatie dat vogelsoorten zonder vaste verblijfplaats alleen in het broedseizoen beschermd zijn.⁹
- is aangegeven dat de gevolgen voor niet-broedvogels in de Passende beoordeling worden beschreven. De tekst aldaar (p 24–25) is echter summier en niet accuraat.¹⁰
- het belang voor andere zoogdieren dan vleermuizen slechts indicatief in beeld is gebracht.

Daarmee is geen volledig en geen beeld gegeven van de gevolgen van het plan voor de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten.

De Commissie adviseert alsnog in deze informatie te voorzien en na te gaan op de voorgestelde (mitigerende) maatregelen aanpassing behoeven.

Het windturbinepark maakt geen deel uit van het plan. Zekerheidshalve merkt de Commissie op dat de gevolgen voor vleermuizen en vogels niet gekwantificeerd zijn. De in het MER gedane uitspraken over de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van deze strikte beschermde soorten acht de Commissie niet onderbouwd.

De Commissie adviseert bij een eventueel nieuw voornemen tot plaatsing van windturbines in te gaan op gevolgen voor vogels (broedvogels, lokale bewegingen buiten het broedseizoen, trekvogels) en vleermuizen, en deze informatie te onderbouwen met *kwantitatieve* informatie.

3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

⁹ De verplichting uit de Vogelrichtlijn om deze op het gewenste niveau te houden is opgenomen in het tussen het kabinet en provincies gesloten natuurpact (par 2.3). Dit impliceert dat de gevolgen van het plan voor de gunstige staat van instandhouding beschouwd moet worden als essentiële milieu-informatie. In dit kader kan worden opgemerkt dat op p 88 de aanwezigheid van soorten met een sterk afnemende populatie genoemd wordt (o.a. patrijs, veldleeuwerik).

¹⁰ Gesteld wordt dat het plangebied geen foerageergebied is voor overwinterende ganzen. Hier verblijven echter soms groepen Grauwe ganzen (max. 850 exemplaren in de winter van 2009/10). Het gebied direct ten noorden van het plangebied is van belang voor overwinterende Kolganzen en grauwe ganzen. Verstoring door externe werking kan daardoor aan de orde zijn. Bron Netwerk Ecologische Monitoring.

3.1 Verkeer

Uit het MER blijkt dat werknemers via wegen van 5 meter breed langs de achterkant van 20 meter hoge bedrijfsgebouwen moeten rijden. De lengte van deze veelal doodlopende wegen loopt op tot maximaal 1400 meter. Deze wegen zijn bedoeld voor autoverkeer én voor fietsers. Niet is aangegeven hoe daarbij de verkeers- en sociale veiligheid gegarandeerd worden.

De interne verkeersstromen kunnen waarschijnlijk nog geoptimaliseerd worden. Door bijvoorbeeld de verkeersregelingen te integreren kan het vrachtverkeer een groene golf krijgen waardoor het niet meer voor elk verkeerslicht hoeft te stoppen, waarbij ook milieuwinst wordt geboekt. Ook adviseert de Commissie de interne ontsluitingsstructuur voor fietsers nader te bezien. Is bijvoorbeeld een vrijliggende centrale route door het park mogelijk waardoor fietsers geen gebruik hoeven te maken van de binnenwegen?

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming over de inrichting van het LPM de mogelijkheden te verkennen om de verkeers- en sociale veiligheid te garanderen en de interne verkeersstromen te optimaliseren.

3.2 Geluid

In het MER is ingegaan op de geluidbelasting als gevolg van extra verkeer en nieuwe bedrijven. Daaruit blijkt dat de geluidbelasting voor de woningen in de omgeving van het LPM (met name de Lapdijk) aanzienlijk is. In algemene zin zijn bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen benoemd die ingezet kunnen worden om de geluidbelasting te kunnen beperken. De geluidbelasting inherent aan de milieucategorisering (maximaal categorie 3.2 bedrijvigheid) kan, tezamen met het verkeersgeluid op de openbare wegen van het LPM, met akoestisch maatwerk naar verwachting worden ingepast binnen geluidwaarden, waarbij nog gesproken kan worden van een goede woonsituatie. Aan te vestigen bedrijven kan bijvoorbeeld een geluidruimte worden toebedeeld, gebruikmakend van een geluidbeheersysteem te reguleren door middel van een gemeentelijke geluidnota. Een dergelijke nota is een gangbaar gemeentelijk beleidsinstrument voor het beheersen van geluidhinder bij **toekomstige** ontwikkelingen op niet-gezoneerde industrieterreinen.

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming aan te geven hoe concreet invulling zal worden gegeven aan het geluidbeheersinstrumentarium door te benoemen welke geluiddoelstellingen wanneer en hoe gerealiseerd gaan worden.

De Commissie signaleert dat onduidelijkheid kan bestaan of met het plan ook containerhandling kan gaan plaatsvinden.¹¹ In de plantoelichting en in het MER is aangegeven dat op dit moment niet bekend is of en waar containerhandling (op- en overslag) plaatsvindt en thans eventuele mitigerende geluidmaatregelen daarom niet geconcretiseerd kunnen worden. In de planregels is echter aangegeven dat bedrijvigheid van maximaal milieucategorie 3.2 is

¹¹ Zie in dit verband ook de zienswijze van ABAB.

toegestaan, waar containerhandling valt onder milieucategorie 4.2. Ook mondeling heeft de Provincie aangegeven dat containerhandling niet is toegestaan.

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming duidelijk aan te geven of containerhandling mogelijk is of niet, te meer daar containerhandling gepaard gaat met een aanzienlijke hogere geluidbelasting dan waar in het MER vanuit is gegaan.

VOORLOPIG

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Provinciale Staten provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten provincie Noord-Brabant

Besluit: vaststellen of wijzigen van een inpassingsplan voor het logistiek park Moerdijk

Categorie Besluit m.e.r.: C11.2 en D22.2

Activiteit: ontwikkeling van een bedrijventerrein met logistieke bedrijven

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 9 september 2009

ter inzage legging startnotitie: 18 september 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 24 september 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 24 november 2009

aankondiging start aanvullende procedure: 18 maart 2011

ter inzage legging notitie reikwijdte en detailniveau: 21 maart 2011 tot en met 2 mei 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 18 maart 2011

aanvullend advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 23 mei 2011

kennisgeving MER: 11 juni 2014:

ter inzage legging MER: 12 juni 2014 tot en met 23 juli 2014

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 18 juni 2014

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. P. van der Boom

dr. G.P.J. Draaijers (werkgroepsecretaris)

ing. R.P.M. Jansen

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het

MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Provincie Noord-Brabant Logistiek Park Moerdijk, inclusief alle daarin genoemde bijlagen, RHO Adviseurs B.V., 7 mei 2014;
- Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk, 12 april 2013;
- Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, 7 mei 2014;
- Aanvullend onderzoek beschermde soorten Logistiek Park Moerdijk, Grontmij Nederland B.V., 27 januari 2011;
- Scan natuur- en soortenbeleid Logistiek Park Moerdijk, Grontmij Nederland B.V., 24 september 2010.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Logistiek Park Moerdijk



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

