



Commissie voor de
milieueffectrapportage

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

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

26 april 2023 / projectnummer: 3717



1 Advies over het MER in het kort

Mepavex Logistics B.V. wil de bedrijfslocatie op bedrijventerrein Noordland in de gemeente Bergen op Zoom uitbreiden en een nieuwe containerterminal bouwen. Voor het besluit over het project 'Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal', is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De provincie Noord-Brabant heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over dit MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat er in het MER?

In het MER staat dat de meeste milieueffecten neutraal tot licht negatief zijn. Het MER beschrijft een variant met elektrisch varen. Met inbegrip daarvan heeft het project Markiezaat Container Terminal volgens het MER een (licht) negatief effect op: verkeer en vervoer, luchtmissies tijdens de gebruiksfase, geluid tijdens de aanlegfase, natuur, landschappelijke waarden en klimaatadaptatie. De stikstofdepositie past binnen de al vergunde situatie.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat daarin belangrijke informatie ontbreekt. Het gaat om de volgende punten:

- **Overzicht milieueffecten met huidige situatie, vergunde situatie en voornemen ontbreekt.** In het MER zijn de milieugevolgen alleen vergeleken met de vergunde situatie. De vergunde situatie maakt een containerterminal mogelijk in het gebied. De milieugevolgen ten opzichte van de huidige situatie zijn onduidelijk voor een aantal thema's, waaronder stikstof. Hierdoor ontbreekt er milieu-informatie. Omdat voor andere thema's, zoals verkeer, de effecten wel zijn vergeleken met de huidige situatie zijn de effectbeoordelingen inconsequent.
- **Vergelijking met de huidige situatie voor stikstofdepositie ontbreekt.** De toename in stikstofdepositie op gevoelige natuur ten opzichte van de huidige situatie is niet in beeld gebracht. Dit is essentieel omdat de kwetsbare natuur nu al overbelast is.
- **Totale geluidbelasting is niet inzichtelijk.** De toename van het totale geluid is niet in beeld gebracht. Zo ontbreekt onder andere de geluidtoename door meer verkeer en schepen.
- **Verkeerseffecten zijn onvolledig en onoverzichtelijk in beeld gebracht.** Er zitten inconsequenties in de definitie van de referentiesituatie in het verkeersonderzoek. De huidige vergunde situatie is als referentie gebruikt in plaats van de situatie conform het bestaande bestemmingsplan. Hierdoor zijn de gevolgen voor de verkeerssituatie onduidelijk.
- **Samenvatting is onvolledig.** De samenvatting geeft geen volledig beeld van de conclusies van het MER. Een duidelijke toelichting op de effectbeoordeling ontbreekt. Daardoor krijgen insprekers en besluitvormers geen goed beeld van de effecten.

Het aanvullen van deze informatie is essentieel om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal. De Commissie adviseert daarom deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over dit project.

¹ Witteveen+Bos, 2022. Milieueffectrapportage Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



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

Aanleiding MER

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

Rol van de Commissie

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

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

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft zij advies voor de op te stellen aanvulling. Dit advies is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

In de tekst staan ook een aantal aanbevelingen. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 De rol van milieueffectrapportage (m.e.r.)

Aanleiding project

Het MER beschrijft de aanleiding voor het project niet eenduidig. In hoofdstuk drie van het MER zijn wel een aantal aanleidingen beschreven, waaronder:

- het kunnen faciliteren van grotere schepen dan de huidige Theodorushaven mogelijk maakt;
- het vervangen van de huidige terminal aan de Theodorushaven vanwege de nabijgelegen woningen;
- het voldoen aan de groeiende vraag naar containertransport in de binnenvaart;
- de potentiële bijdrage aan duurzaam varen tussen Rotterdam en Antwerpen.

De Commissie kan zich vinden in deze argumentatie, maar vindt de huidige onderbouwing van de autonome groei van containertransport mager. Tijdens het locatiebezoek² gaf de initiatiefnemer aan dat wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van twee procent van containertransport in de binnenvaart. Daaruit wordt geconcludeerd dat de benutte capaciteit van de Markiezaat Container Terminal zal groeien van 45% naar 85% in de komende 20 jaar. De Commissie wijst op de mogelijke overdimensionering van de containerterminal. Indien er sprake is van overdimensionering, zijn in ieder geval de milieugevolgen van de maximale mogelijkheden van het plan onderzocht. De Commissie beveelt aan de groei nader te onderbouwen en in te gaan op eventuele fasering van de aanleg.

Huidige situatie, autonome ontwikkeling en effectbeoordeling

Het MER laat niet zien wat het voornemen bijdraagt aan de huidige milieubelasting. Het bestaande bestemmingsplan maakt de voorgenomen uitbreiding van Noordland 12 t/m 16 mogelijk. Ook maakt het bestaande bestemmingsplan de ontwikkeling van een nieuwe containerterminal op de locatie mogelijk. De vormgeving van de nieuwe containerterminal past echter niet binnen de aanduiding uit dit bestemmingsplan. In het MER wordt het oude bestemmingsplan als autonome ontwikkeling beschouwd en wordt regelmatig verwezen naar de vergunde situatie. In het MER wordt daarom de referentiesituatie voor de effectbeoordeling beschouwd als de "situatie waarin de volledige ontwikkeling van bedrijventerrein Noordland en de containerterminal binnen de aanduiding in het bestemmingsplan" wordt gerealiseerd. De Commissie acht dit onjuist. De referentiesituatie bestaat uit de huidige, feitelijke situatie, toekomstige ontwikkelingen in en buiten het

² De Commissie heeft op 10 maart 2023 een bezoek gebracht aan het plangebied. Daarbij heeft zij een toelichting gekregen op het voornemen.

plangebied, en generieke, planoverstijgende ontwikkelingen.³ Bestemmingen die al wel zijn vergund, maar die nog niet benut worden, horen bij het voornemen. Dit geldt voor de niet-gerealiseerde containerterminal. De Commissie is daarom van mening dat een transparant overzicht van de milieugevolgen voor de huidige situatie, vergunde situatie en voor het voornemen noodzakelijk is.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over Noordland 12 t/m 16 en MCT, de milieugevolgen ten opzichte van zowel de feitelijke huidige situatie als de vergunde situatie te beschrijven en te beoordelen.

Als gevolg van het voorgaande, constateert de Commissie dat de conclusies over de milieugevolgen en de daarbij horende toegekende effectscores niet altijd navolgbaar zijn. Zo wordt een licht negatieve score toegekend aan de gevolgen voor de verkeersintensiteit en -veiligheid. De argumentatie daarvoor is dat er "sprake is van een toename van verkeersbewegingen, maar [dat] dit past binnen de huidige wegcapaciteit". Vervolgens wordt een neutrale score toegekend aan de gevolgen voor de externe veiligheid. De argumentatie is hier dat het groepsrisico stijgt, maar dat dit "ruim onder de oriënterende waarde" blijft. De Commissie constateert dat de argumentatie voor verschillende beoordelingscores tot verwarring leidt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het project, de beoordelingscores toe te kennen op basis van systematischer en consequenter gehanteerde onderbouwing.

2.2 Stikstof

De nabijgelegen Natura 2000-gebieden 'Zoommeer' en 'Brabantse Wal' zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Op dit moment komt al meer stikstofdepositie op deze gebieden dan goed is voor de natuur. In het MER is met AERIUS-berekeningen onderbouwd dat het voornemen niet tot meer stikstofdepositie leidt dan nu is vergund. De Commissie wijst erop dat, vanuit m.e.r. oogpunt, ook de extra depositie ten opzichte van de huidige situatie goed in beeld moet zijn gebracht. Dit kan immers een aanzienlijk milieueffect zijn. In de natuurtoets (Bijlage IV van het MER) staat op pagina 7 dat dit onderzoek geen beoordeling betreft van "de gevolgen van het nieuwe ontwerp van MCT en Noordland 12 t/m 16. Er is slechts beoordeeld of mogelijke effecten die optreden bij de realisatie en het gebruik van het nieuwe ontwerp van MCT en Noordland 12 t/m 16 passen binnen de eerder vergunde ontwerpen". Daarmee is er feitelijk geen stikstofberekening gemaakt waarmee het verschil van het voornemen met de feitelijke huidige situatie inzichtelijk wordt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het project, de toename in stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie in beeld te brengen. Breng vervolgens mitigerende (bron)maatregelen in beeld om de eventuele toename van stikstofdepositie te beperken of weg te nemen.

³ Voor meer informatie, zie: [Referentiesituatie in milieueffectrapport voor bestemmingsplannen \(commissiemer.nl\)](#).

2.3 Geluid

In het MER worden de geluidemissies beschreven voor de aanlegfase en de gebruiksfase. Daarvoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn weliswaar de alternatieven beschouwd, maar niet de referentiesituatie. Hierdoor kan geen vergelijking worden gemaakt met de referentiesituatie en/of de huidige situatie. Door inzicht te geven in ook de huidige situatie, die voor de bewoners in het studiegebied bekend is, kan een betere voorstelling worden gemaakt van de te verwachten geluideffecten.

In het MER wordt bij het onderzoek naar industrielawaai onderscheid gemaakt tussen het geluid van de activiteiten op het gezoneerde industrieterrein en de activiteiten daarbuiten. Beide aspecten worden separaat beoordeeld, hetgeen vanuit wettelijk beoordelingskader logisch is, maar de omgeving ervaart alleen de totale geluidbelasting. Het inzicht in de totale geluidbelasting ontbreekt echter in het MER. Daarnaast wordt indirecte hinder niet beschouwd voor de activiteiten op het gezoneerde industrieterrein. De Commissie constateert dat dit juridisch gezien correct is voor vergunningverlening. In een MER moeten echter alle milieugevolgen in beeld worden gebracht, dus ook als deze niet beschouwd hoeven te worden conform het wettelijk beoordelingskader en/of onder vergunde normen zitten. Ook de akoestische gevolgen door de te verwachten toename van het scheepvaartverkeer en vrachtverkeer zijn niet in het MER inzichtelijk gemaakt. De Commissie constateert dat daarmee de totale geluidbelasting niet volledig in beeld is gebracht.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het project, de totale geluidbelasting ten gevolge van de verschillende alternatieven inzichtelijk te maken en deze te vergelijken met de referentiesituatie en/of huidige situatie.

2.4 Verkeer

In het MER zijn de verkeerskundige effecten in beeld gebracht op basis van een verkeerskundig onderzoek. De vertaling van dit onderzoek naar het MER lijkt fouten te bevatten en is niet voorzien van kaartmateriaal. Het hoofdstuk Verkeer en Vervoer is mede hierdoor weinig transparant. Hoewel de conclusies aannemelijk lijken, constateert de Commissie dat dit het totaalbeeld van de verkeerskundige effecten niet ten goede komt.

In het MER ontstaat onduidelijkheid over de gebruikte referentiesituatie. Op pagina 46 wordt de 'vergunde situatie' gelijkgesteld aan de huidige situatie. In de 'vergunde situatie' is in het MER sprake van een kleinere containerterminal die geen onderdeel is van de huidige situatie (zie pagina 46, 2^e alinea). Het is onaannemelijk dat de verkeerscijfers van de niet aangelegde kleinere containerterminal zijn verdisconteerd in de actuele tellingen die gebruikt zijn als referentie. De verkeersintensiteiten (tellingen plus toename), zoals opgenomen op pagina 47 in tabel 6.4, lijken daarmee een onderschatting te zijn van de toekomstige intensiteiten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het project, de verkeerskundige effecten nader uiteen te zetten met een helder onderscheid tussen de huidige situatie, de referentie zoals gedefinieerd in het MER en de toekomstige situatie en daarbij gebruik te maken van duidelijke tabellen en goed kaartmateriaal.

2.5 Scheepvaart

In het MER wordt uitgegaan van het scheepstype met een afmeting van 135 × 11,4 meter. Hierbij wordt verwezen naar de classificatie van de vaarweg tussen het Schelde-Rijnkanaal en de Theodorushaven (CEMT-klasse Va). De Commissie constateert dat dit een niet gebruikelijk scheepstype is. Uit een mondelinge toelichting van Mepavex Logistics B.V. is gebleken dat op dit moment wordt gevaren met een scheepstype met een afmeting van 110 x 11,4 meter. De huidige berekeningen voor de vaargeul zijn gebaseerd op een scheepsbreedte van 11,4 meter. Gezien de ontwikkelingen in de containervaart is in de (nabije) toekomst echter te verwachten dat de behoefte ontstaat om (veel) bredere schepen de haven te laten aandoen. De vaargeulafmetingen zullen dan niet meer voldoen.

In het MER wordt opgemerkt dat er, gelet op de nautische veiligheid, een draaigelegenheid moet zijn voor de havenbezoekende scheepvaart. De Commissie onderschrijft dat een draaigelegenheid noodzakelijk is. Gezien de toename van de scheepvaart door onder andere het voornemen beveelt de Commissie aan om ervoor zorg te dragen dat deze draaigelegenheid op korte termijn wordt aangelegd.

De vaargeul langs de haven wordt ook gebruikt door de recreatievaart. Vermenging van recreatievaart en beroepsvaart is niet wenselijk vanuit veiligheidsoogpunt. De Commissie geeft in overweging om in de onderhavige situatie de vaargeul te voorzien van een betoning specifiek voor de recreatievaart.

2.6 Energie

Vergaande elektrificatie is een belangrijk element bij het realiseren van de duurzaamheidsambities van de initiatiefnemer. Het is echter opvallend dat de nieuwe loodsen op Noordland 12 t/m 16 worden aangesloten op het gasnetwerk. Tijdens het locatiebezoek gaf de initiatiefnemer aan dat dit noodzakelijk is omdat op dit moment de elektriciteitsnetbeheerder de aansluiting van deze loodsen op het elektriciteitsnet niet kan garanderen. De Commissie kan zich vinden in deze argumentatie, maar is van mening dat dit ook geldt voor andere bedrijfsonderdelen waar elektrificatie een grote rol speelt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de mogelijke elektrificatie van de reachstackers. De Commissie constateert daarnaast dat de onzekerheid over de aansluiting op het elektriciteitsnet ook invloed heeft op het alternatief elektrisch varen. De haalbaarheid van dit alternatief neemt hierdoor af. De Commissie beveelt daarom aan om de verwachte netcongestie en mogelijke oplossingen (netaanpassingen en/of andere energiebronnen, zoals waterstof) nader te analyseren. Daarbij adviseert de Commissie om de voorgenomen gasaansluiting én de andere grote stroomvragende activiteiten in die context te beoordelen.

2.7 Externe veiligheid

Het provinciaal afwegingskader voor externe veiligheid stelt dat grote bedrijfspanden van derden binnen een 10⁻⁶ contour als kwetsbaar object moeten worden beschouwd. Er wordt beleid ontwikkeld om bedrijfsgebouwen met een lage bezettingsgraad als beperkt kwetsbaar object te beschouwen. Het verschil tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is van belang bij het bepalen van een grenswaarde of een richtwaarde. Het provinciaal beleid voor

externe veiligheid zal hierop worden aangepast, waarbij ook kentallen qua personendichtheid in deze afweging worden meegenomen. De Commissie vindt de borging van de bezettingsgraad een aandachtspunt. De Commissie beveelt daarom aan om, vooruitlopend op de aanpassing van het provinciaal beleid over de bezettingsgraad, de bezettingsgraad voor deze beperkt kwetsbare objecten in het bestemmingsplan te borgen.

2.8 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. De samenvatting voldoet volgens de Commissie niet aan deze voorwaarden. Dit geldt vooral voor de effectbeoordeling, die in de samenvatting beperkt is tot een tabel zonder duidelijke toelichting. Ook blijft het onduidelijk of de scores gelden voor de feitelijke, huidige situatie op de locatie of de vergunde situatie. Daarnaast legt de samenvatting de nadruk op de vergunbaarheid en toetsing aan wettelijke eisen en besteedt geen aandacht aan de werkelijke effecten en mogelijkheden om deze te voorkomen of mitigeren.

| |
|--|
| De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het project, een aangepaste samenvatting op te nemen, waarin ook de adviezen worden verwerkt uit de vorige paragrafen. |
|--|

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

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

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Ir. Jan Bakker

Ing. Eugène de Beer

Ir. Casper van der Giessen

Dr. Patrick Patiwael (secretaris)

Ir. Harry Webers (voorzitter)

Drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

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

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Initiatiefnemer besluit

Mepavex Logistics B.V.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

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

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

