



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bedrijventerrein TradePort Noord, Venlo

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

13 juni 2012 / rapportnummer 2266-132



1. Oordeel over het MER

De gemeente Venlo is voornemens het gebied Trade Port Noord (TPN) te ontwikkelen tot een bedrijventerrein voor logistieke- industriële bedrijven met een totale omvang van bruto 280 hectare (netto 192 hectare). Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan¹ is een milieueffectrapport (MER-TPN) opgesteld. De activiteiten hebben ook effect op de Natura 2000-gebieden in het studiegebied. Daarom is er een Passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 opgesteld. Deze Passende beoordeling maakt onderdeel uit van het MER TPN dat door de Commissie is getoetst.²

De Commissie signaleert bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen een aantal essentiële tekortkomingen, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

De Commissie signaleert de volgende essentiële tekortkomingen in het MER-TPN:

- Inzicht in de omvang en toename van de verkeersstromen (intensiteiten) als gevolg van Trade Port Noord ontbreekt. Het MER-TPN maakt niet inzichtelijk hoe de verkeersafwikkeling van de 'Klavertjes' op de Greenportlane, van de Greenportlane zelf en van de aansluiting op de A67 en A73 verloopt. Uit eerdere (m.e.r.-)studies is gebleken dat er in de toekomst mogelijk problemen ontstaan bij de verkeersafwikkeling van Klavertje 4 op de Greenportlane en op de genoemde aansluitingen op de A67 en de A73. Het MER-TPN stelt nu dat deze problemen er niet zullen zijn maar deze conclusies worden onvoldoende onderbouwd. Hierdoor zijn mogelijk ook de effectberekeningen voor lucht, geluid en natuur onvoldoende onderbouwd;
- de informatie over natuur is versnipperd over verschillende documenten en niet volledig gepresenteerd.³ Op basis van de beschikbare informatie over stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, kan de Commissie de conclusie dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten niet verifiëren en onderschrijven;
- Omdat het MER onvoldoende inzicht geeft in de onderbouwing en omvang van de verkeerscijfers van TPN (zie eerste punt) is niet duidelijk of de berekeningen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur zijn gebaseerd op de juiste invoergegevens voor verkeer.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer.⁴ Daar heeft de Commissie toegelicht waarom het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde

¹ Ontwerp bestemmingsplan Trade Port Noord Venlo d.d. 6-3-2012.

² 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 www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

³ Voor onderbouwing van de mitigerende maatregelen wordt verwezen naar de passende beoordeling RW74 die in 2010 is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het tracébesluit. Volgens dit rapport is per Natura 2000-gebied een Voortoets dan wel Passende beoordeling uitgevoerd. De Commissie heeft alleen die over het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel ontvangen en in haar toetsing betrokken.

⁴ Gesprek heeft plaatsgevonden op 31-5-2012.

gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Achtergrond Trade Port Noord en Klavertje 4

Voor de ontwikkeling van Trade Port Noord en de ontwikkelingen in het gebied Klavertje 4 zijn al diverse besluitvormingsprocedures doorlopen waarbij ook MER-en zijn opgeleverd. Het betreft onder andere:

- POL-aanvulling 'Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 regio Venlo' uit 2009 (projectnummer 2029)
- Tracénota/MER Greenportlane uit 2009 (projectnummer 2030)
- Plan-MER Bedrijventerrein Trade Port Noord , Venlo. 3 maart 2010 / rapportnummer 2266-69.

Bij de toetsing van deze MER-en heeft de Commissie al geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling van Klavertje 4 op de Greenportlane en de A73 en A67 in de toekomst mogelijk problemen kan opleveren en daarom een aandachtspunt moet zijn bij de verdere uitwerking van de plannen voor Klavertje 4 en Trade Port Noord. Daarnaast signaleerde de Commissie in haar eerdere adviezen ook het probleem van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

In 2010 heeft de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies uitgebracht over het plan-MER voor het bedrijventerrein Trade Port Noord (Plan-MER). Hierin is, aanvullend op de richtlijnen, een aantal adviezen gegeven over de verdere uitwerking van het MER-TPN. De Commissie heeft deze opmerkingen en die uit eerdere toetsingsadviezen meegenomen bij de toetsing van het nu voorliggende MER-TPN.

Tenslotte vindt parallel aan de advisering door de Commissie over het voorliggende MER ook advisering plaats over de Intergemeentelijke structuurvisie Klavertje 4 (projectnummer 2512).

2.2 Verkeer

Richtlijnen en voorafgaande adviezen

Bij de toetsing van het plan-MER voor Klavertje 4 (POL-aanvulling) constateerde de Commissie dat niet valt uit te sluiten dat in de toekomst knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan op verschillende wegen, waaronder de Greenportlane. Bij toetsing van het MER voor de Greenportlane werd geconstateerd dat er in 2020 kans is op knelpunten in de verkeersafwikkeling in de spitsen op zowel de A67 als de A73 en mede daardoor dus ook op de aansluiting van de Greenportlane op deze snelwegen.

Om deze (mogelijke) knelpunten in beeld te brengen heeft de Commissie geadviseerd om voor het MER-TPN⁶ het verkeersmodel dat is gebruikt voor de Greenportlane te verfijnen en geschikt te maken voor de invoer van de capaciteiten van kruispunten. Deze zijn namelijk

⁶ Zie Advies voor richtlijnen Bedrijventerrein Trade Port Noord Venlo, 18 augustus 2009 / rapportnummer 2266-31.

maatgevend voor de capaciteit en dus voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet. De Commissie adviseerde in het MER aandacht te besteden aan:

- de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen (spitsuren en etmaal), huidig en planjaar (2020);
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in termen van I/C-(intensiteit/capaciteit)-verhoudingen;
- de verzadigingsgraad van belangrijke kruispunten;
- de eventuele congestie (duur en -zwaarte);
- de verkeersveiligheid (ongevalkans, slachtoffers);
- de ontsluitingsmogelijkheden voor langzaam verkeer;
- het gebruik van de wegen door openbaar/collectief vervoer en de omvang/intensiteit daarvan;
- de mogelijke effecten van ontsluiting via het spoor op zowel personen- als goederenvervoer.

De Commissie heeft toen geadviseerd om in het nog op te stellen MER-TPN aan te geven hoeveel verkeer het plan genereert en hoe dat is te faciliteren. Ten slotte heeft de Commissie geadviseerd om in het MER een scenario uit te werken en modelmatig door te rekenen waarbij de capaciteit van de Rijkswegen A67 en A73 voldoende is om het verkeer door te kunnen laten stromen.

De Commissie constateert dat deze adviezen in het MER niet inzichtelijk zijn uitgewerkt.

MER Trade Port Noord

In het MER-TPN wordt gesteld dat met het verkeersmodel dat ook voor eerdere onderzoeken is gebruikt (zoals de Greenportlane) aanvullende modelberekeningen zijn uitgevoerd. Hiermee is volgens de initiatiefnemer de specifieke bijdrage van TPN op de verkeersbelasting in het studiegebied in beeld gebracht. Het model is verder verfijnd en aangepast aan de feitelijke situatie in plan- en studiegebied (zie p. 95 van het MER).

Op basis van de studies die voor de Greenportlane⁷ zijn uitgevoerd naar I/C-verhoudingen en de afwikkelingskwaliteit wordt in het MER geconcludeerd dat de effecten op het onderliggende wegennet beperkt zijn en dat de extra belasting als gevolg van TPN op de A73 en A67 beperkt is. Het MER concludeert dat de toename als gevolg van TPN een relatief beperkte bijdrage levert ten opzichte van de belasting in de referentiesituatie.

De Commissie constateert dat de zelfstandig verkeersaantrekkende werking van TPN, als onderdeel van Klavertje 4, in het MER niet in beeld wordt gebracht. Daardoor is niet inzichtelijk gemaakt of het verkeer van/naar TPN op de Greenportlane en op A67 en A73 kan worden afgewikkeld, c.q. of TPN vanwege congestie in de spits wel (voldoende) bereikbaar is. Tot slot zijn de ambities op het gebied van openbaar vervoer (zoals in de startnotitie geformuleerd) niet verder uitgewerkt.

Conclusie

Op basis van de informatie uit het MER kan de Commissie de conclusies over de verkeersafwikkeling en verkeersbelasting niet controleren. Kwantitatieve gegevens over verkeersintensiteiten en inzicht in het gebruikte -verfijnde- verkeersmodel en de uitgangspunten daaron-

⁷ Zie ook toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER Greenportlane (projectnummer 2030).

der ontbreken. Het MER-TPN geeft aan dat hetzelfde verkeersmodel als bij de Greenportlane is gebruikt, het is echter niet duidelijk hoe de kanttekeningen die de Commissie in haar eerdere toetsingsadviezen bij dit model heeft geplaatst zijn uitgewerkt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de volgende informatie inzichtelijk te maken⁸:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied. Zowel op het niveau van wegvak en spitsintensiteiten als op het niveau van kruispuntberekeningen en -ontwerp;
- de aannames in het gehanteerde verkeersmodel;
- de wijze waarop de prognoseberekeningen tot stand zijn gekomen en de resultaten daarvan, zowel op het niveau van wegvak- en spitsintensiteiten als op het niveau van kruispuntberekeningen en -ontwerp inclusief de I/C-verhoudingen van maatgevende wegvakken en de verzadigingsgraad van relevante kruispunten.

2.3 Natuur

Bij het MER is een Passende beoordeling⁹ volgens de Natuurbeschermingswet opgenomen. Deze toets is gericht op de effecten van atmosferische depositie op de Natura 2000-gebieden in het studiegebied. In de onderzoeken is onderscheid gemaakt tussen de effecten van industriële processen op het bedrijventerrein en de verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein.

Effectbeoordeling bedrijven

Effecten van bedrijven (emissies als gevolg van industriële processen) zijn bepaald voor het Natura 2000-gebied Maasduinen gelegen op 5,5 km afstand, gelegen in de heersende windrichting vanaf Trade Port Noord. Hiervoor wordt geconcludeerd dat niet kan worden uitgesloten dat depositietoename leidt tot significante effecten op kwetsbare habitattypen. De gemeente Venlo heeft daarom besloten om alleen bedrijven zonder wezenlijke emissie van stikstof toe te laten op TPN. De bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan bevat een lijst van bedrijven met relevante bijdrage aan stikstofdepositie die niet zijn toegestaan. Hieronder vallen bedrijven die zijn opgenomen in de 'Standaard Staat van Bedrijvenlijst', bedrijven (SBI-codes) met een 0,1 % NO_x-bijdrage of meer worden uitgesloten in het bestemmingsplan.

Uit de informatie in het MER wordt echter niet duidelijk wat de 0,1% NO_x-bijdrage inhoudt en ten opzichte van welke waarde deze toename wordt beoordeeld (achtergrondconcentratie, kritische depositiewaarde of achtergrond depositiewaarde). Daarnaast wordt niet duidelijk gemaakt dat 0,1% toename (per bedrijf?) niet leidt tot mogelijk significant negatieve effecten op de Natura 2000 gebieden.

⁸ In reactie op tussentijdse vragen van de Commissie tijdens de toetsing van het MER heeft het bevoegd gezag verkeersplots met verkeersintensiteiten naar de Commissie opgestuurd. Het is de Commissie niet duidelijk wat deze plots voorstellen. Presenteren ze het verkeer dat door Klavertje 4 en -ruime- omgeving wordt gegenereerd? of presenteren ze de totale intensiteit op de betreffende wegen? verheldering hiervan is relevant voor de beoordeling van de plots.

⁹ Passende Beoordeling (Oranjewoud, 18 oktober 2011).

De Commissie adviseert in de aanvulling de 0,1% NO_x-bijdrage nader te onderbouwen door aan te geven ten opzichte van welke waarde deze bijdrage geldt en te beargumenteren dat deze bijdrage niet leidt tot mogelijk significant negatieve effecten. Dit kan worden uitgewerkt door aan te tonen waarom deze bijdrage niet significant is en/of te onderbouwen hoe effecten door mitigerende maatregelen kunnen worden voorkomen.

In de planregels van het ontwerp-bestemmingsplan zijn relevante stikstofemitterende bedrijven – als mitigerende maatregel – uitgesloten.– Tevens is in de Toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan onder de punten 23, 27 en 44 in hoofdstuk 7 'Overleg' aangegeven welke aanvullende informatie in het bestemmingsplan zal worden opgenomen ten behoeve van de maatregelen om stikstofemissies te voorkomen.

De Commissie constateert dat met de doorvertaling van de mitigerende maatregelen (onder voorbehoud van de hiervoor gevraagde onderbouwing van de 0,1% NO_x-bijdrage) uit het MER in het ontwerp-bestemmingsplan aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden als gevolg van industriële processen zijn uit te sluiten.

Effectbeoordeling verkeersaantrekkende werking.

Effecten als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten door de invulling van TPN zijn in het MER bepaald voor Natura 2000-gebieden Mariapeel & Deurnsche Peel en Maasduinen in verband met extra verkeer op respectievelijk de A67, de A73 en de N271.

Effecten op Deurnsche Peel & Mariapeel

Voor de effectbepaling van wegverkeer op Deurnsche Peel & Mariapeel wordt opgemerkt dat de effecten van TPN in 2010 onderdeel zijn geweest van de effectbeoordeling Tracébesluit Rijksweg 74, inclusief mitigatie van de effecten. De mitigatieopgave is in 2010–2011 gerealiseerd, dus voordat de feitelijke toename als gevolg van de A74 en TPN heeft plaatsgevonden. Zodoende wordt in het MER-TPN geconcludeerd dat mitigatie van de verkeerseffecten op de A67 als gevolg van TPN op voorhand is gerealiseerd.

Om deze conclusie te kunnen toetsen heeft de Commissie de Passende beoordeling bij dit Tracebesluit¹⁰ voor de Rijksweg 74 Deurnsche Peel & Mariapeel betrokken bij de toetsing van het MER TPN. De Commissie constateert dat:

- de gevolgen van veranderingen in het wegverkeer op het Natura 2000-gebied zijn bepaald voor toekomstige projecten uit het MIRT-programma¹¹, waaronder de aanleg van nieuwe wegen en aanpassing/verbreding van bestaande wegen, autonome groei van het wegverkeer en de ontwikkeling van Greenport Venlo (Klavertje 4);
- de extra stikstofdepositie als gevolg van autonome groei en door de aanleg van Klavertje 4 voor de Deurnsche Peel & Mariapeel ruimschoots is gemitigeerd door reductie van de depositie vanuit twee agrarische bedrijven op alle daarvoor gevoelige habitattypen.¹²

¹⁰ Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 139 Deurnsche Peel en Mariapeel Tracebesluit Rijksweg 74, Rijkswaterstaat, Dienst Limburg, 15 juli 2010.

¹¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur en Ruimte van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

¹² Van één bedrijf is de milieuvergunning ingetrokken, van een ander bedrijf gedeeltelijk na een privaatrechtelijke overeenkomst tussen het Rijk en de eigenaar. De mate van 'over'-mitigatie bedraagt afhankelijk van het habitatype een factor 2,3 tot 4,7.

Effecten op de Maasduinen

In de Passende beoordeling voor TPN wordt opgemerkt: 'Verkeersontwikkelingen op de N271 leiden in 2020 tot een lokale toename van de stikstofdepositie in een smalle zone van 100 – 150 meter dicht langs de weg. Deze toename ten opzichte van het niveau in 2011 is vrijwel geheel toe te schrijven aan autonome ontwikkelingen. Tegenover de toename dicht langs de weg kan een afname worden geplaatst in dezelfde habitats en op grotere afstand tot de weg. Gezamenlijk leidt dit ertoe dat zelfs bij volledige ontwikkeling van TPN in de voor stikstof gevoelige habitattypen in het Natura 2000-gebied sprake is van een netto-afname van de stikstofdepositie ten gevolge van wegverkeer ten opzichte van het niveau van 2010. Deze netto-afname is gebaseerd op de structurele verbeteringen in het natuurgebied op ruime afstand van de weg, welke saldering biedt voor de lokale beperkte toename in een smalle strook dicht bij de weg.'

In het MER (p.133) wordt aangegeven dat: "De op dit moment gangbare redeneerlijn voor verkeer leidt naar verplichte mitigatie van de depositietoename boven het depositieniveau op het moment van vaststelling van het betreffende plan of besluit ("nullijn"). In het Nationaal Samenwerkingprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is vastgelegd dat het autoverkeer in de toekomst schoner wordt. De daarvoor geldende normen maken deel uit van de rekenprogramma's die worden gehanteerd in de bijbehorende depositieberekeningen, en die aan de basis liggen van de voorliggende toetsing.

De Commissie deelt deze redeneerlijn niet.¹³ Het is namelijk niet zo dat bij een autonome afname van de stikstofdepositie die groter is dan de toename als gevolg van een plan of project er zonder meer kan worden geoordeeld dat er geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van dat gebied.

De Commissie constateert dat:

- extra verkeer op de N271 ten gevolge van de aanleg van Trade Port Noord een (geringe) toename van stikstofdepositie oplevert in een reeds overbelaste situatie op de Maasduinen;
- deze extra stikstofdepositie niet mag worden 'weggestreept' tegen een autonome afname van de stikstofdepositie;
- voor het Natura 2000 gebied Maasduinen nog geen mitigerende maatregelen zijn uitgewerkt (in de Passende beoordeling bij het OTB RW74 wordt niet ingegaan op het Natura 2000 gebied Maasduinen).

De Commissie concludeert dat, op basis van de informatie uit het MER en de Passende Beoordeling (inclusief de Passende beoordeling bij het OTB RW74) significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebied Maasduinen **niet** zijn uit te sluiten als gevolg van de toename van verkeersintensiteiten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te geven of via mitigerende maatregelen de negatieve effecten op het Natura 2000-gebied kunnen worden voorkomen.

¹³ Dit wordt ook bevestigd door een recente uitspraak van de Raad van State, zie link naar de site van de Commissie m.e.r.: <http://www.commissiemer.nl/themas/wegen/jurisprudentie/201011757.1.r1+en+201012728.1.r1>

2.4 Leefomgeving

Effectberekeningen geluid en lucht van verkeer

De verkeersgegevens vormen in het MER (mede) de basis voor berekeningen van de effecten op de leefomgeving, het gaat dan met name om berekeningen voor lucht en geluid. In paragraaf 2.1. van dit advies is aangegeven dat de onderbouwing van de verkeersgegevens niet navolgbaar is. Indien de verkeersgegevens wijzigen als gevolg van nieuwe inzichten, dan kan dit betekenen dat ook de berekeningen voor leefomgeving veranderen.

In het geval de verkeersgegevens wijzigen adviseert de Commissie aan te geven wat de consequenties daarvan zijn voor effectberekeningen voor lucht en geluid en daarmee voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Uit de berekeningen bij het MER blijkt overigens dat de maximale geluidsbelasting van het wegverkeer 46 dB bedraagt (woningen aan de Sevenumseweg). De Commissie merkt op dat dit 2 dB lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een toename van 60 % in verkeersintensiteit (bij gelijke verdeling over de voertuigcategorieën, licht en middelzwaar en zwaar) leidt tot een toename van ca. 2 dB. Op basis hiervan verwacht de Commissie dat een toename van verkeer niet snel zal leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

3. Overige opmerkingen met aanbevelingen

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

3.1 Calamiteitenroutes

Het MER beschrijft hoe de interne ontsluiting van Trade Port Noord is geregeld. In de structuur van de klavers worden de bedrijfskavels (per twee- of viertal klavers) aangesloten op de Greenportlane. De Commissie constateert dat met deze structuur de klavertjes slechts één toe-/uitgang voor (vracht-)auto's hebben. Dit betekent dat er, in geval van calamiteiten, geen alternatieve toegang of uitweg is. Op pagina 60 van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de calamiteitenontsluitingen mogelijk zijn binnen de bestemmingen (groen en land-schappelijke inpassing), maar waar calamiteitenroutes kunnen worden ingepast en hoe deze worden vormgegeven wordt verder niet uitgewerkt.

De Commissie adviseert ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan aan te geven hoe de ontsluiting in geval van calamiteiten wordt georganiseerd.

3.2 Industrielawaai

Om de gecumuleerde geluidsbelasting van bedrijven op woningen te beperken is er een nota industriegekluid opgesteld.¹⁴ De nota is in de regels van het bestemmingsplan verankerd. Daarmee wordt naar de omwonenden geborgd dat de geluidsbelasting van alle bedrijven gezamenlijk tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft. De Commissie merkt op dat de nota tot een statisch beheer¹⁵ van de te verdelen geluidruimte leidt. Voor de te vestigen bedrijven zou een dynamisch beheer gunstiger zijn, zonder dat dit zal leiden tot overschrijding van de grenswaarden voor de totale gebiedsontwikkeling. Op deze manier kan geluidruimte van niet volledig benutte kavels worden gebruikt voor andere kavels die geluidruimte 'te kort' komen.

De Commissie adviseert om ten behoeve van de besluitvorming na te gaan of het mogelijk is om bij de verdeling van de geluidruimte uit te gaan van een dynamisch beheer.

Het akoestisch rekenmodel voor industrielawaai stemt niet overeen met de uitgangspunten in het MER. De Commissie constateert dat de uitgangspunten uit het MER en het bestemmingsplan (p.58) voor wat betreft de bedrijfstijden voor de nachtperiode niet zijn overgenomen in het akoestisch rekenmodel. Volgens het MER is rekening gehouden met een niet-continue bedrijfsvoering (nachtperiode van 50%). In het akoestisch rekenmodel zijn ook bedrijven ingevoerd met continue bedrijfsvoering en bedrijven met een bedrijfstijdbeperking van slechts 10% in de nachtperiode. Dit verschil in uitgangspunten kan gevolgen hebben voor de vestiging van bedrijven.

De Commissie adviseert de uitgangspunten in het MER en bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met de nota industriegekluid.

3.3 Ambities duurzaamheid en C2C

De ambities op het gebied van duurzaamheid en cradle-to-cradle (C2C) worden in het MER (met uitzondering van de onderwerpen ruimtelijk ontwerp en meervoudig ruimtegebruik) niet nader ingevuld. Het MER beschrijft geen concrete (alternatieve) uitwerkingen of varianten, waarmee positieve effecten op de criteria duurzaamheid en C2C kunnen worden behaald. De invulling van deze ambities wordt doorgeschoven naar volgende stadia van het plan.

¹⁴ Grote lawaaimakers worden uitgesloten op TPN, er hoeft derhalve geen zonering via de Wet geluidhinder plaats te vinden.

¹⁵ Statisch geluidbeheer betekent dat alleen de gereserveerde geluidsruimte per kavel de leidraad is en niet de gecumuleerde geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen.

Als onderdeel van de duurzame ambities van TPN is in de startnotitie een aantal concrete opgaven op het gebied van energie en transport beschreven. Bij de toetsing van het plan-MER-TPN heeft de Commissie daarover geconcludeerd dat de ontwikkeling van de bio-energiecentrale, windturbines en de railterminal (als concrete invulling van de ambities) in het MER voor het bestemmingsplan TPN nader onderzocht moesten worden. Hierbij is onderzoek naar locatiekeuze, omvang, inrichting en milieueffecten geadviseerd.

De Commissie constateert nu dat de genoemde opgaven voor energie en transport niet nader zijn uitgewerkt in het MER en dat deze opgaven niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen.¹⁶

¹⁶ Zie ook zienswijze via Achmea Rechtsbijstand waarin aandacht wordt gevraagd voor het (gecombineerde) risico van railterminal en windmolens.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Venlo

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van gemeente Venlo

Besluit: vaststellen of wijzigen van het bestemmingsplan

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

Activiteit: aanleg van een bedrijventerrein

Bijzonderheden:

De ontwikkeling van TradePort Noord is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Voor deze gebiedsontwikkeling zijn al diverse besluitvormingstrajecten doorlopen en MER-en opgesteld, de Commissie heeft ook over deze MER-en geadviseerd en verwijst in dit advies ook naar deze adviezen. Het gaat om de volgende adviezen:

- Tracénota/MER Greenportlane (projectnummer 2030)
- Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 regio Venlo – POL-aanvulling (projectnummer 2029)
- Klavertje 4 gebied Venlo – Structuurvisie (projectnummer 2512)

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het E-3 journaal van 27 mei 2009

advies aanvraag: 25 mei 2009

ter inzage legging: 28 mei t/m 8 juli 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 18 augustus 2009

richtlijnen vastgesteld 13 oktober 2009

kennisgeving plan-MER in de Staatscourant van 13 januari 2010

ter inzage legging plan-MER: 18 januari t/m 1 maart 2010

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 18 januari 2010

toetsingsadvies plan-MER uitgebracht: 2 maart 2010

kennisgeving besluit-MER in de Staatscourant van: 21 maart 2012

ter inzage legging besluit-MER: 22 maart tot en met 2 mei 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 26 maart 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 13 juni 2012

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. J.A.M. van Dijk

prof. mr. A. Freriks

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. R. Meeuwsen (secretaris)

drs. L.H.J. Verheijen (voorzitter)

ir. R.F. de Vries

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:

- Besluit-MER Bedrijventerrein Trade Port Noord, 31 oktober 2011
- Bestemmingsplan Trade Port Noord Venlo, NL.IMRO.0983.BPL20100001TPN-ON04,27 januari 2012
- Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 139 Deurnsche Peel en Maria-peel, versie 5,15 juli 2012

De Commissie heeft kennis genomen van 13 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 9-5-2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Bedrijventerrein TradePort Noord, Venlo

ISBN: 978-90-421-3513-0



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

