

Richtlijnen MER Logistiek Park Moerdijk

Auteur

ing. W.A.J.M. Michels

Datum

17 december 2009

Voorwoord

In de interimstructuurvisie (2008) heeft de provincie Noord-Brabant aangegeven een logistiek park van maximaal 150 hectare (netto) te willen realiseren in de oksel van de A16 en A17 bij Moerdijk. De locatiekeuze voor het logistiek park binnen de provincie Noord-Brabant heeft plaatsgevonden in het kader van de interim structuurvisie Brabant.

De ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk is bedoeld om tegemoet te komen aan de vraag naar bedrijventerrein met een logistieke bestemming. De locatie heeft goede multimodale mogelijkheden (meerdere transportmogelijkheden door nabijheid van A16/A17, diep vaarwater en spoor) en nabij ligt het bestaande haven terrein Moerdijk, waardoor synergie en milieuvordelen mogelijk zijn. Op het Logistiek Park Moerdijk (LPM) zal ruimte worden geboden aan grootschalige logistieke bedrijven van 5 hectare en groter.

De provincie wil via een provinciaal inpassingsplan het plangebied bestemmen als bedrijventerrein. Voor de besluitvorming over dit inpassingsplan wordt een milieueffectrapport opgesteld. Initiatiefnemer in deze procedure zijn Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant. Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn het bevoegd gezag.

Bij brief van 23 september 2009 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het Brabants Dagblad op 15 september 2009. De Commissie voor de m.e.r. en andere adviseurs zijn in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de Richtlijnen voor het MER. Op 5 oktober 2009 heeft er in Zevenbergschen Hoek een openbare informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Het verslag van deze avond is als bijlage bij deze richtlijnen opgenomen. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 15 oktober 2009 een locatiebezoek gebracht aan het gebied en op 24 november 2009 haar advies voor de richtlijnen uitgebracht. De door GS vastgestelde richtlijnen zijn gebaseerd op het advies van de Commissie voor de m.e.r.. Tevens is de inspraaknota bij deze richtlijnen gevoegd. Daarin is aangegeven hoe in de richtlijnen met de binnengekomen adviezen en opmerkingen rekening is gehouden.

Inhoud

1	Hoofdpunten voor het MER	6
2	Ambities, doelen, beleid en besluiten	7
2.1	Nut en noodzaak	7
2.2	Ambities en doelen	7
2.3	Beleidskader	7
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Alternatieven en varianten	8
3.3	Faseerbaarheid	9
3.4	Referentie	9
4	Bestaande milieusituatie en milieugevolgen	10
4.1	Algemeen	10
4.2	Verkeer	10
4.3	Woon- en leefmilieu	11
4.4	Bodem en water	13
4.5	Natuur	13
4.6	Landschap en cultuurhistorie	14
5	Toetsingskader en vergelijking van de alternatieven	16
6	Leemten in milieu-informatie	17
7	Evaluatieprogramma	18
8	Vorm en presentatie	19
9	Samenvatting van het MER	20
	Inspraaknota	22
	Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst	34

Richtlijnen MER Logistiek Park Moerdijk

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben:

- gelet op de Wet Milieubeheer (hoofdstuk 7);
- gelet op de Startnotitie Logistiek Park Moerdijk d.d. 31 juli 2009;
- gelet op de binnengekomen inspraakreacties op de Startnotitie Logistiek Park Moerdijk;
- gelet op het verslag van de hoorzitting gehouden op 5 oktober 2009;
- gelet op het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage d.d. 24 november 2009;
- gelet op de nota van inspraak;

op 17 december 2009, in aanvulling op de Startnotitie, de navolgende Richtlijnen voor het MER Logistiek Park Moerdijk vastgesteld:

1 Hoofdpunten voor het MER

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

- een heldere verkeersanalyse die de problemen, oplossingen en gevolgen aan de hand van verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling, herkomst en bestemming van het verkeer inzichtelijk maakt;
- een toetsingskader op basis van de geformuleerde ambities op het gebied van duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit;
- een beschrijving van de alternatieven/varianten voor de ontsluiting van het gebied, waaronder de interne baan;
- inzicht in de faseerbaarheid van de invulling van de alternatieven;
- de effecten van de alternatieven op leefomgeving, natuur en landschap;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken wordt meer in detail weergegeven welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Richtlijnen bouwen voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in deze Richtlijnen niet wordt ingegaan op de punten die in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2 Ambities, doelen, beleid en besluiten

2.1 Nut en noodzaak

In § 2.2 van de startnotitie is uitvoerig ingegaan op het nut en de noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk. In het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. is hier dan ook niet verder op ingegaan. Aangezien meerdere insprekers in hun reactie op de startnotitie hierop zijn ingegaan achten wij het zinvol om in het MER nogmaals in te gaan op de motivatie van nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk.

2.2 Ambities en doelen

In §2.3 van de startnotitie staat het hoofddoel van het LPM geformuleerd: het tegemoet komen aan de vraag naar bedrijventerreinen met een logistieke bestemming. In de startnotitie worden daarnaast globaal nog een aantal hoge ambities beschreven op het gebied van onder andere duurzaamheid, zuinig ruimtegebruik en landschappelijk inpassing. Tijdens het locatiebezoek¹ is gebleken dat er voor met name duurzaamheid veel ambitieuze ideeën zijn. Gedacht wordt aan, onder andere, een ringleiding voor hergebruik van restwarmte, toepassing van duurzame energie, ketenintegratie, gesloten afvalmanagement, CO2 neutrale bebouwing, maar ook aan synergievoordelen met de haven van Moerdijk en de spooraansluiting². Ook wordt de wens beschreven om voor het LPM een interne baan voor vrachtvervoer aan te leggen, waarbij niet expliciet wordt ingegaan op de doelstellingen voor de interne baan zelf.

Beschrijf in het MER alle verschillende doelstellingen voor het LPM. Het is wenselijk om deze zo te beschrijven en te concretiseren dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven/varianten voor het LPM en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten (zie hoofdstuk 3);
- bij beoordeling van de alternatieven op de mate van doelbereik (zie ook hoofdstuk 5).

2.3 Beleidskader

In hoofdstuk 2 van de startnotitie staat een opsomming van het belangrijkste kaderstellende beleid. Benoem in het MER de eisen en randvoorwaarden voor het voornemen die daaruit voortvloeien.

In aanvulling hierop dient onder 'Rijksbeleid' meegenomen te worden:

- Natuurbeschermingswet 1998.

¹ Op 15 oktober 2009 heeft de Commissie een bezoek gebracht aan het plangebied en gesproken met bevoegd gezag en initiatiefnemer.

² Zie ook de zienswijze van de gemeente Moerdijk waarin aandacht wordt gevraagd voor het belang van vervoer per spoor en water bij (de keuze voor) het LPM. Zie voor een overzicht van de zienswijzen bijlage 2.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemeen

De provincie wil een logistiek park van maximaal netto 150 hectare realiseren. Er zal een bedrijventerrein ingericht worden voor vrijwel uitsluitend logistieke bedrijven. Voor de interne baan die de verbinding met de haven van Moerdijk moet gaan vormen, zijn 3 varianten beschreven en wordt voorzien in een landschappelijke inpassingszone.

Beschrijf in het MER:

- welk type bedrijvigheid in aanmerking komt voor vestiging op het LPM;
- de borging van type activiteiten;
- de mate waarin de activiteiten een relatie hebben met de haven van Moerdijk, en de daaruit voortvloeiende transportstromen;
- de ontsluiting;
- de bruto/netto-verhouding (neem hierbij ook de interne baan mee);
- het (duurzaam) terreinbeheer en het vervoersmanagement.

3.2 Alternatieven en varianten

In de startnotitie wordt uitgegaan van een interne baan voor het vervoer van goederen van de haven van Moerdijk naar het LPM en vice versa. De toegevoegde waarde van deze interne baan moet worden beschouwd ten opzichte van andere wijzen van transport. Beschrijf daarom in het MER, naast de genoemde 3 varianten, ook een variant waarin de vracht met het gebruik van gewone trucks via de bestaande weginfrastructuur van de haven van Moerdijk naar het LPM wordt gebracht. Geef daarnaast, voor de interne baan, een beschouwing over de mogelijkheden voor de aanleg van een extra strook langs de A17 van toerit Industrierrein Moerdijk (26) naar de afrit Moerdijk (27) en vice versa, en neem dit zo nodig als variant mee.

3.2.1 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Uit de startnotitie blijken hoge ambities op het gebied van duurzaamheid en landschappelijke inpassing. De zoektocht naar alternatieven kan daardoor wellicht samenvallen met de ontwikkeling van een mma. Het is ook mogelijk voor één alternatief dat het meest geschikt is een mma-maatregelenpakket uit te werken. Ga bij het mma uit van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

3.3 Faseerbaarheid

Wij concluderen uit de gepresenteerde behoefteramingen dat deze inherent een zekere mate van onzekerheid kennen, met risico's van slechts geleidelijke opvulling van het terrein en/ of aanzienlijke (tijdelijke) leegstand binnen het LPM tot gevolg.

In de startnotitie wordt, met een hoog ambitieniveau (zie ook §2.1), een aantal aandachtspunten genoemd voor de alternatieven-/variantenontwikkeling. Voor vele van deze aandachtspunten zijn de mogelijkheden om de ambities te behalen sterk afhankelijk van snelle, juiste en volledige invulling van het LPM. Zo zijn de ophoging van het terrein en een ringleiding voor gebruik van restwarmte bijvoorbeeld alleen betaalbaar als nagenoeg het hele terrein met enig tempo kan worden ingevuld. Ook de mogelijkheden voor de aanleg van de infrastructuur op het park en de ontsluiting van het terrein zijn sterk afhankelijk van het tempo waarmee het terrein kan worden ingevuld. De voordelen van de interne baan kunnen daarbij alleen bij de juiste invulling van het type bedrijvigheid volledig worden benut.

Geef in het MER een grondige analyse van de situatie die ontstaat als het LPM nog niet geheel is ingevuld (bijvoorbeeld 50% invulling in 2020). Ga in op wat deze situatie bij de verschillende alternatieven/ varianten betekent voor de landschappelijke inpassing, het grondverzet, de ontsluiting (waaronder de interne baan) en de ambities op het gebied van duurzaamheid. Ga in deze analyse tevens voor de alternatieven en varianten in op de wijze waarop een afgerond, functioneel en afgewerkt logistiek park wordt gerealiseerd. Deze analyse kan gebruikt worden bij de weging van en keuze tussen de alternatieven en varianten.

3.4 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd³. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

³ Neem in het MER voor de bepaling van de verkeerseffecten de invoering van 'Anders betalen voor Mobiliteit' mee als autonome ontwikkeling.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen de effecten tijdens de aanleg- en tijdens de gebruiksfase.

De bestaande milieutoestand inclusief de autonome ontwikkeling enerzijds en de milieueffecten van de alternatieven anderzijds moeten gelijkwaardig worden beschreven.

Geef in het MER op kaart aan wat als plangebied wordt beschouwd.

4.2 Verkeer

Verkeer is een van de belangrijkste bronnen van milieuhinder van dit voornemen. Een goed inzicht in de te verwachten verkeersstromen is daarom noodzakelijk in dit MER. Werk gezien de onzekerheden in de aard en het tempo van de invulling van het terrein zonodig met een bandbreedte van de mogelijke (verkeers)effecten.

Maak bij de prognoses onderscheid tussen het woon-werkverkeer en het goederenverkeer van en naar het logistieke park zelf en het overige verkeer dat hoofdzakelijk op de A16 en de A17 rijdt en niet wordt beïnvloed door het voornemen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van modeluitkomsten op basis van bijvoorbeeld het Nieuw Regionaal Model (NRM). Voor het vrachtverkeer over de interne baan en voor het goederenvervoer per spoor moeten aparte aannames worden gedaan. De toepassing van een dynamisch model, zoals de startnotitie voorstelt, levert een duidelijke meerwaarde voor het MER.

Geef aan of er sprake zal zijn van continuïteit of niet, aangezien dit van invloed is op de verkeersstroom tijdens de spitsen.

Beschrijf de resultaten door de wegcapaciteit en verwachte verkeersintensiteiten per wegvak aan te geven, verdeeld naar personenauto- en vrachtverkeer. Ga hierbij uit van de maatgevende periode van de dag. Bij continuïteit hoeft dat dus niet de ochtend- of avondspits te zijn. Vermeld tevens de etmaalintensiteit. Neem als prognosejaar of -jaren de momenten waarop afgeronde delen van het terrein circa tien jaar in gebruik zijn. Ga na of er congestie op zal treden, zowel de congestie op de A16 en de A17 ten gevolge van ander

verkeer, waardoor de bereikbaarheid van het logistiek park negatief beïnvloed zou worden, als de congestie ten gevolge van de activiteiten op het logistiek park⁴.

Interne baan

Breng de goederenstromen van en naar het LPM in beeld, vanuit zowel de haven van Moerdijk als de overige stromen. Geef aan hoeveel verkeer er gebruik zal maken van de interne baan. Beschrijf hoe deze baan zal functioneren: uitsluitend voor het relatief langzaam rijdende transport tussen het industrieterrein Moerdijk en het logistiek park of ook (deels) voor menging met ander verkeer. Geef aan hoe eventuele gelijkvloerse kruisingen met wegen voor ander verkeer (autoverkeer en fiets) worden uitgevoerd en welke verkeersveiligheidsmaatregelen daarbij nodig zijn.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten⁵ op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden⁶. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.

Het initiatief maakt, als 'in betekenende mate'-project, deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL⁷. Indien projecten die in het NSL zijn opgenomen worden gewijzigd geef dan aan hoe dit via de meldingsprocedure (artikel 5.12) is uitgewerkt.

Gezondheid⁸

Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit⁹, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te brengen¹⁰. Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties¹¹. Laat zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om

⁴Zie ook de zienswijze van de gemeente Moerdijk en de SP afdeling Moerijk, waarin aandacht wordt gevraagd voor de congestie op nabijgelegen rijkswegen, bruggen en lokale wegen.

⁵De effecten vanwege het gemotoriseerd verkeer binnen het plangebied (wegen en bedrijfsterreinen) aangevuld met het effect van de toename van verkeersintensiteiten op de A16 en A17

⁶Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

⁷Vergelijk daarvoor de projectgegevens (= projectkenmerken en de daarbij horende luchtkwaliteitseffecten) in het besluit met de projectgegevens zoals opgenomen in het NSL.

⁸Zie ook diverse zienswijzen waarin voor het aspect gezondheid aandacht wordt gevraagd.

⁹Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m3. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

¹⁰Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.

¹¹Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

4.3.2 Geluid

Wegverkeer

Beschrijf de huidige geluidbelasting vanwege wegverkeer op gevoelige bestemmingen, inclusief de autonome ontwikkeling tot 10 jaar na het planbesluit omtrent het bedrijventerrein. De geluidbelasting na realisatie van het voornemen inclusief de interne baan dient voor dit jaar (ter vergelijking) als een volledig ingevuld plan in het MER in beeld te worden gebracht. Maak gebruik van modelberekeningen voor de wegen binnen het plangebied en aansluitende rijkswegen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen. Geef voor de interne baan aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

Industrie

Bepaal de geluidbelasting van de beoogde bedrijfsactiviteiten in het plangebied die gekenmerkt worden door gemotoriseerde verkeersbewegingen. Geef aan hoe dit industriegeluid zich verhoudt tot de belemmeringsafstanden uit de VNG-publicatie¹² behorend bij de beoogde maximale milieucategorie binnen het plangebied. Besteed aandacht aan de maximale geluidniveaus veroorzaakt door laden en lossen (containers) met de nacht als belangrijkste beoordelingsperiode¹³.

Cumulatie

Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon)omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld. Houd daarbij rekening met de cumulatie van industrie- en wegverkeersgeluid¹⁴, waarbij tevens het industriegeluid van het bestaande bedrijven- en haven terrein Moerdijk dient te worden betrokken.

4.3.3 Externe veiligheid

Geef de eventuele belemmeringen voor het plangebied vanwege het plaatsgebonden risico door vervoer gevaarlijke stoffen via de weg en het spoor en vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen binnen het plangebied.

Betrek bij de verantwoording van de toename van het groepsrisico de vluchtroutes en de mogelijke inzet van hulpdiensten bij calamiteiten, bijvoorbeeld op basis van maatwerk-rampscenario's.

¹² VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering 2009

¹³ Een geluidbeheersplan (eventueel als onderdeel van parkbeheer) kan daarbij sturend zijn in het kader van de praktische uitwerking van de inrichting van het gebied.

¹⁴ De rekenmethode voor het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting door verschillende geluidsbronnen (meervoudige geluidsbelasting) is sinds 1 januari 2007 vastgelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Wet geluidhinder. De methode levert de gecumuleerde geluidsbelasting LCUM, waarin rekening is gehouden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen.

4.4 Bodem en water

Motiveer de keuze voor in de startnotitie beschreven mogelijkheden van ophoging en/of ontwatering van het gebied¹⁵.

Geef inzicht in de grondbalans en de methode van aan/afvoer van de benodigde grond. Ga in het MER ook in op de effecten op de bodem tijdens de aanleg.

Geadviseerd wordt de voor de m.e.r. relevante resultaten uit de Watertoets in het MER op te nemen. Geef aan in hoeverre afstemming met de waterbeheerder heeft plaatsgevonden.

4.5 Natuur

Het MER moet duidelijk maken welke gevolgen de voorgenomen activiteit kan hebben op de natuur. Schets in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten op de natuur in het studiegebied.

Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn en wat de aard van de gevolgen¹⁶ is. Beschrijf mitigerende maatregelen die de gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

Natura 2000-gebieden

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op in elk geval de Natura 2000-gebieden Hollands Diep, Biesbosch en Krammer-Volkerak¹⁷. Er is, door de hogere verkeersintensiteit op de aan- en afvoerwegen, waarschijnlijk sprake van toename van stikstofdepositie op deze en verder weg gelegen natuurgebieden¹⁸.

Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, moet een passende beoordeling opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied¹⁹. Actualiseer daartoe, zoals aangekondigd in de startnotitie, de gegevens uit het planMER/passende beoordeling Bovenregionaal park Midden- en West-Brabant (2007).

¹⁵ Volgens de startnotitie is er overwegend sprake van grondwatertrap VI, corresponderend met een gemiddeld hoogste grondwaterstand tussen de 40 en 80 cm beneden maaiveld en een gemiddeld laagste grondwaterstand dieper van 120 cm.

¹⁶ Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking en vermessing en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

¹⁷ Let op: naast Natura 2000 en de EHS gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998), beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet) en gebieden die vanwege internationale verdragen daartoe zijn aangewezen (art. 27 Natuurbeschermingswet 1998). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

¹⁸ Volgens het PBL (2008) bedroeg in 2007 de depositie van stikstof in West-Brabant 2200 mol/ha/jaar, terwijl de kritische depositiewaarde volgens Van Dobben en Hinsberg (Allterra-rapport 1654) voor Hollands Diep 2000 mol stikstof/ha/jr bedraagt, voor Biesbosch 1250 mol stikstof/ha/jr en voor Krammer-Volkerak 1390 mol stikstof per ha/jr.

¹⁹ Art. 19f Natuurbeschermingswet 1998.

Ecologische hoofdstructuur

Ga in op de stand van zaken met betrekking tot de herbegrenzing van de Provinciale EHS nabij het gebied. Geef aan of de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader²⁰.

Soortenbescherming²¹

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt²². Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten²³ en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats²⁴. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.6 Landschap en cultuurhistorie

Het voornemen zal naar verwachting, gezien de omvang en de aard, grote effecten hebben op de huidige waarden van het landschap. Neem in het MER de beschrijving van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden uit de startnotitie over. Geef aan waar mogelijk effecten op kunnen treden, volgens bijvoorbeeld het rangordemod²⁵. Neem in het MER op:

- een beschrijving van de waardering van het gebied door de bewoners, en de redenen daarvoor;
- een waardering van de beschreven landschapstypen en -elementen op de verschillende schaalniveaus, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid en de regionale waardering van gebiedskenmerken;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven en varianten²⁶ op deze schaalniveaus, op de elementen en de samenhang hiertussen. De effecten van de verschillende alternatieven kunnen gescoord worden aan de hand van een driepuntsschaal²⁷. Deze effecten kunnen zowel positief als negatief zijn.

²⁰ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.

²¹ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

²² Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrichtlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

²³ Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het Natuurloket: www.natuurloket.nl en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: www.gegevensautoriteitnatuur.nl.

²⁴ De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

²⁵ Zie bijvoorbeeld <http://www.geomland.nl/index.php/landschapanalyse>.

²⁶ Ook de varianten voor de interne baan.

²⁷ driepuntsschaal: voor de verschillende waarderingscriteria kunnen de volgende klassen gehanteerd worden: Niet kenmerkend, weinig kenmerkend, kenmerkend: niet zeldzaam, weinig zeldzaam, zeldzaam; niet gaaf, weinig gaaf, gaaf, vervangbaar, slecht vervangbaar, niet vervangbaar.

Visualiseer, vanuit verschillende relevante perspectieven, de effecten op het landschap. Geef daarbij ook inzicht in de uitstraling van de inrichting van het gebied, met name indien de omvang van opslag- en parkeerterreinen (containers) hierbij onderscheidend is van het oppervlaktegebruik door distributiegebouwen.

Ga ook in op de landschappelijke effecten van de verschillende varianten voor de interne baan op de omliggende gebieden.

In het MER zal voor alle varianten inzichtelijk gemaakt moeten worden wat de effecten zijn op archeologische waarden²⁸. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn²⁹. Een bureauonderzoek, indien nodig aangevuld met veldonderzoek zoals genoemd in de startnotitie kan hiervoor naar verwachting volstaan.

²⁸ Voor zover dit reële alternatieven zijn. Dit geldt niet voor oplossingsmogelijkheden/varianten die niet tot alternatieven worden uitgewerkt.

²⁹ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voor zover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

5 Toetsingskader en vergelijking van de alternatieven

Het toetsingskader heeft als functie inzichtelijk te maken hoe groot de bijdrage is van elk van de alternatieven/varianten aan de in §2.1 geformuleerde doelen. Maak daarbij een onderscheid tussen enerzijds criteria waarmee de mate van realisatie van de doelen, “het doelbereik”, wordt bepaald, en anderzijds criteria voor het bepalen van de (milieu)effecten. Presenteer het doelbereik en de effecten in afzonderlijke (deel)tabellen.

6 Leemten in milieu-informatie

Voor het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' dient het MER te voldoen aan de wettelijke voorschriften.

7 Evaluatieprogramma

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten, met name op het gebied van duurzaamheid en verkeersintensiteit, met de daadwerkelijk optredende effecten te vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

In het MER dient daarom door de initiatiefnemer reeds een aanzet gegeven te worden tot een evaluatieprogramma, waarbij een verband gelegd wordt met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

8 Vorm en presentatie

Verduidelijk het voornemen en alternatieven door gebruik te maken van duidelijke tabellen en grafieken, fotomontages en visualisaties. Geadviseerd wordt in een overzicht de beoordeling van de alternatieven op de meest onderscheidende effecten te verwerken. Daarmee wordt de onderlinge vergelijking vergemakkelijkt. Neem in de effectvergelijking zo veel mogelijk kwantitatieve informatie op.

Geadviseerd wordt in het MER tenminste één recente kaart op te nemen waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.

9 Samenvatting van het MER

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

Inspraaknota

Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

Startnotitie MER:

De Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk heeft in de periode van 18 september 2009 tot en met 30 oktober 2009 ter inzage gelegen.

Op 5 oktober 2009 heeft een informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Er zijn schriftelijk 5 inspraakreacties ingediend en tijdens de inspraakavond zijn 4 mondelinge inspraakreacties ingebracht.

Overzicht schriftelijke reacties

De ingediende zienswijzen worden in dit overzicht om praktische redenen samengevat weergegeven.

Dit betekent niet dat de onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, niet betrokken worden bij de beoordeling. De zienswijzen worden in hun geheel beoordeeld zoals zij zijn ingediend.

Reactie 1

Indiener reactie: Vereniging Milieugroep Moerdijk
Grintweg 40
4782 AG Moerdijk

In het kader van: Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk

Samenvatting:

Een deel van deze zienswijze heeft betrekking op de eerder uitgevoerde plan-m.e.r. die betrekking heeft op de locatiekeuze van het Logistiek Park Moerdijk (PlanMER Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant). Dit nemen wij voor kennisgeving aan. De huidige procedure heeft betrekking op het projectMER Logistiek Park Moerdijk. In deze fase van de procedure kunnen zienswijzen dan ook slechts betrekking hebben op de Startnotitie MER Logistiek Park Moerdijk en het geven van richtlijnen voor de inhoud van het MER Logistiek Park Moerdijk. Het deel van de zienswijze dat hierop wel betrekking heeft is hierna beknopt weergegeven:

1. Inspreker vraagt om de behoefteraming voor een dergelijk bedrijventerrein nog eens goed te bekijken. De gewijzigde economische omstandigheden vragen om een bijstelling hiervan. De vraag naar dergelijke bedrijventerreinen is veel lager dan waar de provincie van uit gaat en op bestaande bedrijventerreinen is veel meer ruimte beschikbaar. Hierbij dient de provincie meer invulling te geven aan haar eigen beleid omtrent zuinig ruimtegebruik.
2. De 8 leefbaarheidsprojecten vanuit Moerdijk MeerMogelijk mogen niet bij het MER betrokken worden. Het voorgenomen plan dient volledig zelfstandig afgewogen te worden.
3. De leefbaarheid van de kernen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek dient wel in het MER betrokken te worden.
4. Het voorontwerp-inpassingsplan en beeldkwaliteitsplan dienen voor inspraak aangeboden te worden voordat het definitieve MER en de toetsing hierop van de Commissie voor de m.e.r. beschikbaar komen.
5. Er wordt uitgegaan van een volledige invulling van het huidige bedrijventerrein Moerdijk. De effecten van het intensieve gebruik van het spoor in de kern Moerdijk dient in het MER mee beoordeeld te worden.

