



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Logistiek Park Moerdijk

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

8 december 2014 / rapportnummer 2328-90



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 plan-gebied voor LPM via een provinciaal inpassingsplan bestemmen als bedrijventerrein. Voor de besluitvorming over dit inpassingsplan is een Plan-milieueffectrapport (verder MER) opgesteld. Bevoegd gezag voor deze procedure zijn Provinciale Staten van Noord-Brabant. De ontwikkeling en het beheer van het bedrijventerrein LPM komen in handen van het Haven-schap Moerdijk, waarvan de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk het bestuur vormen.

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd het MER te toetsen. Aan het MER ontbrak naar oordeel van de Commissie¹ essentiële informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming over het inpassingsplan. De tekortkomingen hadden betrekking op de samenvatting, de verkeersberekeningen, de natuureffecten en de inpasbaarheid van windturbines. De provincie heeft daarop aanvullende informatie aangeleverd. Deze nieuwe informatie is zeer uitgebreid en bevat een nieuwe Passende beoordeling. De aanvulling lost een groot aantal tekortkomingen op. Op enkele punten blijven echter (deels) nog tekortkomingen bestaan:

- **Samenvatting:**
 - De samenvatting is sterk verbeterd in de aanvulling.
 - Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is in tegenstelling tot de andere alternatieven echter niet in de overzichtstabel opgenomen. De samenvatting is daardoor nog niet representatief voor de inhoud van het MER. Dit terwijl het MMA een aantal milieuvoordelen biedt ten opzichte van het voorkeursalternatief.
- **Verkeersberekeningen:**
 - De verkeersproductie is nu bepaald aan de hand van de actuele CROW-gegevens.
 - De aannames ten aanzien van de interne baan en de modal shift naar rail en scheepvaart zijn echter nog onvoldoende onderbouwd en zijn daardoor onzeker.
 - Ook een beschouwing van de bandbreedte van de verkeerseffecten ontbreekt.
- **Natura 2000-gebieden:**
 - De Passende beoordeling is geheel aangepast en is op een groot aantal punten sterk verbeterd. Volgens de Commissie resteert er nog één tekortkoming:
 - De beschreven noodzakelijke mitigerende maatregelen om de effecten van de extra stikstofdepositie teniet te doen zijn overgenomen uit de stukken voor de Program-matische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). De PAS is echter nog niet in werking en uit de aanvulling wordt niet duidelijk of deze maatregelen effectief zijn en of (en welke van) deze maatregelen exclusief kunnen worden ingezet voor het LPM. Zonder deze zekerheid is aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg van het voornemen niet uit te sluiten. Daardoor beschrijven op dit moment het MER noch de aanvulling een alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet (1998). Deze wet schrijft voor dat een plan of project alleen doorgang kan vinden als

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bij-lage 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 zoekveld het projectnummer in te geven.

aantasting van natuurlijk kenmerken is uitgesloten, of de zogenaamde ADC-toets² met succes wordt doorlopen.

- Beschermde soorten:
 - De gevolgen voor beschermde soorten acht de Commissie afdoende beschreven met uitzondering van de broedvogels. Ten onrechte is alleen gekeken naar de effecten op jaarrond beschermde nestlocaties. De effecten op (het leefgebied van) andere soorten door het verdwijnen van 150 ha habitat zijn onvoldoende beschreven. Daardoor komen ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen niet in beeld.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht door eerst in te gaan op de inhoud van het MER en de tekortkomingen die daarin zijn geconstateerd (voorlopig oordeel MER), en vervolgens op de informatie uit de aanvulling en de dan nog resterende tekortkomingen (aanvulling).

In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject op het gebied van de ontsluitingsstructuur en veiligheid voor fietsers en de geluidbelasting van de containerafhandeling.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Samenvatting

Voorlopig oordeel MER

Het MER omvat afzonderlijke rapporten die elk 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 adviseerde 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.

Aanvulling

In de samenvatting is nu een overzichtstabel opgenomen voor de drie alternatieven en het voorkeursalternatief. Opmerkelijk hierbij is dat het meest milieuvriendelijk alternatief ontbreekt in de overzichtstabel. Dit terwijl het meest milieuvriendelijk alternatief, dat voortbouwt

² Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

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

op het alternatief 'stapelen' met extra mitigerende maatregelen, ten opzichte van het voorkeursalternatief duidelijk milieuvordelen biedt op het gebied van landschap/cultuurhistorie, geluid en de inrichting met groen en water. Daarmee is de samenvatting niet representatief voor de inhoud van het MER en ontbreekt essentiële informatie voor de besluitvorming.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming het meest milieuvriendelijk alternatief op te nemen in de toelichting en de overzichtstabel van de samenvatting.

2.2 Verkeersberekeningen

Voorlopig oordeel MER

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 door publicatie 317, omdat de oude cijfers niet bleken te kloppen. Afhankelijk van de functie en de locatie kunnen flinke verschillen optreden.³

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 er sprake is van dubbeltellingen.

In het MER is onvoldoende helder gemaakt hoe de verkeersrelaties tussen het 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 zou slechts een marginale hoeveelheid vrachtverkeer tussen LPM en haven 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 adviseerde in een aanvulling op het MER de verkeersproductiecijfers voor het LPM aan te passen uitgaande van de meeste recente CROW-cijfers en inzicht te geven in de bandbreedte in verkeersproductie. Ook adviseerde de Commissie om na te gaan hoe deze bandbreedte de effectbepaling voor de natuur, luchtkwaliteit, geluidhinder en de (externe) veiligheid beïnvloedt.

³ Aangezien publicatie 317 alleen nog maar uitgaat van de verkeersgeneratie gerelateerd aan het bruto vloeroppervlakte (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.

Aanvulling

CROW-gegevens

In de aanvulling is de verkeersproductie bepaald aan de hand van met de actuele CROW-gegevens. Dit leidt tot gemiddeld 10% minder vrachtverkeer dan in het MER. Deze afname is niet als uitgangspunt genomen⁴ voor de berekeningen in de aanvulling voor lucht, geluid en natuur. Deze zijn dus enigszins overschat. Dit compenseert in enige mate voor de onzekerheid in de CROW gegevens.

Aannames interne baan

De aannames over het effect van de interne baan zijn in de aanvulling niet nader onderbouwd. In het MER wordt aangenomen dat:

1. met de interne baan 33% van het verkeer dat van en naar LPM rijdt gericht is op de zee- en binnenvaarthaven en de railvoorzieningen van het Industrierrein Moerdijk;
2. zonder interne baan er vrijwel geen verkeer van en naar het Industrierrein Moerdijk zal rijden.

De aan- of afwezigheid van de interne baan lijkt dus tot twee varianten te leiden: (1) één met de aanname dat er een modal shift optreedt naar scheepvaart en/of rail in plaats van per vrachtauto en (2) één met de aanname dat dat niet gebeurt. De aanwezigheid van de interne baan wordt kennelijk als noodzakelijk voor het bereiken van de modal shift gezien. Dit wordt echter niet nader onderbouwd. Het vermelde percentage van 33% wordt ook niet inzichtelijk gemaakt. De informatie in bijlage X van de Technische rapportage verkeersmodellering is op dit punt onvoldoende. Als de aanname dat er met interne baan veel verkeer naar Industrierrein Moerdijk komt onterecht blijkt, zal er dus veel meer verkeer op het wegennet naar andere bestemmingen rijden. Een gevoeligheidsanalyse was hier op zijn plaats geweest.

De Commissie merkt hierbij op, dat uit het verkeersmodel blijkt dat de reistijd tussen LPM en Industrierrein Moerdijk voor circa 70% van het terrein sowieso al korter is via de A17 dan via de interne baan. Dit is ook logisch gezien de hogere toegestane snelheid op de A17. Daardoor is het niet aannemelijk dat er zonder interne baan vrijwel geen verkeer meer naar Industriegebied Moerdijk zou rijden. Immers, een acceptabele route is voor het meeste verkeer nog steeds beschikbaar. Deze route heeft een reistijd die in verhouding tot de totale reistijd van goederen – na een modal shift naar bijvoorbeeld rail of scheepvaart – nog altijd erg klein is.

Samenvattend betekent dit dat alle berekeningen die op basis van de verkeersintensiteiten (bijvoorbeeld lucht en geluid) zijn gemaakt, waarbij is uitgegaan van de aanwezigheid van de interne baan, een grote marge kennen. Hieraan wordt geen aandacht besteed in de aanvulling.

Bandbreedte

Een beschouwing over de effecten van een bandbreedte van de door CROW aanbevolen waarden, zoals door ons gevraagd in de voetnoot op pagina 4 van ons advies, ontbreekt in de aanvulling. Dit klemt temeer, nu de aannames voor de interne baan niet duidelijk zijn onderbouwd. Hierdoor kan de bandbreedte van effecten namelijk nog aanmerkelijk groter worden.

⁴ De provincie geeft aan dat dit niet gedaan is omdat de oude CROW-gegevens gebiedspecifiek zijn gemaakt.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming inzicht te geven in de bandbreedte in verkeersproductie en na te gaan hoe deze bandbreedte de effectbepaling voor de natuur, luchtkwaliteit, geluidhinder en (externe) veiligheid beïnvloedt. Ga hierbij expliciet in op de effecten van de interne baan en de *modal shift* en onderbouw eventuele aannames die hierover zijn gedaan.

2.3 Natuureffecten

2.3.1 Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Voorlopig oordeel MER

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 effectbeoordeling. 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

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

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

Aanvulling

In de aanvulling is de Passende beoordeling geheel herzien. De informatie over de achtergronddepositie is geactualiseerd en gedetailleerder gepresenteerd. Ook met de referentiejaar en peiljaar wordt anders omgegaan. In de Passende beoordeling zijn de effecten van de volledige realisatie van LPM in 2035 afgezet tegen de feitelijke huidige situatie (2013). De specifieke kenmerken, milieuomstandigheden en de leefgebieden van soorten van Natura 2000-gebied *Biesbosch* zijn nu correct opgenomen. Ook de informatie over de leefgebieden van Natura 2000-gebied *Brabantse Wal* is nu correct weergegeven.

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).

De Commissie heeft alleen opmerkingen over de gevolgen van stikstofdepositie. Naar haar oordeel zijn de andere (potentiële) effecten correct beschreven en beoordeeld.

Ten aanzien van de stikstofdepositie acht de Commissie in eerste aanleg de vraag relevant of de worst-case-situatie correct in beeld gebracht is. De berekeningen van de depositiebijdrage zijn (correct) bepaald voor het toegenomen weg-, scheepvaart- en treinverkeer alsook van het bedrijventerrein. Wel is de aanname gedaan dat er (deels met de interne baan) veel verkeer tussen Industrierrein Moerdijk en LPM wordt afgewikkeld (zie §2.2.). Als die aanname, gelet op de bandbreedte in de berekeningen van de verkeersproductie, te optimistisch blijkt, zal er meer verkeer op het wegennet naar andere bestemmingen rijden. De geprognosticeerde depositie ten gevolge van wegverkeer zou in sommige Natura 2000-gebieden dan iets hoger kunnen uitvallen.

Uit de nieuwe Passende beoordeling blijkt dat er een kleine toename van stikstofdepositie is op reeds overbelaste habitattypen en leefgebieden van soorten in elf daarvoor gevoelige gebieden. Iedere toename, hoe klein ook, kan in die situatie leiden tot aantasting van de natuurlijk kenmerken. Er worden daarom mitigerende maatregelen beschreven die de effecten van de extra stikstofdepositie teniet moeten doen. Deze maatregelen zijn ontwikkeld in het kader van de PAS en het LPM is als project ook aangemeld bij de PAS⁹. Hoewel de herstelmaatregelen zoals opgesteld voor de PAS een positief effect kunnen hebben op de habitattypen/leefgebieden van soorten is met het benoemen van deze maatregelen nog niet aangetoond dat deze maatregelen (voldoende) effectief zijn.

Daarnaast staan de herstelmaatregelen in de PAS niet los van de andere maatregelen uit de PAS zoals stikstofreductiemaatregelen, monitoring en evaluatie en maatregelen achter de hand. Bovendien is niet aannemelijk gemaakt dat deze maatregelen specifiek voor het LPM mogen worden aangewend. In de regio spelen daarnaast momenteel ook diverse andere plannen en projecten die (deels) dezelfde maatregelen willen benutten.¹⁰ Daarom is een beschouwing over de effectiviteit van de maatregelen nodig waarbij wordt meegenomen hoe vaak maatregelen toegepast kunnen worden en hoe nuttig dat is met het oog op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen.

De Passende beoordeling houdt rekening met die situatie dat de PAS nog niet in werking is getreden voor de besluitvorming over LPM. Indien dat niet het geval is dan dienen de mitigerende maatregelen (en het succes daarvan) in het kader van LPM geborgd te worden. De Passende beoordeling beschrijft dat deze maatregelen nog niet voldoende geborgd zijn (pag. 111). De Commissie signaleert dat per instandhoudingsdoelstelling in de regel één maatregel wordt genoemd, terwijl de PAS uitgaat van samenhangende maatregelen (bijvoorbeeld herstelbeheer in combinatie met hydrologie). Daarbij komt dat in de PAS monitoring en evaluatie

⁹ In de Passende beoordeling wordt ook gesproken over 'aanvullende maatregelen in het kader van LPM'. De Commissie begrijpt dat het gaat om de extra herstelmaatregelen die in het kader van de PAS zijn ontwikkeld en die (bij besluitvorming voordat of zonder dat de PAS in werking is getreden) in het kader van LPM getroffen en geborgd zullen worden.

¹⁰ Deze projecten proberen dat op dit moment nog buiten de PAS om te doen, maar ook als de PAS in werking is, zal deze afweging mogelijk nog gemaakt moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn de verdieping van de Nieuwe Waterweg maar ook bedrijventerreinen zoals Dordtse Kil IV.

van de effectiviteit van de maatregelen is opgenomen en ook dat ontbreekt hier. Deze beperking is risicovol met het oog op voornoemde onzekerheid over het succes van beheermaatregelen.

Bij de leefgebieden van soorten signaleert de Commissie dat niet in alle gevallen concrete mitigerende maatregelen zijn genoemd waarmee voorkomen wordt dat de instandhoudingsdoelstelling door LPM verder buiten bereik komen¹¹. De Passende beoordeling bevat hier wel de inhoudelijke informatie die bij de besluitvorming kan worden betrokken.

Door al het bovenstaande is aantasting van natuurlijk kenmerken van Natura 2000-gebieden niet uitgesloten voor geen van de alternatieven. Daardoor bevat het MER op dit moment geen alternatief dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet (1998). De Passende beoordeling bevat wel al/de informatie ('de bouwstenen') over effectgerichte maatregelen om, al dan niet in samenhang met voornoemde brongerichte maatregelen en monitoring/evaluatie te kunnen komen tot een uitvoerbaar alternatief. De Commissie wijst er hierbij op dat de zekerheid dat aantasting van natuurlijke kenmerken is uit te sluiten pas geboden kan worden wanneer deze mitigerende maatregelen vóór het besluit over het inpassingsplan met de terreinbeheerders en het waterschap vastgelegd zijn.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming de effectiviteit van de mitigerende maatregelen voor tijdelijke en permanente effecten van het LPM kwantitatief aan te tonen. Houd daarbij naast effectgerichte maatregelen ook rekening met brongerichte maatregelen. Geef daarbij ook aan hoe kan worden verzekerd dat deze maatregelen specifiek voor het LPM worden aangewend en hoe wordt omgegaan met de onzekerheid in de effectiviteit van (beheer)maatregelen.

2.3.2 Gevolgen voor soorten

Voorlopig oordeel MER

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:

- is aangegeven dat de gevolgen voor niet-broedvogels in de Passende beoordeling worden beschreven. De tekst aldaar (p. 24-25) is summier en niet accuraat.¹²
- het belang voor andere zoogdieren dan vleermuizen indicatief in beeld is gebracht.

¹¹ In Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen wordt een verband tussen stikstofdepositie en de ongunstige stand van Drijvende waterweegbree niet uitgesloten. Bij de mitigerende maatregelen (pagina 112-115 Passende beoordeling) wordt hier niet op aangehaakt in de verwachting dat (generieke) maatregelen in venbeheer en hydrologie leiden tot uitbreidings- en verbetermogelijkheden. In Natura 2000-gebied Brabantse Wal worden voor de Boomleeuwerik beheermaatregelen genoemd die het behalen van de doelen ondanks de LPM-bijdrage niet in de weg staan. Bij de mitigerende maatregelen (pagina 112) wordt hier echter niet op ingegaan.

¹² Gesteld wordt dat het plangebied geen foerageergebied is voor overwinterende ganzen. In het gebied verblijven echter soms groepen Grauwe ganzen (maximaal 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.

- de gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van vogels ten onrechte niet in beeld zijn gebracht op grond van de (onjuiste) motivatie dat vogelsoorten zonder vaste verblijfplaats alleen in het broedseizoen beschermd zijn.¹³

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

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

Aanvulling

In de aanvulling zijn de gevolgen voor zoogdieren (anders dan vleermuizen) en niet-broedvogels voldoende beschreven. Voor sommige soorten broedvogels is de staat van instandhouding niet beschreven en ontbreken de mogelijke en nodige mitigerende maatregelen.

Uit het MER en de aanvulling blijkt dat 150 ha habitat verloren gaat. Bij grote ingrepen in de fysieke leefomgeving, zoals deze, kunnen gevolgen voor de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten niet worden uitgesloten. Alle inheemse vogelsoorten dienen krachtens de Vogelrichtlijn op het gewenste gunstige niveau te blijven (zie ook Natuurpact van kabinet en provincies). In het studiegebied bevinden zich soorten in een zeer ongunstige staat van instandhouding (bijvoorbeeld Patrijs), zonder dat het MER duidelijk maakt wat de ingreep voor deze soorten voor gevolgen heeft. Mitigerende maatregelen zijn hier overigens goed mogelijk en weinig ingrijpend (bijvoorbeeld afsluiten beheerovereenkomsten voor agrarisch natuurbeheer). Deze maatregelen zijn echter niet in het MER beschreven en kunnen daardoor niet meegewogen worden bij de besluitvorming.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming de staat van instandhouding en de effecten op alle in het gebied voorkomende broedvogels (en overige relevante soorten) door middel van een kartering in beeld te brengen en/of de mogelijke en (waarschijnlijk) benodigde mitigerende maatregelen te beschrijven.

2.4 Duurzaamheid / inpasbaarheid windturbines

Voorlopig oordeel MER

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

¹³ 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 pagina 88 de aanwezigheid van soorten met een sterk afnemende populatie genoemd wordt (onder andere patrijs, veldleeuwerik).

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 worden voor de bouw van kantoren groter dan 1500 m² en andere kwetsbare objecten¹⁴. Bovendien is er binnen de veiligheidscontour van de turbines wel ruimte voor beperkt kwetsbare bedrijven zoals productie- en opslagbedrijven.

De Commissie adviseerde 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).¹⁵

Aanvulling

In de aanvulling is een extra toelichting opgenomen met betrekking tot het veiligheidsaspect van eventuele windturbines. Daarmee zijn de beperkingen voor het bouwen van kantoren (> 1500 m²) bij het inrichten van enkele kavels op het LPM duidelijk geworden (deze beperkingen gelden dus niet voor de andere bedrijfsgebouwen en kleinere kantooroppervlakten). Ook is aangegeven hoe deze kavels eventueel kunnen worden aangepast om de windturbines toch mogelijk te maken.

De beperkingen (aan het gebruik van de kavels) worden als te groot gezien vooral omdat het om zichtlocaties gaat die daarmee worden aangetast (en dus om de concurrentiepositie). Om deze reden, een andere dan milieuoverwegingen dus, zijn de windturbines niet in het voorkeursalternatief opgenomen. Het MER bevat met de aanvulling nu voldoende informatie om dit aspect mee te wegen in de besluitvorming.

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.

¹⁴ 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.

¹⁵ Zoals de E70/2.3 MW-turbine met een rotordiameter van 71 meter.

3.1 Gevolgen windturbinepark vleermuizen en vogels

Voorlopig oordeel MER

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 strikt beschermde soorten acht de Commissie niet onderbouwd.

De Commissie adviseerde 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.

Aanvulling

In de aanvulling is de keuze om geen windturbines in het LPM op te nemen nader onderbouwd. Daarmee is dit punt voor het voornemen nu niet meer aan de orde.

3.2 Verkeersstructuur en –veiligheid

Voorlopig oordeel MER

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, waardoor ook milieuwinst wordt geboekt. Ook adviseert de Commissie de interne ontsluitingsstructuur voor fietsers nader te bezien. Wellicht is bijvoorbeeld een vrijliggende centrale route door het park mogelijk waardoor fietsers geen gebruik hoeven te maken van de binnenwegen met gemengd verkeer.

De Commissie adviseerde 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.

Aanvulling

De aanvulling gaat niet nader in op dit punt. De aanbeveling blijft gehandhaafd.

3.3 Geluid

Voorlopig oordeel MER

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.

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 wél worden ingepast binnen geluidwaarden, waarbij nog gesproken kan worden van een goede woonsituatie. Daarom is dit geen essentieel punt voor de besluitvorming.

In het MER zijn alleen in algemene zin bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen benoemd die ingezet kunnen worden om de geluidbelasting te beperken. In deze aanzienlijk belaste situatie kan het naar oordeel van de Commissie nuttig zijn deze maatregelen verder uit te werken. Bijvoorbeeld door aan te vestigen bedrijven een geluidruimte toe te delen, gebruikmakend van een geluidbeheersysteem. Dit kan gereguleerd 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.¹⁶ In de plantoelichting en in het MER is aangegeven dat op dit moment niet bekend is of en waar containerhandling (op- en overslag) plaatsvindt. Daardoor kunnen op dit moment thans eventuele mitigerende geluidmaatregelen niet geconcretiseerd worden. In de planregels is echter aangegeven dat bedrijvigheid van maximaal milieu-categorie 3.2 is 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.

Aanvulling

De aanvulling gaat niet nader in op deze punten. Door de onzekerheden in de bepaling van de verkeersproductie (zie paragraaf 2.2) zou het wellicht nuttig zijn de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting (weg- en railverkeer, industrie) opnieuw te doen. Dit is in de aanvulling echter niet gedaan. Het monitoren van de feitelijke ontwikkeling (geluidbeheersplan) is daarom extra van belang. De aanbevelingen blijven gehandhaafd.

¹⁶ Zie in dit verband ook de zienswijze van ABAB.

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 MER11 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

toetsingsadvies uitgebracht: 8 december 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

ing. R.P.M. Jansen

ir. W.H.A.M. Keijsers

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

drs. W. Smal (werkgroepsecretaris)

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;
- Milieueffectrapport inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Samenvatting milieueffectrapport Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Passende beoordeling Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Oplegnotitie actualisatie verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoek Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014;
- Milieueffecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, Witteveen+Bos, 13 november 2014.

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.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Logistiek Park Moerdijk en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3988-6



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

