

Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Trade Port Noord Venlo

1 september 1997

888-55

ISBN 90-421-0253-5
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Milieu en Water
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

uw kenmerk
97/31732

uw brief
d.d. 29 mei 1997

ons kenmerk
U619-97\Ke\bh\888-56

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Trade Port Noord Venlo

doorkiesnr.
(030) 234 76 55

Utrecht,
1 september 1997

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het Trade Port Noord Venlo. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Trade Port Noord Venlo

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Trade Port Noord Venlo

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
het Trade Port Noord Venlo,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Limburg door de Commissie voor de milieu-
effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Trade Port Noord Venlo

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 1 september 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	5
2.3 Besluitvorming	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Bouwstenen voor de voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.2.1 Indeling, inrichting en ontsluiting van het plangebied en milieuzonering	7
3.2.2 Wijze van aanleg	10
3.2.3 Fasering	10
3.2.4 Aanpak in hoofdlijnen van het water-, natuur- en milieubeheer	10
3.3 Nulalternatief	11
3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	11
4. Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling	12
4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	13
4.2 Ecologie, landschap en cultuurhistorie	13
4.3 Mobiliteit	13
4.4 Geluid	13
4.5 Luchtkwaliteit	14
4.6 Veiligheid	14
4.7 Woon- en leefmilieu	14
5. Gevolgen voor het milieu	15
5.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	15
5.2 Ecologie, landschap en cultuurhistorie	15
5.3 Mobiliteit	16
5.4 Geluid	16
5.5 Luchtkwaliteit	16
5.6 Veiligheid	16
5.7 Woon- en leefmilieu	17
6. Vergelijking van alternatieven	17
7. Leemten in informatie	18
8. Evaluatieprogramma	18
9. Vorm en presentatie	19
10. Samenvatting van het MER	19

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d.29 mei 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 100 d.d. 30 mei 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Toelichting op de populatiehinderindex

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert de provincie Limburg over de richtlijnen voor het milieueffectrapport Trade Port Noord Venlo.

De Commissie adviseert de begrenzing van het in het streekplan aangegeven zoekgebied in het MER nader te motiveren en daarbij in ieder geval antwoord te geven op de vraag waarom andere zoekgebieden niet verder in beschouwing zijn genomen.

De Commissie acht een goede fasering van de ontwikkeling en ingebruikname van het bedrijventerrein van groot belang. In het MER dient duidelijk te worden aangegeven op welke wijze zal worden omgegaan met een eventuele stagnatie van de uitgifte als gevolg van tegenvallende economische ontwikkelingen.

In het MER dient het potentiële conflict ten aanzien van de ontwikkeling van een bedrijventerrein in een grondwaterbeschermingsgebied duidelijk te worden aangegeven.

De Commissie adviseert de planvorming zo veel mogelijk te richten op het ontzien van de ecologische hoofdstructuur en deze waar mogelijk te herstellen en te verbeteren. Indien de ecologische hoofdstructuur niet ontzien kan worden, moeten de verloren gegane waarden worden gecompenseerd.

Handwritten signature

1. INLEIDING

De provincie Limburg heeft het voornemen om door middel van een streekplan-uitwerking invulling te geven aan de in het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1994) genoemde ontwikkelingen voor uitbreiding van het logistiek en industrieel knooppunt Venlo. Binnen een zoekgebied van 750 ha, gelegen ten noordwesten van Venlo, ingesloten tussen de spoorlijn naar Nijmegen en de autosnelweg naar Eindhoven, zal, onder de naam Trade Port Noord Venlo (TPN), een bedrijventerrein van 200 ha netto worden gerealiseerd.

Bij brief van 29 mei 1997^{1]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant^{2]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{3]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen^{4]}, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

4 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Probleemstelling

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden.

In de startnotitie en de Economische visie logistiek en industrieel knooppunt Venlo wordt aangegeven, dat in de regio Noord-Limburg ter facilitering van (nieuwe of te realloceren) industriële en logistieke activiteiten de komende 20 jaar behoefte bestaat aan circa 200 ha. nieuw bedrijventerrein.

De Commissie constateert dat de omvang van de toekomstige behoefte aan bedrijventerreinen voor een belangrijk deel afhankelijk is van factoren die vanuit de initiatiefnemer niet of nauwelijks te beïnvloeden zijn⁵). In het MER moeten de hoofdpunten van de economische visie dan ook kort worden aangegeven. Besteed hierbij aandacht aan de onderbouwing van de behoeferamingen en geef aan van welke prognoses en modellen wordt uitgegaan en wat de onzekerheden daarbij zijn. De behoeferamingen dienen tevens in een provinciaal en (eu)regionaal kader te worden geplaatst⁶). Doel hiervan is het aantonen van de noodzaak en de realisatiemogelijkheden van het voornemen.

motivering zoekgebied

De Commissie constateert, dat zich binnen het in het streekplan aangegeven zoekgebied een waterwingebied, gedeelten van een buurtschap en gebieden met hoge ecologische en landschappelijke waarden bevinden. In het MER dient de begrenzing van het zoekgebied te worden gemotiveerd en dient tevens antwoord gegeven te worden op de vraag waarom andere zoekgebieden niet verder in beschouwing zijn genomen⁷). Hierbij kan niet worden volstaan met uitsluitend een verwijzing naar het streekplan.

5 Hierbij kan onder andere worden gedacht aan de toenemende concurrentie in de relatieve nabijheid van Venlo, maar ook aan het al dan niet realiseren of verbeteren van belangrijke infrastructurele voorzieningen zoals de IJzeren Rijn, de zuidelijke bypass van de Betuweroute, de Brabantroute en de A74.

6 Zie ook inspraakreacties nr. 5, 8, 11 en 21 (bijlage 4).

7 Zie ook inspraakreactie nr. 22 (bijlage 4).

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moeten ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven. Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

In de startnotitie wordt als doel aangegeven het ontwikkelen van een groot-schalig bedrijventerrein ter facilitering van een combinatie van logistieke en industriële activiteiten in het kader van de ontwikkeling van Venlo tot tweede- en derdelijns knooppunt. In het rijksbeleid ten aanzien van de hogere orde logistieke knooppunten wordt veel nadruk gelegd op het aanbieden van multi- en intermodale faciliteiten voor het goederenvervoer. Het idee hierachter is dat door stimulering van vervoer over rail en water en eventueel door pijpleidingen^{8]}, het vervoer over de weg, en de hierdoor veroorzaakte milieubelasting, zal afnemen. De Commissie vraagt in het MER zichtbaar te maken op welke wijze de verschillende alternatieven en varianten voor TPN aan dit streven bijdragen.

Uit de doelen dienen toetsbare criteria te worden afgeleid, zodanig dat ze kunnen worden gebruikt voor de beoordeling en vergelijking van de alternatieven en varianten op de relevante milieuaspecten. Daarbij moet worden gemotiveerd welke normen worden gehanteerd.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (zoals ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen zoals het waterwingebied Californië en de (Provinciale) ecologische hoofdstructuur waaronder het staatsnatuurreservaat St.Jan Sleutelbergbos. De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven^{9]} (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld ten behoeve van een uitwerking van het streekplan Noord- en Midden Limburg door de Provincie Limburg. Tevens moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en

8 Zie ook inspraakreactie nr. 2 (bijlage 4).

9 Zie ook hoofdstuk 6 van dit advies.

informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Geef aan welke andere genomen besluiten of in voorbereiding zijnde besluiten van betekenis kunnen zijn voor TPN. Besteed in ieder geval aandacht aan:

- besluitvorming over toekomst grondwaterbeschermingsgebied Californië¹⁰;
- landinrichtingsproject Melderslo¹¹;
- uitbreiding tuinbouwgebied Siberië;
- realisatie van logistiek-industriële centra in Nettetal en Genk¹²;
- agribusiness ontwikkelingen in de regio Venlo¹³;
- aanleg van de A74 richting Duitse grens;
- aanleg van de A73 Venlo - St. Joost;
- realisatie van de Bargeterminal;
- aanleg van de zuidelijke bypass van de Betuweroute;
- realisatie van de IJzeren Rijn en Brabantroute.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover er sprake is van gevolgen voor het milieu.

Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en in de gebruiksfase (gebruik en beheer). Daarbij kunnen de laatstgenoemde beschrijvingen minder gedetailleerd beschreven worden, gezien de onbekendheid van de te vestigen bedrijvigheid.

Het MER dient ten minste de volgende alternatieven te beschrijven:

- het meest milieuvriendelijk alternatief: de voor het milieu gunstigste manier om de projectdoelstelling te verwezenlijken;
- de voorgenomen activiteit: dat wat de initiatiefnemer voorstelt.

10 Zie ook inspraakreacties nr. 4, 11, 17, 19 en 21 (bijlage 4).

11 Zie ook inspraakreacties nr. 4, 7, 11, 21 en 22 (bijlage 4).

12 Zie ook inspraakreactie nr. 13 (bijlage 4).

13 Zie ook inspraakreacties nr. 1, 3, 11 en 21 (bijlage 4).

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven dient wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar te zijn. De alternatieven dienen doelmatig en realiseerbaar te zijn. De keuze van de beschouwde alternatieven moet worden gemotiveerd, evenals de keuze voor het voorkeursalternatief.

In § 3.2 worden de bouwstenen voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven aangegeven.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. De Commissie vraagt speciale aandacht voor het instandhouden van bestaande ecologische verbindingen door landschappelijke geleiding (sloten, bosjes, hagen), faunatunnels en oversteekplaatsen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de in het kader van Trade Port West geprojecteerde (maar nog niet aangelegde) faunapassages.

In de startnotitie wordt aangegeven dat met de aanleg van het bedrijventerrein mogelijk een gedeelte van de aanwezige natuurwaarden van het aan de zuid- en oostzijde van het zoekgebied gelegen bosgebied verloren gaan. Dit bosgebied is het staatsnatuurreservaat St.Jan Sleutelbergbos, dat als een kerngebied onderdeel uitmaakt van de EHS. Geef aan welke gevoelige gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR)^{14]} zich in het studiegebied bevinden. De planvorming dient gericht te zijn op het ontzien van deze 'gevoelige gebieden' gebieden^{15]}. Indien dit niet mogelijk is, en ten gevolge van de activiteit wezenlijke waarden worden aangetast, dient gecompenseerd te worden volgens de systematiek van het SGR^{16]}.

3.2 Bouwstenen voor de voorgenomen activiteit en alternatieven

De voornaamste onderwerpen waarover besluitvorming plaatsvindt, en dus tevens de voornaamste onderwerpen voor de beschrijving in het MER, zijn:

- de indeling, inrichting, ontsluiting van het plangebied en milieuzonering;
- de wijze van aanleg;
- de fasering van de ingebruikname van het plangebied;
- de aanpak in hoofdlijnen van het water-, natuur- en milieubeheer.

Deze aspecten, die niet los van elkaar kunnen worden gezien, worden verder uitgewerkt in § 3.2.1 en § 3.2.4.

3.2.1 **Indeling, inrichting en ontsluiting van het plangebied en milieuzonering**

Ruimtelijke opzet

De ruimtelijke opzet van het plangebied moet worden beschreven en in kaart worden gebracht, dit mede in relatie tot de ruimtelijke onderlegger. Daarbij moeten aan de orde komen:

14 PKB deel 4, blz. 64.

15 Zie ook inspraakreactie nr. (bijlage 4).

16 Zie ook inspraakreacties nr. 1,3,8, 9, 16, 19 en 21 (bijlage 4).

- de ruimtelijke inpassing in de landschappelijke en ecologische structuur;
- de verdeling openbare ruimte - uitgeefbare ruimte;
- de verdeling gebouwd - verhard - groen - water.

Geef aan op welke de wijze wordt omgegaan met bestaande ruimtelijke structuren en elementen, zoals bestaande bebouwing, wegen, waardevolle landschappelijke, archeologische, cultuurhistorische en ecologische elementen¹⁷]. Worden deze verwijderd, ontzien zonder dat ze in de context van het gebied een zinvolle functie krijgen of worden ze ook functioneel in het gebied geïntegreerd? Welke bestaande kwaliteiten worden beschouwd als richtinggevend voor het ontwerp? Besteed met name aandacht aan de inpassing van het buurtschap Heierhoeve en het staatsnatuurreservaat St.Jan Sleutelbergbos¹⁸].

Omdat de toekomst van het grondwaterbeschermingsgebied Californië op dit moment onduidelijk is, kunnen de in de startnotitie genoemde scenario's worden gehanteerd. In geval van beëindiging van de winning dient rekening te worden gehouden met een eventuele aanwijzing als strategische grondwatervoorraad. Vermeld tevens onder welke voorwaarden en met welke maatregelen een (tijdelijke) combinatie van grondwaterwinning en aanwezigheid van bedrijven mogelijk is¹⁹].

De inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving vormt een complexe ontwerpogave. De Commissie is van mening dat bij de inpassing het (zo veel mogelijk) ontzien van gevoelige waarden en zuinig ruimtegebruik voorop dienen te staan. Zij geeft in overweging om, als eerste stap in het ontwerpproces, twee ruimtelijke modellen te ontwikkelen, een 'compact' en een 'diffuus' of 'transparant' model. Het compacte model gaat uit van het ruimtelijk concentreren van bedrijvigheid op één of meer terreinen, dicht tegen de bestaande bedrijventerreinen aan (met zo veel mogelijk gestapelde bouw). Hierdoor ontstaat ruimte om landschappelijke en ecologische structuren om het bedrijventerrein heen te leiden. Daarnaast kan een diffuus of transparant model worden ontwikkeld. Bij dit model wordt uitgegaan van een meer gespreide opzet. Hierdoor ontstaat ruimte om landschappelijke en ecologische structuren langs de bedrijven, door het bedrijventerrein heen te leiden²⁰].

Geef aan op welke wijze kan worden omgegaan met bestaande geluid- en risicozones, bodemverontreiniging, hoogspanningsinfrastructuur en leidingstraten.

Ontsluiting van het bedrijventerrein

Hierbij gaat het om alternatieven voor de ontsluiting van TPN voor de verschillende modaliteiten²¹].

Besteed voor wat betreft goederenvervoer aandacht aan:

-
- 17 Zie ook inspraakreactie nr. 12 en 15 (bijlage 4).
 18 Zie ook inspraakreactie nr. 1, 3, 7, 11, 17 en 18 (bijlage 4).
 19 Zie ook inspraakreactie nr. 3, 5, 11, 13 en 19 (bijlage 4).
 20 Zie ook inspraakreactie nr. 3, 8, 9, 11, 16, 18 en 21 (bijlage 4).
 21 Wijze van vervoer (over de weg, het water en het spoor).

- ontsluitingsstructuur via het hoofd- en regionaalwegennet²²];
- ontsluitingsmogelijkheden via rail en water²³];
- aansluiting op Trade Port Venlo, West en Oost, Veiling Zuidoost Nederland en Venlo Barge terminal;
- interne ontsluiting.

Bij de situering en inrichting van TPN dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met op termijn te verwachten overslagmogelijkheden voor weg, rail en water, zoals ETC-terminal en binnenvaartterminal ('Barge terminal'). In het MER moet duidelijk worden aangegeven welke infrastructurele voorzieningen nu of in de nabije toekomst (kunnen) worden getroffen ten einde goederenvervoer via rail en water te stimuleren. Daarbij dient tevens aandacht besteed te worden aan de onderlinge koppelmogelijkheden van de verschillende terminals en dient de relatie met de bestaande railterminal op het bedrijventerrein Groot Boller te worden bekeken²⁴. Hoogwaardige koppeling van de verschillende modaliteiten (dus ook van spoor en binnenvaart), is noodzakelijk om een substantiële verschuiving van het vervoer over de weg naar rail en binnenvaart te kunnen bewerkstelligen²⁵].

Ten aanzien van personenvervoer moet naast de externe en interne ontsluitingsstructuur tevens aandacht worden besteed aan:

- openbaar vervoersontsluiting;
- mogelijkheden voor georganiseerd bedrijfsvervoer;
- ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer²⁶].

Milieuzonering

Door middel van interne zonering kan worden bepaald welke categorieën van bedrijvigheid waar op het terrein zullen worden toegelaten, in verband met de hinder die zij veroorzaken. Vervolgens dient een contour rondom het terrein te worden bepaald waarbuiten geen hinder voor omwonenden vanuit een bepaald aspect mag optreden (externe zonering).

Voor het ontwikkelen van varianten met betrekking tot de zonering zijn met name gegevens voor de bepaling van de geluidcontouren van belang. Daarnaast kunnen ruimtelijke beperkingen voortvloeien uit de externe veiligheid als gevolg van de voorgenomen activiteit. De interne- en externe zones kunnen in een later stadium eventueel in bestemmingsplannen worden opgenomen.

22 Zie ook inspraakreacties nr. 15, 19 en 21 (bijlage 4).

23 Zie ook inspraakreacties nr. 2, 6, 19 en 21 (bijlage 4).

24 Zie ook inspraakreacties nr. 6 en 19 (bijlage 4).

25 Zie ook inspraakreacties nr. 6, 19 en 21 (bijlage 4).

26 Hierbij dient zo veel mogelijk uitgegaan te worden van een netwerk van directe, veilige en comfortabele fietsroutes met name gericht op de kernen Venlo en Blerick.

3.2.2 **Wijze van aanleg**

Geef in hoofdlijnen aan hoe wordt omgegaan met/ gevarieerd op de volgende aspecten:

- de toekomstige waterhuishoudkundige inrichting van het terrein: ontwatering en afwatering in relatie met de wijze van bouwrijpmaken (wijze van aanleg en inrichting van het terrein); het al dan niet aanleggen van een duurzaam watersysteem, dat tevens rekening houdt met de natuurlijke gesteldheid ter plaatse;
- bestaande beekloopjes, bosjes, schrale bermen, houtwallen et cetera²⁷].

3.2.3 **Fasering**

Een goede fasering van de ontwikkeling en ingebruikname van het bedrijventerrein is van groot belang²⁸]. De milieueffecten van TPN worden immers voor een belangrijk deel bepaald door de wijze waarop en de volgorde waarin de realisering wordt aangepakt. De Commissie is zich ervan bewust dat dit mede afhankelijk is van ontwikkelingen waarop weinig invloed kan worden uitgeoefend. Over een aantal strategische aspecten kunnen tevoren echter wel uitspraken worden gedaan:

- Waar wordt begonnen met de uitgifte, en in welke richting wordt het terrein ontwikkeld?
- Vindt de uitgifte verspreid over het gebied plaats, of worden steeds aan reeds in gebruik genomen terreinen grenzende percelen uitgegeven?
- Hoe wordt omgegaan met eventuele stagnatie van de uitgifte van het terrein?
- Wat gebeurt er met percelen die (nog) niet zijn uitgegeven²⁹?

3.2.4 **Aanpak in hoofdlijnen van het water-, natuur- en milieubeheer**

Voor een goed inzicht in de milieueffecten is het nodig om een globaal beeld te krijgen van de beleidsuitgangspunten voor het beheer. Dit betreft met name:

- de wijze waarop afval- en hemelwaterstromen worden opgevangen, (voor)behandeld en afgevoerd. Besteed hierbij aandacht aan duurzame inrichting van het waterbeheer³⁰];
- milieubescherpende maatregelen bij 'normale' bedrijfsvoering en ten behoeve van mogelijke calamiteiten;
- de zorg voor een ecologisch en landschappelijk blijvend aantrekkelijke omgeving;

27 Door deze tijdig vast te leggen in de vorm van ecologische corridors is een sterke interne ecologische infrastructuur te bereiken. Het bij de aanleg uitgaan van een zorgvuldige inpassing van het bedrijventerrein vormt een uitstekend vertrekpunt voor een natuurvriendelijk groenbeheer.

28 Zie ook inspraakreactie nr. 21 (bijlage 4).

29 Houden ze hun huidige (agrarische) gebruik? Komen de terreinen braak te liggen tot ze aan snee komen? Worden ze alvast ingericht, zodat de uitgifte uiteindelijk kan plaatsvinden in een begroeide omgeving?

30 Bijvoorbeeld door afkoppelen van verhard oppervlak, infiltratie van hemelwater, conservering van water, et cetera.

- de zorg voor de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder ook de sociale veiligheid³¹].

3.3 Nulalternatief

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige milieusituatie, inclusief de autonome ontwikkeling. Milieugevolgen van alternatieven moeten concreet worden gemaakt door vergelijking met deze referentie.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en milieuverbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

31 Zie ook inspraakreactie nr. 7 (bijlage 4).

4.

BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven 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 een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de locatie en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Onder de studiegebieden dienen tevens te worden verstaan gebieden die worden beïnvloed door verandering in verkeers- en vervoersstromen. Als praktische maat kan hierbij worden gehanteerd het gebied waarin het verkeer (of het vervoer van gevaarlijk stoffen) met 20% of meer toe- of afneemt of verandert ten opzichte van de huidige situatie, dan wel het gebied waarin de capaciteit van de bestaande infrastructuur ontoereikend blijkt te zijn³²].

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals woningen, recreatiegebieden, kwetsbare ecosystemen, het grondwaterbeschermingsgebied en dergelijke. Deze gevoelige objecten in het studiegebied verdienen in de beschouwingen bijzondere aandacht.

Voor zover nodig voor de milieueffectbeoordeling en de vergelijking van de alternatieven dient in het MER aandacht geschonken te worden aan in de hieronder genoemde aspecten van de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling in het studiegebied.

32 Zie ook inspraakreactie nr. 13 (bijlage 4).

4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater

- geologische opbouw en bodemgesteldheid;
- geomorfologische kenmerken;
- geohydrologische kenmerken watervoerende pakketten, grondwaterstanden en grondwaterstromingen;
- oppervlaktewaterhuishoudig, besteed hierbij ook aandacht aan de Mierbeek en de Everlosche beek³³];
- de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;
- bodemgebruik en eventuele bronnen van bodem- en grondwaterverontreiniging.

4.2 Ecologie, landschap en cultuurhistorie

- de huidige flora, fauna en ecosystemen, ook in relatie tot bodem, grond- en oppervlaktewater;
- de ligging van natuurgebieden en de (bijzondere) waarden, waaraan zij hun status ontleen; de aanwezigheid van 'rode-lijst' soorten;
- de betekenis van het gebied voor de ecologische infrastructuur;
- visueel-ruimtelijke kenmerken;
- aanwezigheid van cultuurhistorische en archeologisch waardevolle objecten³⁴].

4.3 Mobiliteit

- de huidige verkeersstromen van en naar het zoekgebied, uitgesplitst naar personen- en vrachtverkeersbewegingen;
- de intensiteiten op de verschillende wegen in en langs het zoekgebied;
- de verdeling van het vrachtverkeer naar de verschillende bedrijventerreinen met onderscheid naar vervoerwijze (weg, water, rail).

4.4 Geluid

- de woningen die in de huidige situatie of gezien de autonome ontwikkeling voor sanering in aanmerking komen, en het aantal bewoners;
- aanwezigheid van vastgestelde geluidzones (industrie, wegen, spoorwegen);
- geluidbelastingen op woningen ten gevolge van relevante bronnen, apart en gecumuleerd (art 157 Wgh, MKM);
- idem, ten aanzien van andere geluidgevoelige bestemmingen (scholen, gezondheidszorg, recreatie, natuurgebieden en dergelijke);
- op basis van het bovenstaande, en het aantal bewoners van de betreffende woningen: de totale geluidhinder, uitgedrukt in de Populatie Hinder Index (zie bijlage 5);

33 Zie ook inspraakreacties nr. 9, 19 en 23 (bijlage 4).

34 Zie ook inspraakreacties nr. 12 en 15 (bijlage 4).

- buiten de bebouwde kommen: de contouren van de geluidbelasting voor industrie, rail- en wegverkeer, alsmede het oppervlak dat binnen de 50 MKM-etmaalwaardecontour op 1,5 m hoogte ligt;
- hinder of schade ten gevolge van trillingen die afkomstig zijn van aanwezige of geplande bronnen.

4.5 Luchtkwaliteit

- beschrijving van de luchtkwaliteit (inclusief geur en stof). Betrek hierbij de gevolgen van verkeers-, agrarische en industriële activiteiten.

4.6 Veiligheid

- een overzicht van afzonderlijke en cumulatieve individuele risico's, resulterend in 10^{-6} contouren. De gecumuleerde contour moet ook als 10^{-5} worden aangegeven;
- een kwantitatieve bepaling van de groepsrisico's conform de IPO-handleiding;
- de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen;
- een beschrijving van de huidige verkeersveiligheid in algemene zin;
- een beschrijving van de huidige aanwezige- en geplande kabels en leidingstraten^{35]}.

4.7 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft met name de cumulatie van de milieuaspecten geluid, lucht en (verkeers)veiligheid in het studiegebied. De Commissie adviseert om naast inzicht in de huidige achtergrondniveau's (zie paragraaf 4.4 tot en met 4.6) inzicht te geven in de nog beschikbare milieugebruiksruimte voor het voornemen. Verder dient bij de beschrijving van het woon- en leefmilieu te worden ingegaan op de huidige functies binnen het gebied en bestaande routestructuren, met name tussen de dorpen. Geef een beknopte kwalitatieve beschrijving van de verschillende woonkernen.

35 Zie ook inspraakreactie nr. 2 (bijlage 4).

5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet naast een 'waarschijnlijk' scenario ook een 'worst case scenario' worden gebruikt.

5.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater

Het MER dient aandacht te besteden aan de veranderingen ten gevolge van de aanleg en het gebruik, voor de aspecten genoemd in hoofdstuk 4. Besteed daarnaast aandacht aan de omvang en gevolgen van de afname van de kweldruk in kwelgebieden, als gevolg van een sterke toename van het verhard oppervlak in het infiltratiegebied TPN³⁶]. Geef daarbij aan of, en zo ja waar en in welke mate, verdroging optreedt.

Geef aan wat de gevolgen zijn van het eventueel stopzetten van de huidige grondwaterwinning. Beschrijf de gevolgen van gewijzigde grondwaterstanden c.q. stijghoogten voor de grondwaterhuishouding, de ecologie en de resterende landbouw³⁷].

Besteed aandacht aan de gevolgen van eventuele calamiteiten voor de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater³⁸]. Verder dient een gedegen monitoringstelsel en bijpassende maatregelen bij eventueel optredende emissies naar het grondwater, te worden beschreven

5.2 Ecologie, landschap en cultuurhistorie

Het MER dient een beschrijving te geven van de gevolgen voor de bestaande natuur en landschapsecologische relaties en de ontwikkeling van nieuwe natuur, inclusief ecologische verbindingzones. De visueel-landschappelijke invloed van het ontwerp dient door middel van aanzichtstekeningen of fotomontages in beeld te worden gebracht; Verder dienen de gevolgen voor bestaande cultuurhistorisch inclusief archeologisch waardevolle objecten te worden aangegeven³⁹].

36 Zie ook inspraakreactie nr. 1 (bijlage 4).

37 Zie ook inspraakreactie nr. (bijlage 4).

38 Zie ook inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4).

39 Zie ook inspraakreactie nr. 12 (bijlage 4).

5.3 Mobiliteit

Aangegeven dient te worden hoe de verkeersstromen van, naar en in het gebied zich ontwikkelen. Onderscheid moet worden gemaakt naar woon-werkverkeer, goederenvervoer en zakelijk verkeer. Dit dient uitgedrukt te worden in stromen, intensiteiten en verdeling over vervoerwijzen. Het effect van de verschillende varianten en alternatieven op de (vracht)automobiliteit en overige mobiliteit (trein, binnenvaart, openbaar vervoer, fiets) moet worden aangegeven⁴⁰].

5.4 Geluid

Het MER dient per variant kwantitatieve informatie te verschaffen over de geluidbelastingen in de situatie na ingebruikname van het TPN, aan de hand van de in § 4.4 genoemde aspecten. Voor de berekening van de geluidemissie van bedrijven, kan gebruik gemaakt worden van de kentallen per m². Op analoge wijze dienen de geluidbelastingen van weg- en spoorwegverkeer via prognoses van de verkeersbewegingen bepaald te worden.

Voor zover geluidbelastingen van wegverkeer worden vermeld met aftrek ex art 103 Wgh, dient dit duidelijk aangegeven te worden, inclusief de grootte van de aftrek.

5.5 Luchtkwaliteit

Het MER dient aan de hand van ten minste 2 scenario's voor de invulling van TPN (een meest waarschijnlijke invulling en een 'worst case') in combinatie met emissiekentallen, een beeld te geven van de veranderingen in de luchtkwaliteit als gevolg van het bedrijventerrein en van de te verwachten extra verkeersbewegingen⁴¹]. Hierbij dient ingegaan te worden op:

- emissies en daaruit resulterende immissies ter plaatse van gevoelige bestemmingen, van verontreinigende stoffen (inclusief stofuitstoot) door bedrijven;
- emissies en daaruit resulterende immissies ter plaatse van gevoelige bestemmingen, van NO_x, SO₂, CO en benzeen voor alle vervoerwijzen, voor zover onderscheidend voor de alternatieven;
- geur-emissies en -immissies (globaal) en mogelijke ruimtelijke consequenties daarvan.

5.6 Veiligheid

Aangegeven dient te worden in hoeverre de veiligheidssituatie als gevolg van de verschillende invullingen van het TPN kan veranderen. Dit dient uit te monden in berekening van individuele risico's en groepsrisico's. Aandacht dient daarbij te worden gegeven aan de beperkingen als gevolg daarvan aan het bedrijventer-

40 Zie ook inspraakreacties nr. 7, 16 en 19 (bijlage 4).

41 Zie ook inspraakreacties nr. 5 en 8 (bijlage 4).

rein (interne zonering) tegen de achtergrond van de normen die voor de gevoelige locaties zullen worden gehanteerd. Indien op eenvoudige wijze aangetoond kan worden dat ter plaatse van gevoelige bestemmingen geen of slechts verwaarloosbare effecten optreden, kunnen volledige individuele- en groepsrisico-berekeningen achterwege blijven. Tevens dient aandacht te worden besteed aan de verandering in verkeersveiligheid op de weg (en het spoor).

Vanwege het ALARA-beleid dienen, ook als de risico's binnen de normen blijven, mogelijkheden ter beperking van negatieve effecten op de veiligheid te worden aangegeven. Het MER moet daartoe duidelijk maken hoe de veiligheidseffecten worden beïnvloed door alternatieven/varianten in de inrichting en exploitatie van het TPN. Daarnaast moet het MER de mogelijkheden en effecten van mitigerende maatregelen beschrijven.

5.7 Woon- en leefmilieu

Het MER dient inzicht te verschaffen in de vanaf de randen van de woonkernen waarneembare hinder. Hierbij gaat het met name om de cumulatie van hinder (geluid-, lucht-, licht- en visuele hinder) per kern. Verder dient het MER in te gaan op de sloop van woningen, het verdwijnen van recreatieve voorzieningen en verbindingen en de doorsnijding van lokale verbindingen.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

Overige aandachtspunten bij de vergelijking van de alternatieven zijn:

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven/varianten per milieu-aspect;
- een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen van ieder alternatief en het belang daarvan voor de verschillende betrokken partijen;

- de mate waarin de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven zijn doel kan verwezenlijken;
- een overzicht van mitigerende en compenserende maatregelen.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Trade Port Noord Venlo

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 mei 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	29 MEI 1997
nummer :	726-97
dossier :	PPR - 14M 5/18x
kopie naar :	12/Pin/Bib



Provincie
Limburg

Gedeputeerde
Staten

Commissie voor de
Milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Hoofdgroep :	MW/MB	Behandeld :	P. Raeven
Faxnr. :	(043) 361 87 12	Doorkiesnr. :	(043) 389 7495
Ons kenmerk :	97/31732	Uw kenmerk :	
Bijlage(n) :	2	Maastricht :	29 MEI 1997

Onderwerp Milieu-effectrapportage Logistiek Knooppunt Venlo.

Hierbij delen wij u mede dat wij voornemens zijn om uitwerking te geven aan het in het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1994) aangeduide Logistiek Knooppunt Venlo. In het Streekplan is reeds aangegeven dat deze uitbreiding gerealiseerd dient te worden in het gebied ten noordwesten van Venlo en ingesloten tussen de spoorlijn naar Nijmegen en de autosnelweg naar Eindhoven. Uit de uitgevoerde economische verkenningsstudie is gebleken dat de komende decennia behoefte is aan ca. 200 hectare nieuw industrieterrein.

Gelet op de Wet Milieubeheer zal hiervoor een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld waarin de milieugevolgen zullen worden beschreven. Uiteindelijk vindt besluitvorming plaats in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Streekplanuitwerking). Bijgevoegd treft u de startnotitie voor de milieueffectrapportage-procedure aan waarin nadere informatie is opgenomen.

De startnotitie zal van 5 juni tot en met 3 juli 1997 voor eenieder ter inzage liggen conform bijgaande bekendmaking; deze zal een dezer dagen worden geplaatst in de Staatscourant en regionale dagbladen in Noord- en Midden-Limburg en de Duitse grensregio. Op 4 juni vindt om 19.00 uur een openbare informatiebijeenkomst plaats voor belangstellenden in het gemeentehuis van Grubbenvorst.

Overeenkomstig het gestelde in artikel 7.14, eerste lid, van de Wet Milieubeheer, verzoeken wij u ons te adviseren over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieueffectrapport.

S.v.p. bij beantwoording
datum en nummer
vermelden

Bezoekadres:
Limburglaan 10
Maastricht
Randwyck


Postadres:
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. (043) 389 89 99
fax (043) 361 80 99

Dankrekening ING
67 94 11 372
postrekening
1060741

- 2 -

Overeenkomstig de wettelijke termijnen dient u uiterlijk 7 augustus 1997 uw advies uit te brengen. In verband met vakanties van een aantal sleutelfunctionarissen voor dit project aan onze zijde verzoeken wij u om na te gaan of afronding van uw advisering voor 26 juli 1997 mogelijk is.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,
het hoofd van de afdeling Milieu
van de hoofdgroep Milieu en Water



(ir. D.J.P.J. van Nierop, plv.)

Bijlagen in 8 vout:

1. Startnotitie
2. Bekendmaking
3. Streekplan Noord- en Midden-Limburg

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 100 d.d. 30 mei 1997



Provincie Limburg

mededeling
M 168/22-97

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE TRADE PORT NOORD VENLO

Bekendmaking Startnotitie

Initiatiefnemer en doel

Gedeputeerde Staten van Limburg delen mede dat zij voornemens zijn om invulling te geven aan de in het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1994) genoemde ontwikkelingen voor uitbreiding van het logistiek en industrieel knooppunt Venlo. In het streekplan is reeds aangegeven dat deze uitbreiding gerealiseerd dient te worden in het gebied ten noordwesten van Venlo en ingesloten tussen de spoorlijn naar Nijmegen en de autosnelweg naar Eindhoven. In het milieu-effectrapport worden de milieugevolgen van een dergelijk bedrijfsterein beschreven.

Bevoegd gezag en besluitvorming

De resultaten van de milieu-effectrapportage worden door Gedeputeerde Staten benut bij de uitwerking van het Streekplan Noord- en Midden-Limburg; een en ander overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet milieubeheer (regeling inzake milieu-effectrapportage).

Terinzagelegging startnotitie

Een startnotitie met informatie over het project ligt van 5 juni tot en met 3 juli 1997 ter inzage op de gemeentehuizen van Grubbenvorst en Sevenum en het stadskantoor van Venlo. Bovendien liggen de stukken tijdens kantooruren ter inzage op het Gouvernement te Maastricht (Bibliotheek).

Informatiebijeenkomst

Op 4 juni 1997 zal om 19,00 uur een openbare informatiebijeenkomst worden gehouden in het gemeentehuis van Grubbenvorst. Tijdens deze bijeenkomst zal de provincie een toelichting geven op de voorgenomen milieu-effectrapportage.

Inspraak en verdere procedure

Eenieder kan tot en met 3 juli 1997 over deze startnotitie schriftelijke opmerkingen maken. Mede op basis van deze opmerkingen zullen richtlijnen voor het te maken milieu-effectrapport worden opgesteld. De richtlijnen zullen onder meer betrekking hebben op de te beschrijven alternatieven en effecten. Ze zullen aangeven aan welke onderwerpen in het MER bijzondere aandacht dient te worden besteed, hoe de beschrijving moet worden gestructureerd en welke mate van detaillering nodig is.

Reacties

Reacties dienen te worden gestuurd aan: Gedeputeerde Staten van Limburg, t.a.v. Bureau Milieubeleid, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht. Nadere inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij bureau Milieubeleid van de provincie, telefoon 043-3897495.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg

Besluit: uitwerking van het streekplan Noord- en Midden Limburg

Categorie Besluit m.e.r.: C20.1

Activiteit: De provincie Limburg heeft het voornemen om invulling te geven aan de in het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1994) genoemde ontwikkelingen voor uitbreiding van het logistiek en industrieel knooppunt Venlo. Binnen een zoekgebied van 750 ha, gelegen ten noordwesten van Venlo, ingesloten tussen de spoorlijn naar Nijmegen en de autosnelweg naar Eindhoven, zal, onder de naam Trade Port Noord Venlo (TPN), een bedrijventerrein van 200 ha netto worden gerealiseerd.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 29 mei 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 1 september 1997

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

ir. J.E.M. Lax

drs. J.A.A.M. Leemans

ir. A.G. Posthumus

ir. E.Ph.J. de Ruiter

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. P.A. Kee.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	970613	Ministerie van Landbouw, Natuur- beheer en Visserij	Roermond	970702
2.	970619	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	970702
3.	970618	Ministerie van Landbouw, Natuur- beheer en Visserij	Eindhoven	970702
4.	970625	Dienst Landelijk Gebied	Roermond	970702
5.	970625	Werkgroep Natuur en Landschap van de Vrienden der Natuur afd. Venlo van het Natuur Historisch Genoot- schap Limburg	Lomm	970702
6.	970625	NS Railinfrabeheer B.V.	Eindhoven	970702
7.	970627	M. Claassens	Grubbenvorst	970709
8.	970627	Stichting Milieufederatie Limburg	Sittard	970709
9.	970630	Zuiveringschap Limburg	Roermond	970709
10.	970630	Driessen b.v. Horst	Horst	970709
11.	970630	Limburgse Land- en TuinbouwBond	Roermond	970709
12.	970701	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	970709
13.	970703	Bezirksregierung Düsseldorf	Düsseldorf	970709
14.	970630	Kreis Kleve	Kleve	970709
15.	970702	Maatschap Kersten	Sevenum	970709
16.	970702	Milieudefensie Venlo	Venlo	970709
17.	970703	Waterleiding Maatschappij Limburg	Maastricht	970709
18.	970702	Afdeling GroenLinks Venlo e.o.	Venlo	970709
19.	970704	Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	Maastricht	970709
20.	970702	Bezirksregierung Düsseldorf	Düsseldorf	970709
21.	970707	Provinciale Commissie Omgevings- vraagstukken	Maastricht	970709

BIJLAGE 5

Toelichting op de populatiehinderindex

Bij het vergelijken van de geluideffecten van (varianten of) alternatieven van een weg of spoorlijn is het gebruikelijk om belastingcontouren te bepalen. Op basis hiervan kan worden geschat hoeveel personen (bewoners) *niet, licht, matig of ernstig* zullen zijn gehinderd door het geluid. Als hiermee niet duidelijk is welk alternatief (of welke variant) wat betreft geluidhinder het minst nadelig is, is het gewenst de hinder niet op individuele basis, maar voor het gehele studiegebied in één getal uit te drukken.

Omdat hinder een subjectief begrip is, is de PHI een forfaitaire methode: hij drukt uit het aantal bewoners dat (in zekere mate) geluidhinder ondervindt.

Het aantal bewoners van het gebied tussen twee contouren (etmaalwaarde L_{etm} of milieukwaliteitsmaat MKM) kan geschat worden. De methode veronderstelt een verband tussen de geluidbelasting en het percentage van de bewoners dat daardoor (in zekere mate) hinder ondervindt. Er wordt van uitgegaan dat beneden 45 dB(A) de hinder in ieder geval verwaarloosbaar is. Vervolgens neemt het percentage gehinderden kwadratisch toe met de geluidbelasting. De volgende functie is gebaseerd op TNO-gegevens¹):

$$p = 0,034 \cdot (B - 45)^2$$

met

p = percentage gehinderden

B = geluidbelasting [etmaalwaarde of MKM in dB(A)]

Voor $B < 45$ dB(A) geldt $p = 0$, oftewel: de gebieden buiten de 45dB(A)-contour worden buiten beschouwing gelaten. Wanneer de gebieden buiten de 50dB(A)-contour eveneens buiten beschouwing worden gelaten is dat een kleine en meestal toelaatbare afwijking, mits dit bij alle alternatieven/varianten gebeurt; de onderlinge vergelijking staat immers centraal.

De functie is in eerste instantie toegespitst op de hinder van het wegverkeer; aangezien de MKM in feite de hinderlijkheid van andere geluidbronnen herleidt op wegverkeer mag de functie ook voor de MKM worden aangehouden.

De PHI kan worden berekend als de geluidbelastingcontouren langs de (spoor-)weg en de aantallen bewoners die in de diverse geluidbelastingsgebieden wonen bekend zijn, door het percentage gehinderden dat bij het midden van iedere klasse/contour [boven 45 dB(A)] behoort, roe te passen op het aantal bewoners. Het hinderpercentage in het gebied tussen bijvoorbeeld de 55- en de 60dB(A)-contouren is dan dus $0,034 \cdot (57,5 - 45)^2 = 5\%$. Voor alle contourklassen waarbinnen woningen aanwezig zijn wordt op deze manier het aantal gehinderden bepaald, waarna de gegevens worden gesommeerd. De uiteindelijke som wordt PHI genoemd.

De PHI heeft niet de pretentie het aantal gehinderden exact te voorspellen; hij is alleen bedoeld om de geluidhinder van alternatieven/varianten te vergelijken.

De nauwkeurigheid van de PHI neemt toe, naarmate er meer (en kleinere) geluidklassen worden onderscheiden.

¹ *Response functions for environmental noise in residential areas.* – Miedema, H.M.E. – Leiden, IPG-TNO, 1992, publicatienummer 92.021.

In eerdere richtlijnenadviezen van de Commissie is soms een andere definitie van de PHI opgenomen. Zolang beide PHI's niet door elkaar worden gebruikt is er geen probleem, aangezien het gaat om de vergelijking van alternatieven/varianten binnen een MER.

VOORBEELD			
contourklasse	aantal bewoners	p	aantal gehinderden
45 – 50 dB(A)	800	0%	0
50 – 55	500	2%	10
55 – 60	200	5%	10
50 – 65	200	10%	20
65 – 70	10	17%	2
PHI = totaal aantal gehinderden		$\Sigma =$	42