



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Bedrijventerrein TradePort Noord, Venlo

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

13 september 2012 / rapportnummer 2266-204





# 1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

De gemeente Venlo is voornemens het gebied Trade Port Noord (TPN) te ontwikkelen tot een bedrijventerrein voor logistieke-industriële bedrijven met een totale omvang van bruto 280 hectare (netto 192 hectare). Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan<sup>1</sup> is een milieueffectrapport (MER-TPN) opgesteld. De activiteiten hebben ook effect op de Natura 2000-gebieden in het studiegebied. Daarom is er een Passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 opgesteld. Deze Passende beoordeling maakt onderdeel uit van het MER-TPN dat door de Commissie is getoetst.<sup>2</sup>

De Commissie signaleerde bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen een aantal tekortkomingen. Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer.<sup>3</sup> Op 13 juni 2012 heeft de Commissie een Voorlopig toetsingsadvies (rapportnummer 2266-132) over het milieueffectrapport Bedrijventerrein Trade Port Noord uitgebracht. Naar aanleiding van het gesprek en het voorlopig advies heeft het bevoegd gezag een aanvulling laten opstellen en deze aan de Commissie voorgelegd ter toetsing.

## Aanvulling verkeer

De aanvulling bevat nadere informatie over het verkeersmodel dat is gebruikt voor het MER-TPN. Op basis van de verkeersprognoses en intensiteiten wordt de conclusie getrokken dat in de spitsen in 2020 doorstromingsproblemen ontstaan op de A73 en A67. Deze ontstaan mede als gevolg van de ontwikkeling van TPN en veroorzaken daardoor bereikbaarheidsproblemen voor TPN en de verdere gebiedsontwikkeling van Klavertje 4.

De Commissie concludeert dat de aanvulling niet ingaat op de consequenties van de gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen noch op mogelijke alternatieven en maatregelen die deze problemen kunnen voorkomen.

De Commissie concludeert overigens dat in het MER en de aanvulling de essentiële informatie over verkeer aanwezig is om een besluit over het bestemmingsplan TPN te nemen. De Commissie adviseert wel om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan en de vervolgsluitvorming over de gebiedsontwikkeling van Klavertje 4 rekening te houden met de gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen.

## Aanvulling natuur

De Passende beoordeling is aangevuld met effectgerichte maatregelen om toename van stikstofdepositie (als gevolg van verkeer en bedrijven) op het Natura 2000-gebied Maasduinen te

---

<sup>1</sup> Ontwerpbestemmingsplan Trade Port Noord Venlo d.d. 6 maart 2012.

<sup>2</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*.

<sup>3</sup> Gesprek heeft plaatsgevonden op 31 mei 2012.

mitigeren.<sup>4</sup> Op basis van de informatie uit deze herstelstrategieën is de Commissie het niet eens met de conclusie dat aantasting van natuurlijke kenmerken van Maasduinen met de beschreven maatregelen met voldoende zekerheid kan worden voorkomen.

De Commissie concludeert dat in het MER en de aanvulling de essentiële informatie over Natura 2000 en stikstofdepositie nog niet aanwezig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Tijdens een gesprek met de Commissie over het MER en de aanvulling heeft de initiatiefnemer (gemeente Venlo) aangegeven een mitigatieplan nader uit te zullen werken.<sup>5</sup> Dit mitigatieplan zal gezamenlijk met het bestemmingsplan aan de raad worden voorgelegd ter besluitvorming.

De Commissie adviseert om in dit mitigatieplan aan te geven hoe de effectgerichte maatregelen worden uitgevoerd en of daarmee de zekerheid kan worden gegeven dat significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. Indien negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten met effectgerichte maatregelen dan adviseert de Commissie bronmaatregelen uit te werken. De Commissie adviseert de effectiviteit en inzet van maatregelen uit het mitigatieplan te monitoren. De Commissie wijst er op dat borging van maatregelen noodzakelijk is.<sup>6</sup> Indien met het mitigatieplan significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten dan zal de ADC-toets<sup>7</sup> in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 moeten worden doorlopen.

De Commissie merkt op dat de aanvulling op het MER (inclusief bijlagen en relevantie achtergronddocumenten) niet ter visie heeft gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie over het MER en de aanvulling nader toegelicht, in hoofdstuk 3 worden overige opmerkingen en aanbevelingen behandeld.

---

<sup>4</sup> Deze maatregelen zijn gebaseerd op de herstelstrategieën voor stikstofgevoelige habitats (bron: Kennisbank PAS Ministerie van EL&I).

<sup>5</sup> Gesprek tussen gemeente Venlo, DCGV, adviseurs Oranjewoud en de Commissie voor de m.e.r. d.d. 6-9-2012.

<sup>6</sup> Of daadwerkelijk aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden voorkomen valt of staat met de uitvoering van de maatregelen.

<sup>7</sup> 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?

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Achtergrond Trade Port Noord en Klavertje 4

Voor de ontwikkeling van TPN en de gebiedsontwikkelingen in Klavertje 4 zijn al diverse besluitvormingsprocedures doorlopen waarbij ook MER-en zijn opgeleverd. Het betreft onder andere:

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

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

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

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

### 2.2 Verkeer

#### **Richtlijnen en voorafgaande adviezen**

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

Om deze (mogelijke) knelpunten in beeld te brengen heeft de Commissie geadviseerd om voor het MER-TPN<sup>8</sup> het verkeersmodel dat is gebruikt voor de Greenportlane te verfijnen en geschikt te maken voor de invoer van de capaciteiten van kruispunten. Deze zijn namelijk maatgevend voor de capaciteit en dus voor de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet. De Commissie adviseerde in het MER aandacht te besteden aan:

---

<sup>8</sup> Zie Advies voor richtlijnen Bedrijventerrein Trade Port Noord Venlo, 18 augustus 2009 / rapportnummer 2266-31.

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

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

### **MER Trade Port Noord**

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

Op basis van de studies die voor de Greenportlane<sup>9</sup> zijn uitgevoerd naar I/C-verhoudingen en de afwikkelingskwaliteit wordt in het MER-TPN geconcludeerd dat de effecten op het onderliggende wegennet beperkt zijn en dat de extra belasting als gevolg van TPN op de A73 en A67 beperkt is. Het MER concludeert dat de toename als gevolg van TPN een relatief beperkte bijdrage levert ten opzichte van de belasting in de referentiesituatie.

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

Op basis van de informatie uit het MER kan de Commissie de conclusies over de verkeersafwikkeling en verkeersbelasting niet controleren. Kwantitatieve gegevens over verkeersintensiteiten en inzicht in het gebruikte -verfijnde- verkeersmodel en de uitgangspunten daaronder ontbreken. Het MER-TPN geeft aan dat hetzelfde verkeersmodel als bij de Greenportlane is gebruikt, het is echter niet duidelijk hoe de kanttekeningen, die de Commissie in haar eerdere toetsingsadviezen bij dit model heeft geplaatst, zijn uitgewerkt.

---

<sup>9</sup> Zie ook toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER Greenportlane (projectnummer 2030).

De Commissie heeft geadviseerd om in een aanvulling op het MER de volgende informatie inzichtelijk te maken<sup>10</sup>:

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

## **Aanvulling op het MER**

### **Aannames verkeersmodel**

De aanvulling maakt inzichtelijk dat voor het MER-TPN hetzelfde verkeersmodel is gebruikt als voor de Greenportlane. Een verdere verfijning van het model blijkt, in tegenstelling tot hetgeen gesteld wordt in het MER-TPN, niet te zijn uitgevoerd. Het inzicht dat wordt gegeven in de aannames van het gehanteerde model is voldoende.<sup>11</sup>

De bijlage<sup>12</sup> bij de aanvulling verduidelijkt, hoe de vormgeving van de kruispunten en aansluitingen van de Greenportlane eruit zal gaan zien. Daarbij geldt voor de meeste punten dat zij voldoende capaciteit hebben om als "normaal" kruispunt met een verkeersregeling te worden gerealiseerd. Voor enkele punten kunnen slechts turbotondes worden uitgevoerd, wanneer de verwachte verkeersgroei zich niet volledig voordoet. Het is niet duidelijk, waarom de benodigde verkeersprognoses voor de capaciteitsdoorrekening van de bestaande kruispunten nabij de aansluiting van de Eindhovenseweg op de A67 nog niet zijn gemaakt (de rapportage over de kruispuntanalyse dateert van januari 2010). Te meer daar volgens de verstrekte verkeerstoeidingen de capaciteit tekort lijkt te schieten.

### **Prognoseberekeningen en verkeersintensiteiten**

De aanvulling geeft voldoende inzicht in de verkeersaantrekkende werking van TPN en de gevolgen daarvan voor de intensiteiten op het wegennet in het studiegebied. Voorts blijkt dat de helft van het verkeer op de Greenportlane, zowel ter hoogte van de A73 als nabij de Eindhovenseweg, een andere herkomst en bestemming heeft dan Tradeport Noord. Niet duidelijk wordt gemaakt waar dit verkeer vandaan komt.

Op basis van de verkeersprognoses en intensiteiten wordt de conclusie getrokken dat in de spitsen doorstromingsproblemen ontstaan op de A73 en A67. Opnieuw wordt de conclusie getrokken dat de intensiteit versus de capaciteit naar de toekomst toe (2020 en verder) kritisch is en voor de A67 en A73 het meest kritisch. In theorie kan dit volgens de aanvulling

---

<sup>10</sup> In reactie op tussentijdse vragen van de Commissie tijdens de toetsing van het MER heeft het bevoegd gezag verkeersplots met verkeersintensiteiten naar de Commissie opgestuurd. Het is de Commissie niet duidelijk wat deze plots voorstellen. Presenteren ze het verkeer dat door Klavertje 4 en -ruime- omgeving wordt gegenereerd of presenteren ze de totale intensiteit op de betreffende wegen? Verheldering hiervan is relevant voor de beoordeling van de plots.

<sup>11</sup> Dit is immers dezelfde informatie als uit de bijlage bij het MER Greenportlane over het verkeersmodel.

<sup>12</sup> Kruispuntanalyses Greenportlane. Deelproject 05 - Verkeer en kruispunten. Provincie Limburg, januari 2010.

een goede bereikbaarheid van TPN in gevaar brengen. Maar aangezien recente verkeersmodellen een lagere intensiteit op het autosnelwegennet laten zien is de kans op toekomstige doorstromingsproblemen aanzienlijk kleiner, concludeert de aanvulling.

De Commissie constateert dat de informatie uit de aanvulling op dit punt tegenstrijdigheden bevat, omdat in de aanvulling op de A67 in de ochtendspit juist een veel hogere intensiteit wordt geprognosticeerd.

## Conclusies

De Commissie is van mening dat de aanvulling voldoende inzicht geeft in de wijze waarop de verkeersprognoses tot stand zijn gekomen. De Commissie constateert evenwel dat bij deze berekeningen gebruik is gemaakt van het model voor de Greenportlane, waarbij zij eerder kritische kanttekeningen heeft geplaatst. De Commissie constateert dat de conclusies over mogelijke bereikbaarheidsknelpunten van de aansluitingen op het hoofdwegennet en het hoofdwegennet zelf (A67 en A73) worden gerelativeerd op basis van actuele berekeningen (recente verkeersmodellen). Zij merkt op dat op basis van deze nieuwe informatie de bereikbaarheidsproblemen naar verwachting nog steeds zullen optreden, maar mogelijk enkele jaren later in de tijd (na 2020). Het doorrekenen van een scenario met voldoende capaciteit op de A67 en A73 kan hierover meer duidelijkheid verschaffen, maar dit is in de aanvulling niet opgepakt.

Het MER en de aanvulling gaan niet in op de consequenties van de bereikbaarheidsproblemen noch op mogelijke alternatieven en maatregelen om deze te voorkomen. Mogelijke maatregelen zouden betrekking kunnen hebben op de invulling en het gebruik van TPN. Deze maatregelen kunnen worden doorvertaald naar het bestemmingsplan, bijvoorbeeld in de vorm van een fasering.<sup>13</sup> Andere mogelijke maatregelen (en ook al in de startnotitie aangekondigd) zijn mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en stimuleren van fietsgebruik. Indien de voorgenomen wijze van ontsluiting via alleen de Greenportlane het uitgangspunt blijft, dan zullen maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid (uitbreiding infrastructuur e.d.)<sup>14</sup> echter door andere partijen, zoals Rijkswaterstaat, moeten worden uitgewerkt.

De bereikbaarheidsproblemen die worden veroorzaakt door het voornemen kunnen ook voor andere ontwikkelingen binnen Klavertje 4 consequenties hebben. De aanvulling gaat hier niet nader op in. Met alleen de voorgenomen aansluiting van de Greenportlane op het hoofdwegennet is een goede bereikbaarheid van het gebied Klavertje 4 namelijk niet gegarandeerd.

De Commissie adviseert om ten behoeve van de besluitvorming over TPN maatregelen voor de gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen uit te werken.<sup>15</sup> Indien de maatregelen kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan, al dan niet in de vorm van fasering, adviseert de Commissie deze mee te nemen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan TPN.

---

<sup>13</sup> Daarbij kan men denken aan een gedeeltelijk voorwaardelijke ontwikkeling, waarbij deze afhankelijk wordt gemaakt van het tijdstip waarop uitbreiding van de wegcapaciteit is gerealiseerd.

<sup>14</sup> Inzet van fietsgebruik of OV is niet voldoende.

<sup>15</sup> Daarbij kan worden gedacht aan capaciteitsvergroting op de A67 en A73 bijvoorbeeld in de vorm van spitsstroken.



Voor de vervolgbesluitvorming van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 adviseert de Commissie rekening te houden met de voorziene bereikbaarheidsknelpunten en aan te geven wat de consequenties hiervan zijn voor verdere ontwikkelingen in Klavertje 4.

## 2.3 Natuur

Bij het MER is een Passende beoordeling<sup>16</sup> volgens de Natuurbeschermingswet 1998 opgenomen. Deze toets is gericht op de effecten van atmosferische depositie op de Natura 2000-gebieden in het studiegebied. Voor het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is daarbij aangetoond dat negatieve effecten van TPN afdoende zijn gemitigeerd, voor het Natura 2000-gebied Maasduinen was dat nog niet het geval. In de onderzoeken is onderscheid gemaakt tussen de effecten van bedrijfsmatige activiteiten op het bedrijventerrein (paragraaf 2.3.1) en de verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein (paragraaf 2.3.2). In de laatste paragraaf gaat de Commissie in op de in de aanvulling beschreven maatregelen en de effecten daarvan.

### 2.3.1 Effectbeoordeling van bedrijven

#### MER

Effecten van bedrijven (emissies als gevolg van industriële processen) zijn bepaald voor het Natura 2000-gebied Maasduinen gelegen op 5,5 km afstand, in de heersende windrichting vanaf Trade Port Noord. Hiervoor wordt in de Passende beoordeling bij het MER van 31 oktober 2011 geconcludeerd, dat niet kan worden uitgesloten dat depositietoename leidt tot significante effecten op kwetsbare habitattypen. De gemeente Venlo heeft daarom besloten om alleen bedrijven zonder wezenlijke emissie van stikstof toe te laten op TPN. De bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan bevat een lijst van bedrijven met relevante bijdrage aan stikstofdepositie die niet zijn toegestaan. Hieronder vallen bedrijven die zijn opgenomen in de 'Standaard Staat van Bedrijvenlijst', bedrijven (SBI-codes) met een 0,1 % NO<sub>x</sub>-bijdrage of meer worden uitgesloten in het bestemmingsplan.

Uit de informatie in het MER wordt echter niet duidelijk wat de 0,1% NO<sub>x</sub>-bijdrage inhoudt en ten opzichte van welke waarde deze toename wordt beoordeeld (achtergrondconcentratie, kritische depositiewaarde of achtergrondwaarde depositiewaarde). Daarnaast wordt niet duidelijk gemaakt dat 0,1% toename (per bedrijf?) niet leidt tot mogelijk significant negatieve effecten op de Natura 2000 gebieden.

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

De Commissie adviseerde daarom in een aanvulling de 0,1% NO<sub>x</sub>-bijdrage nader toe te lichten door aan te geven ten opzichte van welke waarde deze bijdrage geldt en te beargumenteren dat deze bijdrage niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken. Zij adviseerde

---

<sup>16</sup> Passende Beoordeling (Oranjewoud, 18 oktober 2011).

dit uit te werken door aan te tonen waarom deze bijdrage niet significant is of te onderbouwen hoe (mogelijke) effecten door mitigerende maatregelen kunnen worden voorkomen.

### **Aanvulling op het MER**

In de aanvulling is ingegaan op de stikstofemissies van bedrijven en op de effectgerichte maatregelen voor het Natura 2000-gebied Maasduinen.

De mogelijke bijdrage van stikstof door bedrijven op TPN is nader toegelicht. De in het bestemmingsplan (toelichting) genoemde 'toegestane' bijdrage van maximaal 0,1% stikstof door bedrijven is een emissie van maximaal 0,1% van het totaal van de collectieve diffuse bronnen uit de sector energie, industrie en afvalverwerking in Nederland.<sup>17</sup>

De aanvulling concludeert dat gezien de afstand tussen TPN en het dichtst bij gelegen Natura 2000-gebied, Maasduinen op meer dan 5 kilometer, kan worden gesteld dat de reeds minimale stikstofemissie van bedrijven op TPN ter hoogte van deze Natura 2000-gebieden kan worden geacht onderdeel uit te maken van de achtergrondconcentratie en dus ook van de achtergronddepositie. De Commissie merkt op dat deze conclusie niet wordt onderbouwd met een emissie-depositie-berekening. De feitelijke depositie is dus niet bepaald. De toename van emissies als gevolg van TPN is afhankelijk van het aantal en soort te vestigen bedrijven.

De Commissie onderschrijft de conclusie uit het MER dat de te verwachten maximale toename van depositie op Maasduinen bij invulling van het bedrijventerrein met categorie 4- en 5-bedrijven en zonder enige verdere emissiebeperking maximaal 2 mol N/ha/jaar zou bedragen. Met de emissiebeperkingen van de maximaal 'toegestane' bijdrage van 0,1% van geselecteerde bedrijfscategorieën aan de achtergrondconcentratie van NO<sub>x</sub>, zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan<sup>18</sup> zal de toename naar verwachting beduidend lager zijn. De verwachte maximale toename van depositie op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Maasduinen, zal liggen tussen 0-2 mol N/ha/jaar.

De Commissie concludeert dat in de aanvulling het percentage van 0,1% maximale toename van stikstofemissie per bedrijf voldoende is toegelicht. De gevolgen voor de absolute toename van emissies en mogelijke toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn echter niet gekwantificeerd, maar deze toename zal naar verwachting liggen tussen 0-2 mol N/ha/jaar.

In de volgende paragraaf gaat de Commissie in op voorgestelde effectgerichte maatregelen voor de gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel en Maasduinen, waarmee mogelijke effecten van depositie als gevolg van de vestiging van bedrijven en verkeer kan worden gemitigeerd.

---

<sup>17</sup> Zie bijlage 2 van de aanvulling. De 0,1% is gebaseerd op een onderzoek van TNO Bouw en Ondergrond uit 2010 dat niet aan de Commissie ter beschikking is gesteld. Deze informatie is daarom niet geverifieerd in het kader van deze toetsing.

<sup>18</sup> Het gaat hierbij om extra beperkingen als uitsluiting van bedrijfstypen die 0,1% of meer bijdragen aan het totaal van de collectieve emissies van NO<sub>x</sub>, bedrijven waar bedrijfsmatig dieren kunnen worden gehouden, bedrijven die zijn of worden opgenomen in de Nederlandse emissieregistratie, bedrijven die vallen onder BEES A (bedrijven met een opgesteld vermogen van 50 MW of meer) of die vallen onder BEMS (bedrijven met middelgrote stookinstallaties). Met andere woorden, bedrijven met een relevante bijdrage aan stikstofdepositie worden niet toegestaan, zie verder paragraaf 2.3.1 van dit advies. Zie ook de uitleg in de aanvulling bijlage 2 Memo onderbouwing relevante bedrijven stikstofemissie Trade Port Noord (Arcadis juni 2012).

### 2.3.2 Effectbeoordeling verkeersaantrekkende werking

Effecten als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten op de A67, A73 en A74 door de invulling van TPN zijn in het MER bepaald voor de Natura 2000-gebieden Mariapeel & Deurnsche Peel en Maasduinen.

#### Effecten op Deurnsche Peel & Mariapeel

Voor de effectbepaling van wegverkeer op Deurnsche Peel & Mariapeel wordt opgemerkt dat de effecten van TPN in 2010 onderdeel zijn geweest van de 'effectbeoordeling Tracébesluit Rijksweg 74', inclusief mitigatie van de effecten, voorzover dat de effecten als gevolg van de wegen A67, A73 en A74 betreft. De mitigatieopgave is in 2010-2011 gerealiseerd, dus voordat de feitelijke toename als gevolg van de A74 en TPN heeft plaatsgevonden. Zodoende wordt in het MER-TPN geconcludeerd dat mitigatie van de verkeerseffecten op de A67 als gevolg van TPN op voorhand is gerealiseerd.

Om deze conclusie te kunnen toetsen heeft de Commissie de Passende beoordeling bij dit Tracebesluit<sup>19</sup> voor Rijksweg 74 Deurnsche Peel & Mariapeel betrokken bij de toetsing van het MER-TPN. De Commissie constateert dat:

- de gevolgen van veranderingen in het wegverkeer op het Natura 2000-gebied zijn bepaald voor toekomstige projecten uit het MIRT-programma<sup>20</sup>, waaronder de aanleg van nieuwe wegen en aanpassing/verbreding van bestaande wegen, autonome groei van het wegverkeer en de ontwikkeling van Greenport Venlo (Klavertje 4);
- de extra stikstofdepositie als gevolg van autonome groei en door de aanleg van Klavertje 4 voor de Deurnsche Peel & Mariapeel is gemitigeerd door reductie van de depositie vanuit twee agrarische bedrijven op alle daarvoor gevoelige habitattypen.<sup>21</sup>

Aangezien over RW74 en de vorm van mitigatie al onherroepelijk is besloten, gaat de Commissie hiervan in het vervolg uit.

#### Effecten op Maasduinen

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

---

<sup>19</sup> 'Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 139 Deurnsche Peel en Mariapeel Tracebesluit Rijksweg 74', Rijkswaterstaat, Dienst Limburg, 15 juli 2010.

<sup>20</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

<sup>21</sup> Van één bedrijf is de milieuvergunning ingetrokken, van een ander bedrijf gedeeltelijk na een privaatrechtelijke overeenkomst tussen het Rijk en de eigenaar. De mate van 'over'-mitigatie bedraagt volgens de 'Toets Natuurbeschermingswet TB RW 74 (15 juli 2010) afhankelijk van het habitatype een factor 2,3 tot 4,7.

afstand van de weg, welke saldering biedt voor de lokale beperkte toename in een smalle strook dicht bij de weg.”

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

De Commissie deelt deze redeneerlijn niet. Het is namelijk niet zo dat bij een autonome afname van de stikstofdepositie die groter is dan de toename als gevolg van een plan of project zonder meer kan worden geoordeeld dat geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van dat gebied.<sup>22</sup>

De Commissie constateert dat:

- extra verkeer op de N271 ten gevolge van de aanleg van TPN een (geringe 0–5 mol) toename van stikstofdepositie oplevert in een reeds overbelaste situatie op de Maasduinen;
- deze extra stikstofdepositie niet mag worden ‘weggestreept’ tegen een autonome afname van de stikstofdepositie;
- voor het Natura 2000-gebied Maasduinen nog geen mitigerende maatregelen zijn uitgewerkt (in de Passende beoordeling voor het Tracébesluit voor RW 74 wordt niet ingegaan op het Natura-2000 gebied Maasduinen).

De Commissie concludeerde dat, op basis van de informatie uit het MER en de Passende Beoordeling (inclusief de Passende beoordeling voor het Tracébesluit voor de Rijksweg 74) aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Maasduinen niet is uit te sluiten als gevolg van de toename van verkeersintensiteiten. De Commissie adviseerde daarom in een aanvulling op het MER en de Passende beoordeling aan te geven of via mitigerende maatregelen de negatieve effecten op het Natura 2000-gebied kunnen worden voorkomen.

### **Aanvulling op het MER**

In de aanvulling wordt de informatie uit de Passende beoordeling aangevuld met mitigerende maatregelen voor het Natura 2000-gebied Maasduinen. Deze zijn gebaseerd op de ‘Herstelstrategieën voor stikstofgevoelige Habitats’<sup>23</sup> waarbij organisch materiaal uit het ecosysteem wordt afgevoerd, hetzij in de vorm van vegetatie, hetzij in de vorm van de strooisel- of humuslaag.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Dit wordt ook bevestigd door een recente uitspraak van de Raad van State inzake ‘Buitenring Parkstad Limburg’ van 7 december 2011, nrs. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1.

<sup>23</sup> Herstelstrategie H91E0C: vochtige alluviale bossen (beekgeleidende bossen). Beij, H.M., P.W.F.M. Hommel, R.W. de Waal & N.A.C. Smits, versie april 2012. Herstelstrategie H2310: Stuifzandheiden met struikheiden. Beij, H.M. A. Aptroot, N.A.C. Smits & L.B. Sparrius, versie april 2012.

<sup>24</sup> Het gaat om hoogveenbossen (maatregel: afvoeren van biomassa of wel ‘dunnen’; dit valt in de categorie ‘hypothetisch’ van de herstelstrategieën), vochtige alluviale bossen (maatregel: oogsten van hout, takken en blad of naalden ofwel ‘hakhoutbeheer’; deze valt in de categorie ‘hypothetisch’) en stuifzandheiden met struikheiden (maatregel: begrazen en plaggen (deze vallen onder de categorie ‘vuistregel’), maaien (deze valt in de categorie ‘hypothetisch’), verwijderen van opslag en branden (dit is de enige ‘bewezen’ maatregel)).

## Effectiviteit van maatregelen

De aanvulling gaat in op de effectiviteit van de effectgerichte maatregelen:

- de herstelstrategieën beschrijven per habitattype de mogelijke maatregelen en in 3.2.1 van de aanvulling wordt daaruit een keuze gemaakt;
- per habitattype is globaal aangegeven wat de hoeveelheid stikstof is die periodiek uit het systeem kan worden verwijderd;
- de effectiviteit van de maatregelen is per herstelstrategie weergegeven in het kader van de concept-PAS<sup>25</sup>.

Op basis van de herstelstrategieën die in de aanvulling zijn genoemd concludeert de Commissie dat de genoemde maatregelen, met uitzondering van boomopslag, nog niet bewezen zijn. De maatregelen zijn volgens de herstelstrategieën nog hypothetisch of een vuistregel.<sup>26</sup>

De Commissie adviseert de maatregelen uit te werken in een mitigatieplan. Geef daarin aan hoe de effectgerichte maatregelen worden uitgevoerd en of dit de zekerheid biedt dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Over dit mitigatieplan moeten afspraken worden gemaakt met terreinbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van maatregelen en monitoring van de effectiviteit van de maatregelen.

De Commissie wijst er ook op dat nog niet gesproken kan worden van reguliere en dus evenmin van extra maatregelen omdat er nog geen vastgesteld beheerplan is. In het aan de Commissie verstrekte concept-beheerplan is geen sprake van (voldoende uitgewerkte) maatregelen.<sup>27</sup> Voorts wijst de Commissie erop dat maatregelen die in het beheerplan worden opgenomen voor voldoende effect van alle effecten van alle projecten in dit gebied moeten kunnen leiden. Met andere woorden, maatregelen kunnen niet dubbel worden ingezet ter voorkoming van effecten op Natura 2000-gebieden.

---

<sup>25</sup> De Commissie m.e.r. heeft dit concept getoetst op 12 juli 2012, zie rapportnummer 2540-168, [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

<sup>26</sup> **Bewezen:** de maatregel heeft onder de in de tekst gegeven voorwaarden (gebiedssituatie + manier van uitvoeren) met zekerheid het in de tekst beschreven positieve effect als hij in de praktijk wordt uitgevoerd. In de regel zal dan onderbouwd moeten zijn met (OBN-)literatuur, maar het kan eventueel ook met (nog niet eerder gepubliceerde) goed gedocumenteerde waarneming en o.a. OBN handleidingen.

**Vuistregel:** de maatregel kan onder de in de tekst gegeven voorwaarden (gebiedssituatie + manier van uitvoeren) in veel gevallen het in de tekst beschreven positieve effect hebben als hij in de praktijk wordt uitgevoerd, maar dat is niet zeker. Redenen voor de onzekerheid kunnen zijn dat uit monitoring is gebleken dat er ook (onverklaarbare) mislukkingen zijn of dat de voorwaarden voor succesvol herstel nog niet goed bekend zijn.

**Hypothese:** door logisch nadenken is een maatregel geformuleerd die in de praktijk nog niet of nauwelijks is uitgetoetst, maar waarvan het toch heel nuttig zou zijn om hem te gaan uitproberen, omdat hij effectief zou kunnen zijn. De aanleiding van de hypothese kan gelegen zijn in analogieën (de maatregel is een vuistregel of bewezen maatregel in een sterk verwant habitattype) of in processen waarvan we denken dat we ze goed begrijpen, maar die echter nog niet op praktijkschaal zijn getoetst.

<sup>27</sup> De Commissie heeft het concept-beheerplan Maasduinen 9 augustus 2009 bekeken en constateert dat beheermaatregelen niet zijn gekwantificeerd, gelokaliseerd en begroot. Dat betekent dat de voorgenomen effectgerichte maatregelen niet te toetsen zijn aan het concept voor het beheerplan.

De Commissie concludeert dat met de effectgerichte maatregelen uit de aanvulling aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Maasduinen op dit moment nog niet kan worden uitgesloten.

De initiatiefnemer (gemeente Venlo) heeft aangegeven een mitigatieplan nader uit te zullen werken. De Commissie adviseert om in dit mitigatieplan aan te geven hoe de effectgerichte maatregelen worden uitgevoerd en of daarmee de zekerheid kan worden gegeven dat significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. Indien negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten met effectgerichte maatregelen dan adviseert de Commissie bronmaatregelen uit te werken. De Commissie adviseert de effectiviteit en inzet van maatregelen uit het mitigatieplan te monitoren.

Indien met het mitigatieplan significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten dan zal de ADC-toets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 moeten worden doorlopen

### **Borging van maatregelen**

De Commissie wijst er op dat borging van de maatregelen noodzakelijk is.<sup>28</sup> De Commissie constateert dat de aanvulling nog onvoldoende houvast biedt voor de uitvoering van de maatregelen. Het is niet duidelijk of de voorgestelde beheer- en herstelmaatregelen ook kunnen worden getroffen en of er afspraken mogelijk zijn met terreinbeherende organisaties. Informatie daarover is niet opgenomen in het MER en de aanvulling. Mogelijkheden voor borging liggen in het bestemmingsplan en/of in overeenkomsten met de terreinbeheerders, zoals in 3.2.2 van de aanvulling wordt opgemerkt. Tijdens overleg met de Commissie heeft de initiatiefnemer (gemeente Venlo) aangegeven dat het mitigatieplan bij de besluitvorming over het bestemmingsplan aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

De Commissie wijst erop dat, naast voldoende zekerheid over de effectiviteit, ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan voldoende moet vaststaan dat de maatregelen daadwerkelijk zullen worden getroffen.

## **2.4 Leefomgeving**

### **Effectberekeningen geluid en lucht van verkeer**

De verkeersgegevens vormen in het MER (mede) de basis voor berekeningen van de effecten op de leefomgeving, het gaat dan met name om berekeningen voor lucht en geluid. In paragraaf 2.2. van dit advies is aangegeven dat op basis van het MER de onderbouwing van de verkeersgegevens niet navolgbaar is. Indien de verkeersgegevens wijzigen als gevolg van nieuwe inzichten uit de aanvulling, dan kan dit betekenen dat ook de berekeningen voor leefomgeving veranderen.

---

<sup>28</sup> Of daadwerkelijk aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden voorkomen valt of staat met de effectiviteit en uitvoering van de maatregelen.

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

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

#### **Aanvulling op het MER**

De aanvulling geeft een beter beeld van de verkeersprognoses en intensiteiten. De Commissie constateert dat deze nieuwe informatie geen aanleiding geeft voor aanpassing van de berekeningen voor luchtkwaliteit, geluid en natuur.

### **3. Overige opmerkingen met aanbevelingen**

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

#### **3.1 Calamiteitenroutes**

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

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

## 3.2 Industrielawaai

Om de gecumuleerde geluidsbelasting van bedrijven op woningen te beperken is er een nota industrie­geluid opgesteld.<sup>29</sup> De nota is in de regels van het bestemmingsplan verankerd. Daarmee wordt naar de omwonenden geborgd dat de geluidsbelasting van alle bedrijven gezamenlijk tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft. De Commissie merkt op dat de nota tot een statisch beheer<sup>30</sup> van de te verdelen geluidruimte leidt. Voor de te vestigen bedrijven zou een dynamisch beheer gunstiger zijn, zonder dat dit zal leiden tot overschrijding van de grenswaarden voor de totale gebiedsontwikkeling. Op deze manier kan geluidruimte van niet volledig benutte kavels worden gebruikt voor andere kavels die geluidruimte 'te kort' komen.

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

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

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

## 3.3 Ambities duurzaamheid en C2C

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

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

---

<sup>29</sup> Grote lawaaimakers worden uitgesloten op TPN, er hoeft derhalve geen zonering via de Wet geluidhinder plaats te vinden.

<sup>30</sup> Statisch geluidbeheer betekent dat alleen de gereserveerde geluidsruimte per kavel de leidraad is en niet de gecumuleerde geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen.



De Commissie constateert nu dat de genoemde opgaven voor energie en transport niet nader zijn uitgewerkt in het MER en dat deze opgaven niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Zie ook zienswijze via Achmea Rechtsbijstand waarin aandacht wordt gevraagd voor het (gecombineerde) risico van railterminal en windmolens.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** College van burgemeester en wethouders van de gemeente Venlo

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad van gemeente Venlo

**Besluit:** vaststellen of wijzigen van het bestemmingsplan

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

**Activiteit:** aanleg van een bedrijventerrein

### **Bijzonderheden:**

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

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

### **Procedurele gegevens:**

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

advies aanvraag: 25 mei 2009

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

richtlijnenadvies uitgebracht: 18 augustus 2009

richtlijnen vastgesteld 13 oktober 2009

kennisgeving plan-MER in de Staatscourant van 13 januari 2010

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

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

toetsingsadvies plan-MER uitgebracht: 2 maart 2010

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

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

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

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 13 juni 2012

toetsingsadvies uitgebracht: 13 september 2012

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. J.A.M. van Dijk  
prof. mr. A. Freriks  
ir. J.A. Huizer  
ir. W.H.A.M. Keijsers  
drs. R. Meeuwssen (secretaris)  
drs. L.H.J. Verheijen (voorzitter)  
ir. R.F. de Vries

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Besluit-MER Bedrijventerrein Trade Port Noord, 31 oktober 2011.
- Bestemmingsplan Trade Port Noord Venlo, NL.IMRO.0983.BPL20100001TPN-ON04,27 januari 2012.
- Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 139 Deurnsche Peel en Maria-peel, versie 5,15 juli 2012.
- Aanvulling op het MER Trade Port Noord, 15 juni 2012.
- Kruispuntanalyses Greentportlane, januari 2012.
- Memo onderbouwing selectie relevante bedrijven stikstofemissie Trade Port Noord, 14 juni 2012.

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







Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Bedrijventerrein TradePort Noord, Venlo en de  
aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3513-0



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

