



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal te Bergen op Zoom

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

1 augustus 2023 / projectnummer: 3717



1 Advies over het herziene MER in het kort

H. Essers Logistics Services Company Nederland B.V. wil de bedrijfslocatie op bedrijventerrein Noordland in de gemeente Bergen op Zoom uitbreiden en een nieuwe containerterminal bouwen. Voor het besluit over de benodigde omgevingsvergunning is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

In een eerder advies¹ gaf de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') aan dat in het MER nog belangrijke informatie ontbrak. Het betrof een vergelijking van de milieugevolgen tussen de huidige situatie, vergunde situatie en het voornemen. Ook waren de effecten van stikstofdepositie, de totale geluidsbelasting en de verkeerseffecten niet goed in beeld gebracht en was de samenvatting onvolledig. Naar aanleiding hiervan is het MER herzien.² De provincie Noord-Brabant heeft de Commissie opnieuw gevraagd te adviseren over het herziene MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid daarvan.

Wat staat in het herziene MER?

Het MER is aangevuld en aangepast op de hierboven genoemde onderwerpen. De milieugevolgen zijn in beeld gebracht ten opzichte van de huidige en vergunde situatie. Hieruit blijkt dat er ten opzichte van beide situaties negatieve effecten zijn voor verkeer, luchtmissie, geluid, water, landschap, externe veiligheid en energiegebruik. Ten opzichte van de huidige situatie zijn er bovendien negatieve milieugevolgen voor luchtkwaliteit, natuur, waterafvoer, scheepvaart en recreatie. De variant met elektrisch varen scoort positief voor luchtkwaliteit, stikstofuitstoot en energieverbruik van de scheepvaart. Tijdens de aanlegfase zijn er negatieve gevolgen voor verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en scheepvaart.

Wat is het advies van de Commissie?

Met de herziening is een grote slag gemaakt die veel relevante informatie oplevert. De vergelijking met de huidige feitelijke situatie van het gebied geeft omwonenden een beter beeld van de werkelijke effecten van het project, omdat de huidige situatie afwijkt van de vergunde situatie. Deze vergelijking gebeurt alleen niet altijd even consistent en transparant. De samenvatting geeft een beter beeld van de inhoud van het MER, al blijft het wat compact.

De Commissie is van oordeel dat het herziene MER de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over het project waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolg.

¹ Voor het advies van de Commissie, zie [a3717vts](#).

² Witteveen+Bos. 26 mei 2023. Milieueffectrapportage Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal.



Figuur 1: Impressie nieuwe Markiezaat Container Terminal en uitbreiding Noordland 12 t/m 16 (bron: MER).

Aanleiding MER

Voordat de provincie Noord-Brabant besluit over de omgevingsvergunning voor het project Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal zijn de milieugevolgen onderzocht in een MER. Dit project-MER is opgesteld vanwege de aanleg van een haven voor de binnenscheepvaart die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer (categorie C4 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage) en de uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van chemische producten met een opslagcapaciteit van meer dan 100 duizend ton (categorie D25.1).

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant – besluit over Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3717](#) op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op ontbrekende essentiële informatie.

2.1 Algemeen

De gevraagde aanvullingen op het MER zijn door de initiatiefnemer verwerkt in een volledig herzien MER. Deze aanvullende informatie is snel geleverd. De aangeleverde stukken zijn

echter lastig te beoordelen ten opzichte van het oorspronkelijke MER, omdat een overzicht van de gewijzigde onderdelen ontbreekt.

De Commissie constateert duidelijke verbeteringen, maar blijft ook enkele vragen houden. De toevoeging van de huidige situatie naast de vergunde en beoogde situatie geeft beter inzicht in de verwachte milieueffecten. Het herziene MER geeft daarmee een realistischer beeld van de te verwachten veranderingen in het gebied. De noodzakelijke informatie is daarmee aanwezig, maar niet altijd goed te volgen. Zo worden twee referentiesituaties benoemd: de huidige en de vergunde. Door later in het herziene MER in algemene termen te spreken over 'de referentiesituatie' ontstaat onduidelijkheid over welke referentie wordt bedoeld.³ Daarnaast wordt in het verkeersonderzoek een andere referentiesituatie gebruikt, wat kan leiden tot verwarring. Tot slot geeft het herziene MER weinig specifieke onderbouwing van de autonome groei van het containertransport. De Commissie wijst op een risico van mogelijke overdimensionering van de containerterminal.

2.2 Geluid

In het herziene MER is de geluidsemissie van Noordland 12 t/m 16 en de containerterminal in zowel de huidige, vergunde als beoogde situatie in beeld gebracht. Daarnaast is ook de geluidsemissie van de variant elektrisch varen in beeld gebracht. Dit maakt een vergelijking qua geluid mogelijk tussen de verschillende situaties. In de vergunde situatie zijn echter niet de geluidsbronnen van de containerterminal meegenomen. In het herziene MER wordt aangegeven dat deze geluidsbronnen niet zijn meegenomen, omdat de geluidsbronnen nog niet zijn vastgelegd in een omgevingsvergunning. De Commissie wijst erop dat de geluidsbronnen van de containerterminal moeten worden meegenomen in de vergunde situatie op basis van de gehanteerde definitie in het herziene MER.⁴ Zij constateert dat de geluidsemissie van de vergunde situatie, inclusief de geluidsbronnen van de containerterminal, naar verwachting ongeveer gelijk zal zijn aan de geluidsemissie van de beoogde situatie. Aanpassing van de uitgangspunten zal daardoor waarschijnlijk niet leiden tot andere conclusies over de geluidbelasting.

In het herziene MER is alleen de geluidbelasting voor de verschillende situaties gegeven als gevolg van de activiteiten op Noordland 12 t/m 16 en de containerterminal. De totale geluidbelasting is bij de woningen aanzienlijk hoog, vooral door andere industriële activiteiten in de omgeving en door wegverkeerslawaai. Om de geluideffecten van de toename van vrachtwagenbewegingen te bepalen is een vergelijking gemaakt tussen drie scenario's.⁵ Het is echter niet duidelijk hoe de vergunde situatie daarbinnen past. Een goede vergelijking tussen de verschillende situaties is hierdoor niet mogelijk. Uit de genoemde aantallen vrachtwagens leidt de Commissie af dat er sprake is van een beperkte toename van

³ Dit gebeurt op meerdere plekken in het MER, zoals op pagina 7 in de samenvatting en op pagina 9 in de beoordelingstabel.

⁴ De vergunde situatie is in het MER gedefinieerd als "de situatie die in de toekomst ontstaat zonder afwijking van het bestemmingsplan, waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd, te weten de volledige ontwikkeling van bedrijventerrein Noordland en de containerterminal binnen de aanduiding in het bestemmingsplan".

⁵ Deze drie scenario's zijn: (1) het aantal vrachtwagens dat al op de Van Gorkumweg rijden; (2) in de toekomst zouden rijden zonder de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en de containerterminal; en (3) in de toekomst zouden rijden met de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en de containerterminal.

vrachtwagenbewegingen. Daardoor is er een zeer beperkte toename van het geluid als gevolg van deze vrachtwagenbewegingen.

De Commissie beveelt de provincie aan om bij de akoestische beoordeling van de verschillende situaties rekening te houden met bovenstaande aspecten.

2.3 Verkeer

Het verkeersonderzoek en de vertaling daarvan naar het MER is deels herzien. Hoewel de Commissie het aannemelijk vindt dat de verkeersafhandeling niet tot problemen zal leiden, heeft zij nog steeds vraagtekens bij de uitwerking en presentatie van de verkeersanalyses. Ten eerste wordt in het verkeersonderzoek een andere referentie (vergunde situatie) gehanteerd dan in het hoofdrapport.⁶ Ten tweede blijft onduidelijk waarom het voornemen leidt tot een forse toename van het verkeer op de Konijnenbergweg ten opzichte van de vergunde situatie (containerterminal oud ontwerp).⁷ In het herziene MER wordt op basis hiervan geconcludeerd dat de verkeerseffecten ten opzichte van de huidige situatie en de vergunde situatie identiek zijn (beoordelingstabel pagina 10). Hoewel de Commissie de conclusie (licht negatieve effecten) onderschrijft, blijft zij aandacht vragen voor de transparantie en onderbouwing van de analyse.

2.4 Stikstof

In het oorspronkelijke MER ontbrak een beoordeling van de stikstofdepositie van het project in de gebruiksfase vergeleken met de huidige feitelijke situatie. Uit deze vergelijking, die wel in het herziene MER staat, blijkt nu dat de stikstofdepositie toeneemt met 0,03 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied de Brabantse Wal.⁸ Het MER laat niet zien wat deze toename betekent voor stikstofgevoelige habitats of leefgebieden van diersoorten in dit gebied. Daarmee zijn de werkelijke effecten van stikstofdepositie niet volledig in beeld gebracht. Maar omdat deze toename binnen de huidige natuurvergunning van het bedrijf past, ziet de Commissie dit voor dit project niet als ontbrekende essentiële informatie. Wel beveelt de Commissie de provincie aan om verdere mitigatie van de stikstofemissies te (laten) onderzoeken om de kwetsbare natuur te ontzien.

⁶ De referentie 'vergunde situatie' is niet consequent gebruikt. Zo is bij de beschrijving op pagina 24 van het herziene MER sprake van uitbreiding van Noordland 12a en 13 met 12b, 14, 15 en 16 plus containerterminal conform bestaande bestemmingplan. In het verkeershoofdstuk en de verkeersbijlage betreft de referentie 'vergunde situatie' alleen Noordland 12a en 13 en de containerterminal conform bestaande bestemmingplan. Hier vallen de uitbreidingen 12b, 14, 15 en 16 er dus buiten.

⁷ Het verschil in intensiteiten op de Konijnenbergweg tussen de huidige situatie (geen containerterminal) en de vergunde situatie (Noordland 12a en 13 plus containerterminal oud ontwerp) is marginaal met 19 motorvoertuigen per etmaal. Het verschil tussen de huidige situatie en de beoogde situatie is daarentegen aanzienlijk met 372 motorvoertuigen per etmaal.

⁸ In het herziene MER wordt op pagina 63 en 67 ten onrechte gesproken over een maximale toename van de stikstofdepositie met 0,02 mol/ha/jaar op de Brabantse Wal. Uit de AERIUS-berekeningen volgt namelijk dat de toename 0,03 mol/ha/jaar is.

2.5 Scheepvaart

In het herziene MER wordt voor het ontwerp van de haven en bepaling van de vaargeulafmetingen uitgegaan van het scheepstype met een afmeting van 135 × 11,4 meter. Gezien de samenstelling van de binnenvaart containervloot en ontwikkelingen in de containervaart is in de (nabije) toekomst echter te verwachten dat de behoefte ontstaat om (veel) bredere schepen de haven te laten aandoen. De vaargeulafmetingen zullen dan niet meer voldoen.

Gelet op de nautische veiligheid, is aanleg van een draaigelegenheid voor de havenbezoekende scheepvaart belangrijk. De Commissie beveelt aan om hiermee rekening te houden bij de besluitvorming en de verdere uitwerking.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Ir. Jan Bakker

Ing. Eugène de Beer

Ir. Casper van der Giessen

Dr. Patrick Patiwael (secretaris)

Ir. Harry Webers (voorzitter)

Drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C4, 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de binnenscheepvaart' en de activiteit D25,1, 'de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten'.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Initiatiefnemer besluit

H. Essers Logistics Services Company Nederland B.V.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie bij een tussentijdse toetsing (van het oorspronkelijke MER) in de gelegenheid gesteld om zienswijzen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3717](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

