



Milieueffectrapportage

Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal

Mepavex Logistics B.V.

21 december 2022

Project Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat Container Terminal
Opdrachtgever Mepavex Logistics B.V.

Document Milieueffectrapportage
Status Definitief
Datum 21 december 2022
Referentie 115018/22-018.461

Projectcode 115018
Projectleider Ir. G.R. Spaargaren
Projectdirecteur Ir. G. Hamoen

Auteur(s) V.J.A. Verduijn BSc, M.A.H. Storms MSc
Gecontroleerd door E. Vanfraechem, Ing. M. Kranevled
Goedgekeurd door Ir. G.R. Spaargaren

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Stationsweg 5
Postbus 3465
4800 DL Breda
+31 (0)76 523 33 33
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	6
1 INLEIDING	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Locatie en ligging projectgebied	9
1.3 Voorgeschiedenis	10
1.3.1 Vergunde situatie Noordland 12 en 13	12
1.3.2 Vergunde situatie MCT	12
1.4 Reikwijdte en detailniveau	12
1.5 Inhoud van dit MER	12
1.6 Leeswijzer	13
2 VOORGENOMEN ACTIVITEITEN	14
2.1 Bestaande situatie	14
2.2 Toekomstige situatie	15
2.3 Beschrijving activiteiten aanlegfase Noordland 12 t/m 16	17
2.4 Beschrijving activiteiten aanlegfase MCT	17
2.5 Beschrijving activiteiten gebruiksfase Noordland 12 t/m 16	18
2.6 Activiteiten en processen MCT	20
3 WETTELIJK KADER EN BELEID	23
3.1 Wettelijk kader	23
3.1.1 Besluit milieueffectrapportage	23
3.1.2 Wet milieubeheer	23
3.1.3 Wet natuurbescherming	23
3.1.4 Wet ruimtelijke ordening	24
3.1.5 Wet algemene bepaling omgevingsrecht	24
3.1.6 Waterwet	24
3.1.7 Ontgrondingenwet	25
3.1.8 Overige wet- en regelgeving	25
3.1.9 BREF en BBT conclusies	25
3.1.10 Procedure	25
3.2 Beleid	26

3.3	Beleid en regels van het Rijk	26
3.4	Beleid en regels van de provincie Noord-Brabant	28
3.5	Beleid en regels waterschap Brabantse Delta	33
3.6	Beleid en regels regio	33
3.7	Beleid en regels gemeente Bergen op Zoom	34
4	ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	35
4.1	Alternatieven	35
4.2	Varianten	40
5	REFERENTIESITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	42
5.1	Huidige situatie	42
5.2	Autonome ontwikkelingen	42
5.3	Referentiesituatie	43
5.4	Toetsing in het kader van de m.e.r.	43
6	GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	44
6.1	Verkeer en vervoer	46
6.2	Geur	49
6.3	Geluid	52
6.4	Trillingen	54
6.5	Luchtkwaliteit	55
6.6	Natuur	58
6.7	Water	63
6.8	Bodem	65
6.9	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	68
6.10	Externe veiligheid	70
6.11	Gebruiksfunctie	73
6.12	Energie, duurzaamheid en klimaat adaptatie	74
6.13	Gezondheid	75
6.14	Totaaloverzicht effecten	75
6.15	Conclusies effectbeoordeling en maatregelen om effecten te beperken	77
7	OMGAAN MET ONZEKERHEDEN	79
7.1	Inleiding	79

7.2	Leemten in kennis	79
7.3	Evaluatie programma	79
	Laatste pagina	82

Bijlage(n)

Aantal pagina's

I	NRD advies	14
II	Plattegrond van de nieuwe situatie Noordland 12 t/m 16 en MCT	1
IIIa	Procesbeschrijving	12
IIIb	Opslaghoeveelheden gevaarlijke stoffen	5
IV	Natuurtoets N2000 Noordland 12 t/m 16 en MCT	310
V	Verkeersonderzoek	21
VIa	Akoestisch onderzoek gebruiksfase	25
VIb	Akoestisch onderzoek elektrisch varen	87
VIc	Akoestisch onderzoek aanlegfase	31
VII	Trilling onderzoek	25
VIIIa	Lucht onderzoek gebruiksfase	63
VIIIb	Lucht onderzoek elektrisch varen	63
IXa	Ecologisch onderzoek	34
IXb	Stikstofonderzoek elektrisch varen	110
Xa	Watertoets	6
Xb	Waterveiligheid	281
Xc	Beoordeling effect op scheepsvaart	6
Xd	Ontwerp overkluizingsconstructie	98
Xe	Ontwerp blusleiding	48
Xf	Ontwerp hemelwaterafvoer	21
Xg	Ontwerp bodembescherming en glooiing	20
Xh	Verkennd geotechnisch advies bouwrijp maken	155
Xi	Voorontwerp kadeconstructie	188
Xj	Voortontwerp kraanbaan fundering	288
XIa	Vooronderzoek bodem Noordland 12 t/m 16	56
XIb	Vooronderzoek (water)bodem MCT	2
XII	NRB-toets	10
XIII	Onderzoek conventionele explosieven	52
XIVa	MRA	127
XIVb	QRA	36
XV	Energie analyse	11

SAMENVATTING

Mepavex Logistics B.V. realiseert te Bergen op Zoom een uitbreiding van de bedrijfslocaties 12 t/m 16 van Mepavex Logistics op het bedrijventerrein Noordland en een nieuwe containerterminal, genaamd Markiezaat Container Terminal (afgekort: MCT). Deze ontwikkelingen volgen uit de groeiende capaciteitsvraag in de huidige Theodorushaven. De huidige Theodorushaven heeft de technisch maximale capaciteit bereikt. In samenhang met de realisatie van de overslagcapaciteit wordt ook de opslagcapaciteit vergroot door de uitbreiding van de bestaande Noordland 12 locatie en de uitbreiding van Noordland 12 en 13 met nieuwbouw op locatie Noordland 14, 15 en 16. Dit alles leidt tot de inrichting bestaande uit Noordland 12, 13, 14, 15 en 16 en containerterminal MCT.

Bij de Noordland locaties en MCT is de op- en overslag van chemische stoffen in emballage of containers de hoofdactiviteit. De nieuwe MCT is een terminal buiten de Theodorushaven met een kadellengte van circa 440 meter. Onderdeel van de terminal vormen twee kranen die de containerschepen kunnen laden en lossen. Jaarlijks worden circa 82.500 2TEU (Twenty foot Equivalent Unit) containers via de terminal overgeslagen. De inrichting is 7 dagen per week en 24 uur per dag in werking. Verwacht wordt dat gemiddeld 3 schepen per dag arriveren.

In 2002 is voor de realisatie en gebruiksfase van de buitenhaven al een m.e.r.-procedure doorlopen (met een aanvulling in 2009). Op basis van deze m.e.r.-procedure is het huidige bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland vastgesteld. Het huidige bestemmingsplan maakt de realisatie van Noordland 12 t/m 16 en een containerterminal mogelijk. De containerterminal zoals deze nu is beoogd past niet volledig binnen de kaders zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. Om deze reden wordt via een omgevingsvergunning afgeweken van het bestemmingsplan om de containerterminal planologisch mogelijk te maken. Voor Noordland 12 t/m 16 en MCT is vanwege het aanvragen van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan en vanwege de opslag van chemische producten met een capaciteit van meer dan 100.000 ton deze project-MER opgesteld. Aangezien Noordland 12 t/m16 en MCT als één inrichting wordt ontwikkeld, is Noordland 12 t/m 16 integraal meegenomen in deze MER, ondanks dat Noordland 12 t/m 16 volledig binnen het bestemmingsplan past. Parallel met de omgevingsvergunning zijn ook een Wnb-vergunning, Wnb-ontheffing, watervergunning en ontgrondingsvergunning aangevraagd voor de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT.

De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT is getoetst aan de wettelijke kaders en beleid vanuit het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap. Hieruit blijkt de het project past binnen de ambities uit de Nationale Omgevingsvisie, de ladder duurzame verstedelijking, de Brabantse Omgevingsvisie en Interim omgevingsverordening, het beleid buitendijks bouwen en het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van het waterschap, de Ruimtelijke visie 2030 West-Brabant en de Structuurvisie van Bergen op Zoom. Dit is kwalitatief onderbouwd en verder uitgewerkt in dit MER.

In het MER van 2002 heeft reeds een alternatievenafweging plaatsgevonden. In dit MER is daarom geen nieuwe alternatievenafweging uitgevoerd, is het huidige plan vergeleken met de alternatievenafweging uit 2002. De alternatievenafweging uit de m.e.r. van 2002 is in deze m.e.r. aangevuld met een variant voor elektrisch varen. MCT wenst in de toekomst namelijk te gaan voorzien in het meer elektrisch varen van de binnenscheepvaart.

Een MER beschrijft de mogelijke milieueffecten als gevolg van het project ten opzichte van de referentie situatie en beschrijft mogelijke maatregelen om de effecten te beperken. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie én de autonome ontwikkeling. De referentiesituatie in dit project is de situatie die in de toekomst ontstaat zonder afwijking van het bestemmingsplan, te weten de volledige ontwikkeling van bedrijventerrein Noordland en de containerterminal binnen de aanduiding in het bestemmingsplan. Dit geldt als de reële referentiesituatie, aangezien over ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt reeds bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden door de gemeente Bergen op Zoom. De effecten van het project ten opzichte van de huidige situatie zijn altijd groter vergeleken met de referentiesituatie, omdat de huidige situatie uitgaat van geen enkele invulling van activiteiten die binnen het

bestemmingsplan mogelijk zijn. De toetsing van de milieuthema's aan de huidige situatie geldt om die reden altijd als 'worstcase' beschouwing van de effecten in vergelijking met een toetsing aan de referentiesituatie.

Het totaaloverzicht van de effecten van het project zijn in onderstaande tabel opgenomen. Het merendeel van de milieueffecten zijn als neutraal of licht negatief beoordeeld voor het huidige planvoornemen. Daar waar sprake is van een negatief effecten zijn voldoende maatregelen getroffen om het effect te beperkt tot licht negatief. Op basis van deze beoordeling van milieueffecten is de conclusie dat het huidige projectvoornemen uitgevoerd kan worden.

Milieuaspect	Beoordelingscriteria	Methode	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
verkeer en vervoer	verkeersintensiteit gebruiksfase	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen	-	-
	verkeersafwikkeling gebruiksfase	kwalitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen	-	-
	verkeersveiligheid gebruiksfase	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
geur en luchtemissies	effecten geuremissies gebruiksfase	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	effecten van luchtemissies in gebruiksfase	kwantitatief	-	-
geluid	effecten van geluidsbronnen in de aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
	effecten van geluidsbronnen in de gebruiksfase	kwantitatief binnen zonering op basis van zonemodel van omgevingsdienst Midden- en West-Brabant, kwalitatief buiten zonering op basis van methodiek van Handreiking industrielawaai	0	0
trillingen	verandering in verwachte trillinghinder	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	trillingshinder in de aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
luchtkwaliteit	overschrijding grenswaarden NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief beoordeling op basis van geomilieu model	-	0
natuur	gebiedsbescherming N2000 (incl. stikstofdepositie)	passende beoordeling met aanvullende natuurtoets (incl. AERIUS berekeningen)	0	+
	soortbescherming	soortenonderzoek (incl. veldbezoek)	0	0
	Natuur Netwerk Brabant (NNB)	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	houtopstanden	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
water	bergend vermogen en lozing Bergsche Diep	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0

	waterveiligheid primaire waterkering	kwantitatieve beoordeling waterveiligheid op diverse faalmechanismen	0	0
	waterafvoer binnendijks	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	scheepvaart	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	afvalwaterstromen	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
bodem	(water)bodemkwaliteit	kwalitatief op basis van bureaustudie en indien noodzakelijk aanvullend veldonderzoek	0	0
	bodembescherming	kwalitatief op basis van NRB-toets	0	0
	conventionele explosieven	kwalitatief op basis van bureaustudie	0	0
landschap, cultuur-historie en archeologie	landschappelijke waarden	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
	cultuurhistorische waarden	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	archeologische (verwachtings) waarden	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
externe Veiligheid	(milieu)risico's gebruiksfase	milieurisicoanalyse (MRA) en kwantitatieve risico analyse (QRA)	0	0
gebruiksfunctie	gebruiksfunctie beperkingen	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
energie	Energie verbruik en duurzaamheid	kwalitatief op basis van expert judgement	-	0
	Klimaat adaptatie	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
gezondheid	diverse aspecten uit bovenliggende studies	kwalitatief op basis van expert judgement	0	+

De variant voor elektrisch varen scoort op alle beoordelingscriteria hetzelfde als het huidige planvoornemen, behalve op de criteria luchtkwaliteit en gebiedsbescherming N2000. Dit komt doordat elektrische varen minder uitstoot van stikstof en fijnstof tot gevolg heeft. Deze variant heeft een positief effect op het milieu ten opzicht van het huidige planvoornemen, maar is economisch en technisch niet haalbaar op korte termijn. Dit MER heeft het effect van deze variant inzichtelijk gemaakt om een perspectief voor de toekomst te schetsen. Dit betekent niet dat het huidige planvoornemen niet uitgevoerd kan worden, omdat de milieueffecten van het huidige planvoornemen eveneens geen significant negatief effect hebben op de meeste milieuthema's.

Tot slot, dit MER heeft als moederbesluit een omgevingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zowel voor de activiteiten afwijken van het bestemmingsplan als de activiteit milieu (opslag van gevaarlijke stoffen). Daarnaast zijn vergunningen aangevraagd bij het waterschap Brabantse Delta en Rijkswaterstaat in het kader van de Waterwet en de Ontgrondingenwet en bij de provincie Noord-Brabant in het kader van de Wet natuurbescherming. De milieu- en omgevingseffecten die in dit MER op een integrale wijze zijn beschouwd hebben hun plek in diverse parallellen vergunningensporen, waarbij in overleg met het bevoegd gezag de noodzakelijke onderzoeken zijn uitgevoerd.

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mepavex Logistics B.V. realiseert een nieuwe containerterminal, genaamd Markiezaat Container Terminal (afgekort MCT) en een uitbreiding van de bedrijfslocaties 12 t/m 16 van Mepavex Logistics op het bedrijventerrein Noordland te Bergen op Zoom. Deze ontwikkelingen volgen uit de groeiende capaciteitsvraag in de huidige Theodorushaven. Om deze groeiende vraag te kunnen faciliteren is een uitbreiding van de havencapaciteit en faciliteiten noodzakelijk. Hierdoor kan de verwachte groei van bedrijvigheid en de bijbehorende vraag naar overslagcapaciteit opgevangen worden. Ook verminderen de hieruit voortvloeiende infrastructurele belemmeringen. De huidige Theodorushaven heeft de technisch maximale capaciteit bereikt. De beoogde buitenhaven dient ter vervanging en uitbreiding van de bestaande havencapaciteit en faciliteiten in de Theodorushaven. In samenhang met de realisatie van de overslagcapaciteit wordt ook de opslagcapaciteit vergroot door de uitbreiding van de bestaande Noordland 12 locatie en de uitbreiding van Noordland 12 en 13 met nieuwbouw op locatie Noordland 14, 15 en 16. Dit alles leidt tot de inrichting bestaande uit Noordland 12, 13, 14, 15 en 16 en containerterminal MCT.

Een m.e.r.-procedure is altijd verbonden aan een (ruimtelijk) besluit. In de m.e.r.-procedure voor Noordland 12 tot en met 16 en MCT wordt vanwege het aanvragen van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan een project-m.e.r. doorlopen¹. Het resultaat is dus een projectMER, vanaf nu MER genoemd. Het MER maakt inzichtelijk wat de milieugevolgen van het plan zijn.

1.2 Locatie en ligging projectgebied

Het initiatief is om een containerterminal te bouwen langs de oever van het Bergsche Diep te Bergen op Zoom. De uitbreiding van opslaglocaties Noordland 12 t/m 16 vindt plaats op het naastgelegen bedrijventerrein Noordland. Tussen de beoogde locatie van MCT en Noordland 12 t/m 16 is een primaire waterkering, in beheer bij waterschap Brabantse Delta, gelegen. De doorgaande vaarroute in de huidige toegangsheul tot de Theodorushaven blijft gehandhaafd. Afbeelding 1.1 geeft de globale ligging van het project weer en in afbeelding 1.2 is een indicatie van de locatie van het voornemen opgenomen.

¹ De m.e.r.-regeling maakt onderscheid in het type m.e.r.:

- voor plannen zoals een bestemmingsplan, of een provinciaal inpassingsplan (plan-m.e.r.). Het rapport heet dan een planMER;
- een m.e.r. voor besluiten, zoals in dit geval een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan (project-m.e.r.). Het rapport heet dan een projectMER.

Afbeelding 1.1 Globale ligging van project (met rood gemarkeerd)



Afbeelding 1.2 Locaties van Noorland 12 t/m 16 en MCT



1.3 Voorgeschiedenis

Deze paragraaf beschrijft de voorgeschiedenis van Noordland 12 t/m 16 en MCT, waaronder de vergunde situatie. Tabel 1.1 laat een overzicht zien van de procedures die hebben plaatsgevonden voor Noordland 12 t/m 16 en MCT. In het verleden is reeds een m.e.r. doorlopen voor de containerterminal. Noordland 12 t/m 16 was destijds geen onderdeel van het project.

In 2002 is voor de realisatie en gebruiksfase van de buitenhaven al een m.e.r.-procedure doorlopen. In deze m.e.r.-procedure heeft een alternatievenafweging plaatsgevonden. In 2005 is het bestemmingsplan van

Theodorushaven-Noordland onherroepelijk geworden. Dit is herzien in 2009 waarbij een aanvulling op het MER is gemaakt genaamd 'Bergen op Zoom- Theodorushaven/Noordland- aanvullend milieueffectrapport' (27 augustus 2008). Op basis van deze m.e.r.-procedure is het bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland opnieuw vastgesteld. Dit bestemmingsplan is in 2016 geconsolideerd. Het huidige bestemmingsplan maakt reeds de realisatie van Noordland 12 t/m 16 en een containerterminal mogelijk.

De containerterminal zoals deze nu is beoogd past echter niet volledig binnen de kaders zoals vastgelegd in het bestemmingsplan van 2016. Om deze reden wordt via een omgevingsvergunning afgeweken van het bestemmingsplan om de containerterminal planologisch mogelijk te maken (Artikel 2.1, lid 1, onder c, Wabo). Tevens wordt de bestaande inrichting Noordland 12 en 13 uitgebreid met een groter magazijn voor Noordland 12 en nieuwbouw van magazijnen op Noordland 14 t/m 16. In deze magazijnen en op de terminal worden chemische stoffen op- en overgeslagen. Deze uitbreiding past wel binnen het bestemmingsplan maar heeft wel een revisie van de omgevingsvergunning milieu nodig (artikel 2.1, lid 1, onder e, Wabo). Ondanks dat Noordland 12 t/m 16 past in het bestemmingsplan wordt Noordland 12 t/m16 wel meegenomen in deze MER, omdat Noordland 12 t/m16 en MCT als één inrichting wordt beschouwd en de effecten integraal worden beschreven. De omgevingsvergunning milieu ziet ook toe op de oprichting van MCT.

Tabel 1.1 Overzicht van vergunde situatie en bestemmingsplansituatie Noordland 12 t/m 16 en MCT

Procedure	Datum van afgifte	Onderwerp
MCT		
m.e.r.-procedure	2002	m.e.r.-procedure voor realisatie en gebruiksfase van buitenhaven
Bestemmingsplan	2005	bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland onherroepelijk geworden
Aanvullend projectMER	2008	aanvulling voor bestemmingsplanwijziging Theodorushaven-Noordland
Bestemmingsplan herzien	2009	bestemmingsplan in herzien met aanvullend projectMER
Bestemmingsplan geconsolideerd (definitief)	2016	bestemmingsplan voor containerterminal geconsolideerd
Wnb-vergunning	2019	voor de aanleg en ingebruikname van de inrichting containerterminal MCT
Noordland 12 t/m 16		
Bestemmingsplan	2016	bestemmingsplan van de Theodorushaven
Omgevingsvergunning	2017	voor de oprichting en ingebruikname van Noordland 12
Wnb vergunning Noordland 12A	2017	de Wnb-vergunning is aangehaakt bij de omgevingsvergunning voor Noordland 12 uit 2017
Omgevingsvergunning Noordland 12 en 13	2022	Uitbreiding van de inrichting en ingebruikname van Noordland 13 (naast Noordland 12)
Wnb-vergunning Noordland 13	2022	de beschikking betreft een positieve afwijking. In de vergunningaanvraag is de stikstofdepositie intern gesaldeerd waaruit volgt dat ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake is van een toename van stikstofdepositie.

1.3.1 Vergunde situatie Noordland 12 en 13

Noordland 12

Op 17 maart 2017 heeft Omgevingsdienst Midden- en West Brabant namens Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu afgegeven voor de oprichting en ingebruikname van Noordland 12 met een oppervlakte van 14.577 m². De vergunning Wet natuurbescherming is aangehaakt bij deze omgevingsvergunning die eveneens is verleend voor de aangevraagde activiteiten nabij het Natura 2000-gebied 'Zoommeer' en de mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal'.

Noordland 13

Op 5 februari 2021 is een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit milieu ingediend voor Noordland 13 bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Noordland 13 heeft een oppervlakte van 21.102 m². Op 2 februari 2022 is een beschikking afgegeven voor de uitbreiding en ingebruikname van Noordland 13 naast Noordland 12. Op 17 juni 2022 is voor Noordland 13 een beschikking afgegeven voor de Wnb. De beschikking betreft een positieve afwijzing. In de vergunningaanvraag is de stikstofdepositie intern gesaldeerd waaruit volgt dat ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake is van een toename van ammoniakemissie en/of stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden. Uit de beschikking blijkt dat er, naast de effecten van stikstof, geen andere negatieve effecten te verwachten zijn die de natuurlijke kenmerken van de diverse beschermde gebieden kunnen aantasten.

1.3.2 Vergunde situatie MCT

Op 14 januari 2019 is een vergunning Wet natuurbescherming verleend door de Omgevingsdienst Brabant Noord namens Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant voor de aanleg en ingebruikname van de inrichting containerterminal MCT. De vergunning is afgegeven op het aangevraagd voornemen van 2019.

Een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is voor MCT niet eerder aangevraagd.

1.4 Reikwijdte en detailniveau

Mepavex Logistics B.V. heeft haar voornemen tot het realiseren van een containerterminal en het uitbreiden van de opslaglocaties op 10 november 2021 meegedeeld aan het bevoegd gezag, Omgevingsdienst Midden- en West Brabant namens de provincie Noord-Brabant. Hierbij heeft Mepavex Logistics B.V. een 'Notitie Reikwijdte en detailniveau' (NRD) toegevoegd, die samen met het advies van de omgevingsdienst ter inzage heeft gelegen van 7 april tot 19 mei 2022.

Het doel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is betrokkenen en belanghebbenden te informeren over de inhoud en diepgang (reikwijdte en detailniveau) van dit MER. Met de terinzagelegging van de NRD zijn betrokkenen en belanghebbenden de gelegenheid geboden een reactie te geven die is meegenomen bij de uitvoering van de onderzoeken in het kader van het MER. Het advies op de NRD is opgenomen in bijlage I waarin tevens een tabel is opgenomen waarin verwezen wordt naar de locatie waar het advies is verwerkt.

1.5 Inhoud van dit MER

In de wet (Artikel 7.7 van de Wet milieubeheer) is vastgelegd dat een MER in ieder geval de volgende onderdelen moet beschrijven:

- de doelstelling van het project;
- het voornemen, de onderzochte alternatieven en een motivatie waarom deze alternatieven gekozen en/of afgevalen zijn;
- de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen die relevant zijn voor het project;

- de te nemen besluiten waarvoor het milieueffectrapport wordt gemaakt. Indien relevant ook een overzicht van de eerder genomen besluiten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en alternatieven;
- een beschrijving van de effecten voor het milieu die kunnen optreden als gevolg van de beschreven alternatieven, inclusief een onderbouwing van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- een beschrijving van de maatregelen die genomen worden om de nadelige impact op de omgeving te voorkomen, te beperken of te compenseren;
- het benoemen van de leemten in kennis: de informatie die ontbreekt en niet is meegenomen in de beoordeling en afweging van alternatieven;
- een publieksvriendelijke samenvatting.

Deze onderwerpen worden nader uitgewerkt en opgenomen in het MER.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 laat een overzicht zien van de huidige situatie en de toekomstige situatie, inclusief een procesbeschrijving. In hoofdstuk 3 staat het wettelijk- en beleidskader beschreven op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 beschrijft de alternatieven en varianten die in deze MER aan bod komen. Hoofdstuk 5 beschrijft de referentiesituatie en autonome ontwikkelingen. Hoofdstuk 6 de gevolgen voor het milieu van de toekomstige situatie. Hoofdstuk 7 beschrijft als laatste hoe met onzekerheden in de MER wordt omgegaan.

2

VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

In dit hoofdstuk worden de voorgenomen wijzigingen toegelicht. Eerst wordt kort ingegaan op de huidige situatie. Daarna wordt de toekomstige situatie beschreven, dit wordt vervolgd door de beschrijving van de aanleg fase en de proces beschrijving, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de bedrijfslocaties:

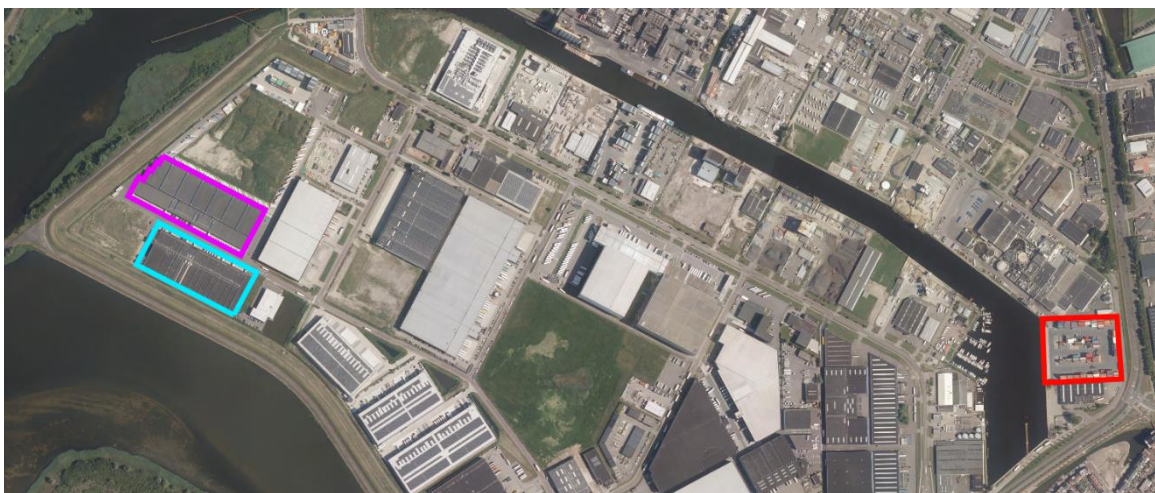
- Noordland 12A, 12B, 13, 14, 15 en 16; en
- Markiezaat Container Terminal (MCT).

2.1 Bestaande situatie

Mepavex Logistics B.V. heeft momenteel de containerterminal in de Theodorushaven in gebruik, zie afbeelding 2.1 met rood gemarkeerd. Deze terminal beschikt over een kade van circa 110 meter. De oppervlakte van de terminal is circa 6 hectare. Containers worden hier door middel van reachstackers van en op schepen geladen en tot vijf hoog opgestapeld.

Daarnaast heeft Mepavex Logistics B.V. momenteel Noordland 12 (met blauw gemarkeerd) en Noordland 13 (met paars gemarkeerd) in gebruik, zie afbeelding 2.1. Noordland 12, in het nieuwe plan 12A geheten, bestaat uit 8 opslaghallen en 4 expeditieruimten, bestemd voor de (tijdelijke) opslag van stoffen, waaronder gevaarlijke stoffen. Noordland 12A kent een beschermingsniveau 1. Verder bestaat Noordland 12A uit een palletopslag, acculaadruimte, kantoor, kantine, twee technische ruimten en sanitaire voorzieningen. Noordland 13 bestaat uit 7 opslaghallen en 3 expeditieruimten, eveneens bestemd voor de (tijdelijke) opslag van stoffen, waaronder gevaarlijke stoffen. Noordland 13 kent een beschermingsniveau 3. Verder bestaat Noordland 13 uit acculaad- en technische ruimten, een kantoor en kantine.

Afbeelding 2.1 Overzicht van bestaande locaties (rood: Theodorushaven containerterminal) (paars: Noordland 13) (blauw: Noordland 12A)



2.2 Toekomstige situatie

De nieuwe MCT is een terminal buiten de Theodorushaven met een kadelenkte van circa 440 m. Een ontwerptekening van de gewenste situatie van Noordland 12A, 12B, 13, 14, 15 en 16 en MCT is te zien in afbeelding 2.2 en een 3D-visualisatie in afbeelding 2.3. Onderdeel van de terminal vormen twee kranen die de containerschepen kunnen laden en lossen. De bouwhoogte van de terminal (portaalkranen) is circa 36 meter.

Jaarlijks worden circa 82.500 2TEU¹ (Twenty foot Equivalent Unit) containers via de terminal overgeslagen. Van de totale overslag per jaar zijn circa 20 % tankcontainers en 80 % boxcontainers. De totale overslag betreft niet gevaarlijke producten, CMR en ADR producten. Van de totale overslag is maximaal 55 % ADR 3 en max 4 % ADR 6.1.

Voor de opslagcapaciteit van containers wordt de eenheid 2TEU gehanteerd, aangezien dit gangbaarder is binnen de bedrijfsvoering. De overzichtstekening in Bijlage V hanteert eveneens 2TEU. De opslagcapaciteit van de terminal is in totaal 2.706 containers, waarvan maximaal 2.595 ADR containers. Hiervan zijn maximaal 150 containers ADR 3 tankcontainers, 804 ADR 3 boxcontainers en 150 ADR 6.1 boxcontainers.

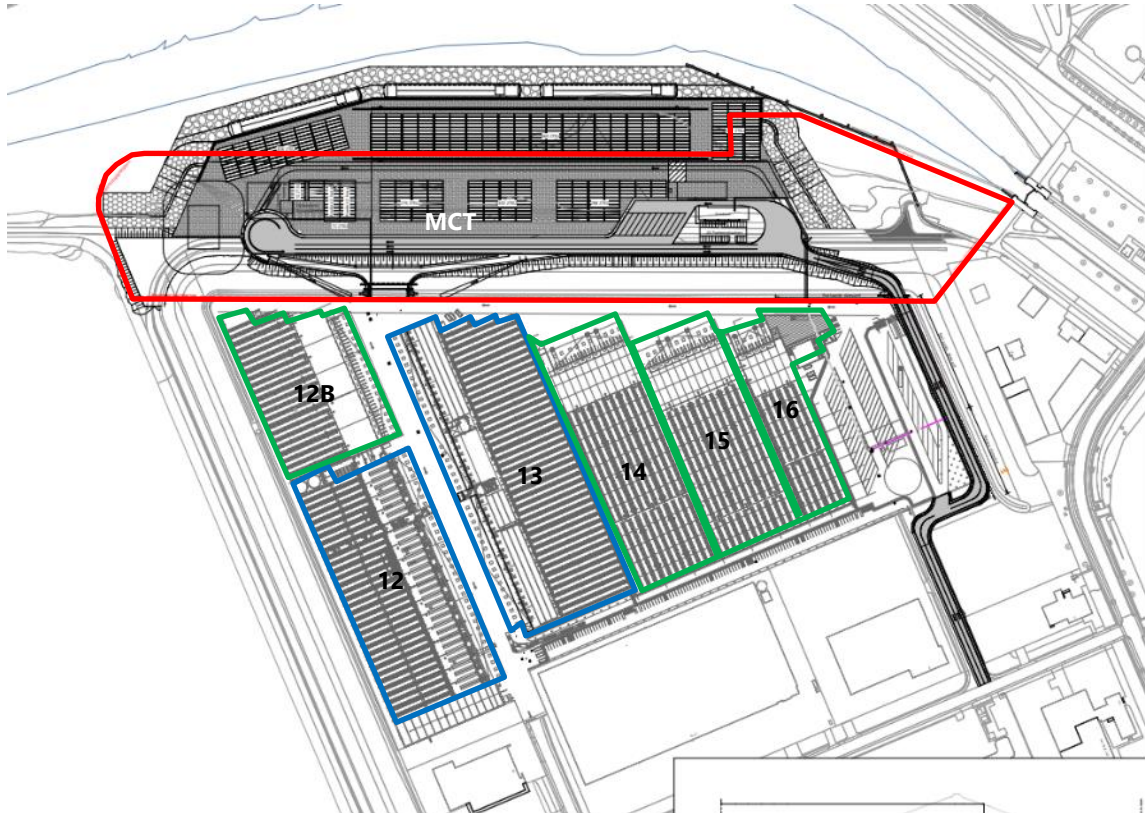
Op de terminal worden maximaal 72 reebers opgeslagen. Dit zijn boxcontainer en geen ADR-containers.

De inrichting is 7 dagen per week en 24 uur per dag in werking. Verwacht wordt dat gemiddeld 3 schepen per dag arriveren. Met de rode lijn is de huidige begrenzing van de aanduiding containerterminal in het bestemmingsplan aangegeven in de afbeelding.

Afbeelding 2.2 laat ook het ontwerp zien van Noordland 12A, 12B, 13, 14, 15 en 16. Zoals te zien is in afbeelding 2.2 zijn Noordland 12A en Noordland 13 (met blauw gemarkeerd) reeds gerealiseerd. Noordland 12B, 14, 15 en 16 moeten nog gebouwd worden. Bijlage II laat een plattegrond zien van de nieuwe situatie

¹ De MCT kan een combinatie van 20-voets, 40-voets en 45-voets containers op- en overslaan. Bij een 40-voets container wordt gesproken over 2TEU. 82.500 2TEU containeroverslag staat gelijk aan 165.000 TEU containeroverslag. Overslag betekent één ingaan en één uitgaande containerbeweging.

Afbeelding 2.2 Locaties van Noorland 12 t/m 16 en MCT



Afbeelding 2.3 3D visualisatie Noordland 12 t/m16 en MCT



De afmetingen van de nieuwe locaties van MCT en Noordland 12B-16 zijn te zien in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Afmetingen van locaties

Locatie	Circa lengte in meter	Circa breedte in m	Circa oppervlakte in m ²
MCT	440	147	65.000
Noordland 12B	143	82	11.000
Noordland 14	193	76	15.000
Noordland 15	163	76	12.000
Noordland 16	145	31	5000

2.3 Beschrijving activiteiten aanlegfase Noordland 12 t/m 16

De hoofdlijnen van de aanleg van Noordland 12B, 14, 15 en 16 bestaat als eerste uit het egaliseren van het terrein. Vervolgens wordt ten behoeve van de fundering aanvullende grondwerkzaamheden uitgevoerd en worden circa 5.300 funderingspalen aangebracht. Vervolgens worden betonnen poeren, balken en wapening aangebracht als basis voor de betonnen vloer. Onder de vloer worden leidingen en afwatering voor bluswater bij calamiteiten gebouwd.

Vervolgens worden voor Noordland 12B, 14, 15 en 16 de betonnen gevelpanelen en dakplaten van geplaatst.

Ook onder de terreinverharding van Noordland 12B, 14, 15 en 16 worden gas- water-, en rioleringsleidingen aangelegd. Vervolgens wordt zand en menggranulaat aangebracht ten behoeve van de fundering van de terreinverharding.

De aanlegfase van Noordland 12B, 14, 15 en 16 en de terminal gaat volgens de huidige planning in 2023 starten. De aanlegfase heeft een doorlooptijd van 2 jaar.

2.4 Beschrijving activiteiten aanlegfase MCT

De hoofdlijnen van de aanlegfase van de Markiezaat Container Terminal bestaan uit het plaatsen van de kademuur, de grondwerkzaamheden ter plekke van het terminalterrein en de functionele inrichting van het terrein. Deze stappen worden hieronder nader toegelicht.

De aanleg begint met het plaatsen van de kadewand. Hierbij worden achtereenvolgend o.a. de damwand, gordingen, ankers en deksloof geplaatst. Na afronding van de kadewand kunnen hier de vleugelwanden op worden aangesloten. Dit betreft ook het plaatsen van een verankerde damwand. Vervolgens kan aan de buitenzijde van de damwand worden gebaggerd en de stortsteen bestorting worden aangelegd.

Vervolgens starten de grondwerkzaamheden ter plekke van de terminal. Dit betreft het verwijderen van de buitendijkse begroeiing, het afromen van de dijk tot NAP +5,0 m en het in verschillende stappen ontgraven van de toplaag en aanvullen van de toplaag van het terminalterrein. Daarna start het bouwrijp maken van het terrein door voorbelasting en verticale drainage aan te brengen. De overtollige overhoogte wordt afgegraven.

Na het bouwrijp maken van het terrein kunnen (gedeeltelijk) ondergrondse werkzaamheden tegelijkertijd starten zoals het aanleggen van de hemelwaterafvoer, de kabels en leidingen en de kraanbanen. Vervolgens kunnen ook verschillende onderdelen in dezelfde tijdsperiode worden opgepakt zoals het aanbrengen van de funderingslagen, de bekleding van de terminal, de ontsluitingswegen en het plaatsen van de kraan. Als laatste vindt de nadere inrichting van de terminal plaats, waaronder het plaatsen van het kantoorgebouw, het inrichten van de parkeerplaats en de tankplaats en het plaatsen van de camcoportalen.

De aanlegfase van de terminal gaat volgens de huidige planning in 2023 starten. De aanlegfase heeft een doorlooptijd van 2 jaar.

2.5 Beschrijving activiteiten gebruiksfase Noordland 12 t/m 16

In deze paragraaf worden de activiteiten en processen die uitgevoerd worden op de Noordland locaties toegelicht. Hier wordt alleen een samenvatting gegeven, de volledige proces beschrijving is te vinden in bijlage IIIa. In Bijlage IIIb is een overzicht van de opslaghoeveelheden gevaarlijke stoffen gegeven. Ingegaan wordt op de op- en overslagactiviteit van gevaarlijke stoffen en de ondersteunende functies die op de Noordland locaties aanwezig zijn. Bij de beschrijving van de activiteiten van de gebruiksfase zijn ook de activiteiten van de bestaande Noordland 12 en 13 locaties meegenomen, aangezien in het kader van de omgevingsvergunning de activiteiten als geheel worden beschouwd en de locaties 12 en 13 ook onderdeel vormen van de effectstudies in hoofdstuk 6.

Op en overslag van goederen

Naar verwachting bedraagt de doorzet aan goederen bij Noordland 12 t/m 16 circa. 1.300.000 ton/ jaar, waarvan circa 910.000 ton/jaar ADR- en CMR-stoffen. Binnen de inrichting vinden de nodige transportbewegingen plaats, met name door vrachtwagens, heftrucks en reachtrucks. De transportbewegingen vinden overwegend binnen de loodsen plaats.

Beschrijving van de opslagvoorziening per Noordland locatie

In onderstaande tabel wordt per Noordland locatie kort beschreven welke klasse stoffen kunnen worden opgeslagen.

Tabel 2.2 Overzicht van stof klasse in Noordland locaties

Noordland locatie	Stof klasse
12A	ongevaarlijke stoffen waaronder koopmansgoederen, CMR-stoffen en ADR-stoffen van klassen 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 en 9. Seveso III categorieën O1 (GHS zin EUH014), O2 (GHS H-260) en O3 (GHS zin EUH029)
12B	klasse ADR 2.2, 3, 4.1, 6.1, 8 en 9 (en CMR) en koopmansgoederen
13	gevaarlijke stoffen: ADR 5.1, 5.2 (opslaggroep 4 en 5), 8, 9 en CMR stoffen en koopmansgoederen
14	klasse ADR 2.2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8, en 9 (en CMR) en koopmansgoederen plaats
15	klasse ADR 2.2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 en 9 (en CMR)
16	klasse ADR 2.2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 en 9 (en CMR)

VAS ruimte

Op twee locaties worden Value Added Services (VAS) uitgevoerd. Dit zijn beperkte afvul-, meng- en monsternamen-activiteiten. Bij elke VAS-ruimte hoort een SAS-ruimte. Een SAS-ruimte is de 'voorbereidingsruimte' behorende bij de VAS-ruimte. Hier kan personeel zich omkleden. Ook dient deze ruimte als soort tussenruimte tussen de VAS en de rest van het gebouw.

Kantoorvoorzieningen

Aan Noordland 16 wordt een kantoorpand gebouwd en voorziet in kantoorruimte, een kantine, vergaderzalen en sanitaire voorzieningen. Het pand voorziet in werkplekken voor de medewerkers van Mepavex en voor wachtende vrachtwagenchauffeurs.

Accu oplaadruimte

Bij het kantoorpand is ook een acculaadruimte aanwezig, deze ruimte wordt gebruikt om alle heftrucks op te laden. In de bestaande locaties Noordland 12A en 13 zijn ook een accu-oplaadruimte aanwezig. Zoals al eerder vermeld zijn alle heftrucks die rijden op de Noordlandlocaties elektrisch aangedreven.

Noodstroomaggregaat

Ook is een noodstroomaggregaat (NSA) aanwezig. Het aggregaat wordt elke maand een half uur getest om de bedrijfszekerheid te garanderen. Bij uitval van de stroom op Noordland 12 t/m16 en MCT kan de NSA de inrichting voorzien van stroom. Voor het bedienen van de NSA is een dieselopslag in een bovengrondse tank dubbelwandige tank van 8.000 liter met lekdetectie aanwezig.

Onvoorziene omstandigheden en calamiteiten

Voor onvoorziene bedrijfsomstandigheden en calamiteiten die zouden kunnen leiden tot verhoogde emissies is hieronder beschreven:

- frequentie en duur van de bijzondere en onvoorziene bedrijfsomstandigheden (uitgaande van de worst case situatie);
- beschrijving van organisatorische en technische maatregelen waarmee de gevolgen zoveel mogelijk zowel preventief als reactief maximaal beperkt kunnen worden;
- beschrijving van emissiereducerende voorzieningen.

Voor de uitbreiding met NL12 t/m 16 en MCT zijn rampscenario's bepaald. Het doel van de beschrijving van rampscenario's is om inzicht te geven in de dynamiek van effecten ten gevolge van het vrijkomen van gevaarlijke stoffen uit een insluitsysteem. Typerende oorzaken van een ramp zijn falende preventieve of repressieve maatregelen, bedieningsfouten van een installatie of foutief doorgevoerde onderhoudswerkzaamheden. Daarnaast zijn de risico's middels een QRA in kaart gebracht (zie paragraaf 6.10). Hierbij wordt uitgegaan van functionerende beheersmaatregelen, zoals brandblusinstallaties.

Er zijn in hoofdlijnen 3 typische onvoorziene bedrijfsomstandigheden voor Noordland 12 t/m 16:

- 1 loodsbrand (NL12 t/m 16):
 - 1 brand in loods met beschermingsniveau 1;
 - 2 brand in loods met beschermingsniveau 3;
- 2 brand in trailer (NL12 t/m 16).

Loodsbrand in BN1 loods

Scenario: door een incident in een beschermingsniveau 1 opslagloods van gevaarlijke stoffen (NL12, NL14 t/m 16) kan een brand ontstaan, waarbij toxische verbrandingsproducten vrijkomen.

- frequentie: 8,8.10⁻⁴/jaar (Handleiding risicoberekeningen Bevi);
- duur: in geval van een functionerend automatische brandblusinstallatie (sprinkler of blusgas enkele minuten);
- technische maatregelen:
 - automatische brandblusinstallatie met automatisch sluitende branddeuren;
 - brandalarmering met doormelding naar de meldkamer en ontruimingsalarmering;
- organisatorische maatregelen:
 - getrainde/geïnstrueerde BHV organisatie;
- door middel van blussysteem en de sluitende branddeuren wordt de brand snel geblust en blijven de emissies naar de omgeving beperkt.

Loodsbrand in BN3 loods

Scenario: door een incident in een beschermingsniveau 3 opslagloods van gevaarlijke stoffen (NL13, NL14 t/m 16) kan een brand ontstaan, waarbij toxische verbrandingsproducten vrijkomen:

- frequentie: 1,8.10⁻⁴/jaar (Handleiding risicoberekeningen Bevi);
- duur: door afwezigheid van een blussysteem kan de brand meerdere uren duren;
- technische maatregelen:
 - automatisch sluitende branddeuren;
 - brandalarmering met doormelding naar de meldkamer en ontruimingsalarmering;
- organisatorische maatregelen:
 - opslagproducten in deze loodsen zijn minder brandgevaarlijk (vlampunt > 100 gradenC);
 - getrainde/geïnstrueerde BHV organisatie;
- door de sluitende branddeuren wordt de toevoer van zuurstof beperkt, waardoor de brand langzaam smelt en daardoor de emissie wordt geminimaliseerd.

Brand in trailer

Scenario: een brand kan ontstaan in een aangedockte trailer met maximaal 26 IBC's met ontvlambaar product (bij NL12, NL14-16):

- frequentie: 1/1000 jaar (inschatting risico-identificatie uitgevoerd door Noordland 12);
- duur: 30 – 60 minuten, door de aanwezigheid van een luifelsprinkler;
- technische maatregelen:
 - dock in afschot naar goot met vlamdovende roosters: waardoor het oppervlak van de plasbrand wordt geminimaliseerd;
 - automatische luifel sprinkler dat de trailer koelt en de plasbrand blust;
 - brandalarm met automatische doormelding naar de meldkamer;
- organisatorische maatregelen:
 - getrainde/geïnstrueerde BHV organisatie;
- door het afschot en rooster, alsmede de luifelsprinkler wordt het effect geminimaliseerd en korter van duur.

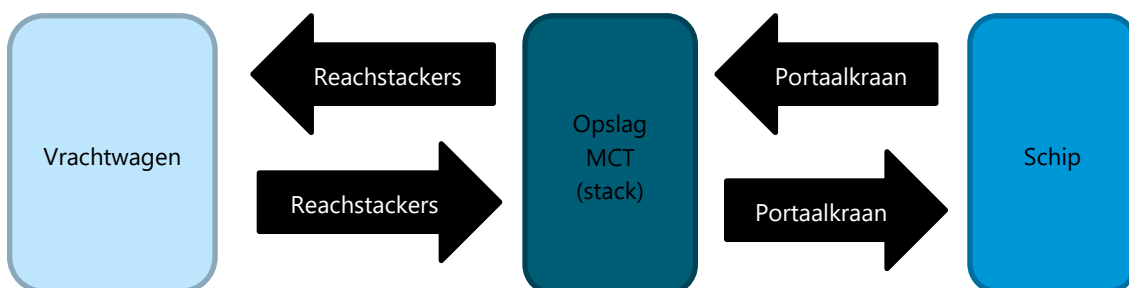
2.6 Beschrijving activiteiten gebruiksfase MCT

Naar verwachting gaan gemiddeld drie schepen (type M8, groot Rijnschip, 2750 ton, 110 meter) per dag aan- en afmeren aan de MCT. Schepen die aan de kade van MCT liggen maken gebruik van walstroom, waardoor de scheepsmotoren op die momenten niet in werking zijn.

Op- en overslag containers

Op het terrein van MCT worden maximaal 2.706 containers, waarvan maximaal 2.595 ADR containers opgeslagen. De maximale stapelhoogte op het terrein is 6 containers, oftewel een stapelhoogte van 25 m. De stapelhoogte loopt in de laatste 2 rijen richting de kering af naar 5 en 4 hoog. 6 hoog geldt niet ter plaatse van de portaalkranen en voor koelcontainers, daarvan zijn de maximale stapelhoogtes hieronder nader beschreven. Ook wordt stukgoed opgeslagen en vervoerd naar de juiste locatie.

Door middel van twee portaalkranen worden containers geladen op en gelost van schepen. De containers worden vervolgens op het terminalterrein tijdelijk opgeslagen. Het deel van de containers dat via de weg verder wordt getransporteerd wordt door middel van reachstackers op vrachtwagens geladen of vice versa van de vrachtwagen op het terminalterrein. Het andere deel wordt na tijdelijke opslag op het terminalterrein weer op een schip geladen. Naar verwachting gaat 70 % van de containers van schepen via de stack naar vrachtwagens en gaat 30 % van schepen via de stack op een ander schip. Indien nodig kan de kraan ook direct vrachtwagens beladen. De maximale stapelhoogte onder de kraan is 4 containers, wat leidt tot een stapelhoogte van 17 m.



Ter ondersteuning van deze laad- en losactiviteiten worden reachstackers gebruikt. Hiervoor is op de terminal een dieselopslag met tankplaats aanwezig. Deze diesel opslag is een ondergrondse tank van 50.000 l met dubbele wand en lekdetectie aanwezig. De tankplaats wordt niet gebruikt voor het tanken van vrachtwagens die de inrichting aandoen. De reachstackers laden de vrachtwagens, maar kunnen ook aan de

kade schepen laden en lossen. Dit vindt vooral plaats bij stukgoed of bij het wisselen van accupakketten voor schepen (zie hieronder).

Faciliteren elektrisch varen

MCT wenst te gaan voorzien in het meer elektrisch varen van de binnenscheepvaart. De locatie Bergen op Zoom ligt op de verbinding tussen de haven van Rotterdam en Antwerpen. Deze afstand is voor een binnenvaarschip met één accupakket te groot. Het vernieuwen van het accupakket op de route is noodzakelijk, waardoor de locatie Bergen op Zoom ideaal is gelegen. Een accupakket wordt opgeslagen in een container, die op het terrein van MCT opgeladen kan worden. Een schip kan door aanmeren bij MCT een leeg accupakket laten lossen en een vol accupakket teruggeplaatst krijgen. Het laden van de accu's is mede mogelijk door de aanwezige zonnepanelen op het dak van Noordland 12 tot en met 16. De opslag en het laden van de accupakketten vindt op een specifieke locatie op het terrein plaats.

Maximale opslagcapaciteit aan gevaarlijke stoffen

De maximale hoeveelheid opgeslagen containers met gevaarlijke stoffen op de MCT is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 2.3 Opslag containers met gevaarlijke stoffen MCT

	Tankcontainers ¹	Boxcontainers ¹
ADR- klasse	max ²	max
2.1, 2.2	geen	2.595
3	150	804
4.1, 4.2, 4.3	n.v.t.	2.595
5.1	2.595	2.595
5.2	geen	2.595
6.1	geen	150
8	2.595	2.595
9 ³	2.595	2.595

¹ Er zijn geen restricties de verdeling tussen tankcontainers of boxcontainers met ADR. Het totaal ADR container: aantal tankcontainers + boxcontainers 2.595.

² Maximaal capaciteit in aantal ADR containers (tank / box) 2.595).

Bij de opslag van containers worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de containers met gevaarlijke producten worden bereikbaar de stapeling opgeslagen overeenkomstig PGS 15;
- (tank)containers worden zodanig geplaatst dat ten minste één gevaarsetiket zichtbaar blijft;
- voor (tank)containers gevuld met stoffen van de ADR-klasse 3, 5.1 of 5.2 geldt: (tank)containers met dezelfde ADR-klasse kunnen boven en direct naast elkaar geplaatst, terwijl (tank)containers met verschillende ADR-klassen niet boven elkaar of direct naast elkaar worden geplaatst.

Gasmeteren, fumigeren, ontgassen en ventileren

Op MCT vindt fumigatie plaats, waarbij gebruik gemaakt wordt van sulfurylfluoride of fosfine. Geen van beide stoffen is een ZZS. Per container wordt 2 tot 6 kg sulfurylfluoride of 198 gram fosfine gebruikt. Maximaal worden 300 containers per week gefumigeerd. Na afloop van dit proces worden containers ontgast om de concentratie van fumigatiegassen te verlagen en worden gasmetingen uitgevoerd.

Tevens worden op MCT gasmetingen aan containers uitgevoerd om te bepalen of bepaalde gassen en/of dampen anders dan fumigatiegassen in de container aanwezig zijn. Deze metingen kunnen leiden dat de

container geventileerd moet worden om de concentratie van gassen te verlagen. In het geval van ventileren van containers met fumigatiegassen spreken we niet van ventileren maar van ontgassen.

Calamiteitenopslag

Op de terminal zijn één calamiteitenplaats voor een calamiteitenopslag voor containers ten westen van het kantoor. Deze locatie is voorzien van een schuiminstallatie. De calamiteitenplaats betreft een vloeistofdichte bak met ruimte voor 4 2TEU waar containers in het geval van een calamiteit ingezet kunnen worden.

Blusvoorzieningen

De containerterminal is voorzien van vijf hydranten, die als ringleiding zijn aangelegd, aan weerszijden van de kraanstack. Om de kraanstack zijn vier hydranten aanwezig. Bij het be- en ontgassen is een vijfde hydrant aanwezig. Een schuimblusvoorziening t.b.v. lekkages met ADR 3 en ADR 6.1 containers is aanwezig.

Ondersteunende voorzieningen bedrijfsvoering

Op het terrein van de containerterminal worden kantoorvoorzieningen gerealiseerd, waaronder de portierloge, vergaderruimten, kleedruimten, sanitaire voorzieningen en een kantine is opgenomen. Deze ruimten wordt zowel gebruikt voor de medewerkers van Mepavex als voor de vrachtwagenchauffeurs die moeten wachten.

Onvoorziene omstandigheden en calamiteiten

Een onvoorziene bedrijfsomstandigheden of calamiteiten voor de MCT betreft de lekkage van emballage in boxcontainer met toxisch product.

Lekkage in emballage in boxcontainer met toxisch product

Scenario: Tijdens overslag van boxcontainers met emballage met toxische producten van schip naar de kraanstack valt deze uit de kraan en raakt een drum lek (MCT):

- frequentie: 4 tot 6.10-4/jaar (QRA NL12 t/m 16 en MCT, Handleiding risicoberekeningen Bevi);
- duur: uitstroming van ca. 200 liter waarna plasverdamping circa 45 min – 1,5 uur duurt (afhankelijk van de ondergrondtemperatuur, luchttemperatuur en windsnelheid);
- technische maatregelen:
 - terrein op afschot naar goot (minimaliseren plasoppervlak, en in de goot geen windverplaatsing, daardoor lagere verdampingssnelheid);
 - calamiteitenplaats (2x) voorzien van schuiminstallatie ten behoeve van afdekken van lekkages;
- organisatorische maatregelen:
 - vrijrijdbare calamiteitenbak;
 - getrainde/geïnstrueerde en goed geoutilleerde calamiteitenploeg;
- door het afschot, rooster en afdekken van de plas met schuim door een getrainde en goed geoutilleerde calamiteiten ploeg wordt verdamping geminimaliseerd.

3

WETTELIJK KADER EN BELEID

3.1 Wettelijk kader

Deze paragraaf beschrijft het relevante wettelijk kader. Het geeft inzicht in de relevante wetten en de te volgen procedures. Paragraaf 3.2 gaat in op het relevante beleid en de inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling van Noordland 12 t/m16 en MCT binnen dit beleid.

3.1.1 Besluit milieueffectrapportage

Op grond van het Besluit m.e.r. geldt een verplichting tot het opstellen van een MER voor activiteiten met in potentie belangrijke, nadelige gevolgen voor het milieu. Het Besluit m.e.r. kent enerzijds de verplichting tot het direct opstellen van een MER, te weten de m.e.r.-plicht uit onderdeel C. Anderzijds kent het Besluit m.e.r. de verplichting om te beoordelen of een MER moet worden opgesteld vanwege bijzondere omstandigheden van een activiteit en omdat de activiteit niet onder onderdeel C valt, de zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht uit onderdeel D. Het bevoegd gezag is in dit geval de provincie Noord-Brabant.

De voorgenomen activiteiten hebben betrekking op de volgende categorieën:

- categorie C4 betreft 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de binnenscheepvaart' indien sprake is van schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer. Dit is voor de containerterminal aan de orde;
- categorie D25.1 betreft 'De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten'. Vanwege de opslag van chemische producten met een capaciteit van meer dan 100.000 ton op Noordland 12 t/m 16 en MCT sámen is deze categorie van toepassing. Dit betekent een overschrijding van de genoemde drempelwaarde.

Ondanks dat een deel van de activiteiten onder categorie D valt, is deze MER opgesteld voor de inrichting als geheel. De reden hiervoor is dat Noordland12 t/m16 én MCT worden gezien als één inrichting en daarom worden de activiteiten van categorie D ook meegenomen in het MER. Alle andere activiteiten die worden uitgevoerd op de inrichting worden eveneens bestudeerd in de effectenbeoordeling.

3.1.2 Wet milieubeheer

Er bestaat een uitgebreide m.e.r.-procedure en een beperkte m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure betreft een andere procedure dan de uitgebreide voorbereidingsprocedure uit de Awb. Voor deze m.e.r. is de beperkte m.e.r.-procedure van toepassing. Het voornemen is ook niet wettelijk verplicht om een uitgebreide procedure te doorlopen.

3.1.3 Wet natuurbescherming

De vergunning Wet natuurbescherming voor Noordland 12 is aangehaakt bij de omgevingsvergunning uit 2017. Voor Noordland 13 is een definitieve beschikking afgegeven met een positieve afwijzing. In de

vergunning is de stikstofdepositie intern gesaldeerd waaruit volgt dat ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake is van een toename van stikstofdepositie.

Voor de containerterminal is al een vigerende Wet natuurbescherming-vergunning, echter is deze verleend op een voorgaand ontwerp. Hiermee wordt het ontwerp bedoeld dat in 2002 al ontworpen is voor een terminal op dezelfde locatie. Veiligheidshalve is wel een nieuwe vergunning aangevraagd. Deze aanvraag is onderbouwd in de notitie 'Voortoets Natura 2000 Noordland 12 t/m16 en MCT'. In deze notitie wordt de vergunde situatie vergeleken met de effecten van het beoogde ontwerp. De volledige notitie is te vinden in bijlage IV. In de vergunningaanvraag is de stikstofdepositie voor de gebruiksfase intern gesaldeerd waaruit volgt dat ten opzichte van de referentiesituatie geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Ook mogelijke stikstofdepositie in de aanlegfase is doorgerekend en opgenomen in de aanvraag. Ook hieruit blijkt dat geen sprake is van een toename aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

In het kader van de Wet natuurbescherming is daarnaast een aanvraag ontheffing voor versterking van de wezel aangevraagd bij de provincie Noord-Brabant.

3.1.4 Wet ruimtelijke ordening

Ter plaatse van Noordland 12 t/m 16 en MCT geldt het vigerende bestemmingsplan 'BP Theodorus haven-Noordland' van de gemeente Bergen op Zoom, vastgesteld op 28 januari 2016. De locatie van opslaglocatie Noordland 12 t/m 16 heeft de bestemming 'bedrijf' en functieaanduiding tot met categorie 5.2 Daarmee past de beoogde activiteit van Noordland 12 t/m 16 binnen het bestemmingsplan.

De locatie van de terminal valt gedeeltelijk binnen het vigerende bestemmingsplan 'BP Theodorus haven-Noordland' van gemeente Bergen op Zoom, vastgesteld op 28 januari 2016. Een deel van de terminal valt binnen bestemming 'bedrijf' en functieaanduiding terminal. Echter is een deel van het nieuwe ontwerp dat niet binnen het huidige bestemmingsplan ligt. Dat deel ligt in waterbergingsgebied van Rijkswaterstaat. Hiervoor wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor het afwijken van het bestemmingsplan. Deze wordt onderbouwd door middel van een ruimtelijke onderbouwing.

3.1.5 Wet algemene bepaling omgevingsrecht

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) staat wanneer een omgevingsvergunning nodig is. Voor het project worden de volgende activiteiten aangevraagd in een omgevingsvergunning:

- veranderen van een inrichting (art. 2.1, lid 1, onder e Wabo);
- afwijken bestemmingsplan (art. 2.1, lid 1, onder c Wabo);
- bouwen (art. 2.1, lid 1, onder a Wabo);
- uitvoeren van werkzaamheden (art. 2.1, lid 1, onder b Wabo);
- uitrit (art. 2.2, lid 1, onder e Wabo juncto art. 2:12 Algemene Plaatselijke Verordening Bergen op Zoom).

Deze vergunning is op 15 april 2022 aangevraagd.

3.1.6 Waterwet

Voor de realisatie van de terminal is een watervergunning aangevraagd bij het Waterschap Brabantse Delta en Rijkswaterstaat voor het uitvoeren van werken nabij de primaire waterkering, lozen van waterstromen, verlies van bergend vermogen, toename van verhard oppervlakte, het uitvoeren van werkzaamheden in het stormseizoen en mogelijk invloed op de scheepvaart. Deze aanvraag watervergunning is inclusief de activiteiten, waarvoor Rijkswaterstaat bevoegd gezag is. De watervergunning wordt gecoördineerd door het Waterschap Brabantse Delta. Deze vergunning is op 15 april 2022 aangevraagd.

3.1.7 Ontgrondingenwet

Voor de aanleg van de terminal dient in het Bergsche Diep een de waterbodem verlaagd te worden. Hiervoor is een ontgrondingenvergunning aangevraagd bij Rijkswaterstaat. Voor het deel wat in het droge oever gebied is gelegen, waarvoor de provincie Noord-Brabant bevoegd gezag is, is een vrijstelling van de vergunningplicht aan de orde. Deze vergunning is op 15 april 2022 aangevraagd.

3.1.8 Overige wet- en regelgeving

Hoofdstuk 5 gaat verder in op de verschillende milieucomponenten. De betreffende regelgeving is voor een groot deel opgenomen in het Activiteitenbesluit milieubeheer (Abm) en de Activiteitenregeling milieubeheer (Arm). Daarnaast geldt voor deze milieucomponenten specifieke regelgeving die als uitgangspunt zijn gehanteerd bij de uitvoering van de onderzoeken.

3.1.9 BRZO, Bevi en PGS

Bevi en BRZO

Voor MCT en NL 12 t/m16 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (afgekort: Bevi) van toepassing, omdat de inrichting valt onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015). De inrichting valt onder het Brzo 2015 in verband met de hoeveelheden opgeslagen gevaarlijke stoffen. Aangezien die hoeveelheden de hoge drempelwaarden uit bijlage I van de Seveso III-richtlijn overschrijden, is sprake van een hogedrempelinrichting als bedoeld in het Brzo 2015. Om deze reden is het opstellen van een veiligheidsrapport verplicht. Het veiligheidsrapport is opgenomen als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning.

PGS

De Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) is een handreiking voor bedrijven die gevaarlijke stoffen produceren, transporteren, opslaan of gebruiken en voor overheden die zijn belast met het toezicht op en de vergunningverlening aan deze bedrijven. Voor de opslag van gevaarlijke stoffen is de PGS-15 van belang. Bij de aanvraag omgevingsvergunning is een GAP-analyse opgenomen waarin de compliance met de PGS 15 staat. Daarnaast zijn PGS-7, PGS-8, PGS-9 en Circulaire risicobeheersing lithium-ion energiedragers in verband met de opslag en opladen van accupakketten voor schepen opgenomen. Daarnaast wordt binnen de inrichting voldaan aan de PGS-28 (opslag van diesel in een ondergrondse tank op de containerterminal) en de PGS 30 (opslag van diesel in de bovengrondse tank bij de NSA).

3.1.10 BREF en BBT conclusies

Bij het opstellen van een omgevingsvergunning is rekening worden gehouden met BBT- conclusies. De BREF is achtergrond informatie en verduidelijking voor de BBT-conclusies.

Voor het ontwerp MCT en Noordland 12 t/m 16 is rekening gehouden met BBT voor de luchtemmissies vanuit de VAS-ruimte (actief koolfilter en gaswasser) en de geluidsbronnen binnen de inrichting. Op deze manier voldoet de inrichting aan de BBT-conclusies en de BREF.

3.1.11 Procedure

Het MER gaat gelijktijdig met de aanvraag omgevingsvergunning in procedure. Op basis van de Wabo geldt voor de benodigde omgevingsvergunning een beslistermijn van 26 weken. Deze mag door het bevoegd gezag eenmalig verlengd worden met 6 weken. Daarnaast geldt een beroepstermijn van 6 weken. Het MER wordt daarbij parallel beoordeeld met de aanvraag omgevingsvergunning en gelijktijdig ter inzage gelegd.

De aanvraag voor de omgevingsvergunning is hierbij het zogenaamde 'moederbesluit' waarvoor het MER wordt opgesteld.

De provincie Noord-Brabant is bevoegd gezag voor deze omgevingsvergunning. De aanvraag is op 15 april 2022 ingediend. De verwachting is dat in mei 2023 sprake is van een definitieve vergunning en in juli 2023 een onherroepelijke vergunning. De bouw van de containerterminal start nadat de omgevingsvergunning onherroepelijk is.

3.2 Beleid

Deze paragraaf gaat in op de inpasbaarheid van de realisatie van Noordland 12 t/m 16 en MCT binnen Rijksbeleid, provinciaal, gemeentelijk en waterschapsbeleid. Elke paragraaf beschrijft het beleid op verschillende niveaus en aan het einde van iedere paragraaf worden de beschreven beleidskaders getoetst aan het projectvoornemen.

3.3 Beleid en regels van het Rijk

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Daarnaast beschrijft de NOVI nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in 4 prioriteiten:

- 1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2 een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- 3 sterke en gezonde steden en regio's;
- 4 een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Naast de 4 prioriteiten zijn 21 nationale belangen terug te vinden in de NOVI. Deze belangen zijn opgesteld en gelinkt met de Verenigde Naties Sustainable Development Goals (VN SDG).

SDG goal nummer 9 is industrie, innovatie en infrastructuur, waaraan nationale belang nummer 6 'Waarborgen en realiseren van een veilig robuust, en duurzaam mobiliteitssysteem' direct gelinkt is. De ontwikkeling voor Noordland 12 t/m16 en MCT is in lijn met dit nationaal belang. De terminal zorgt voor een verbeterd mobiliteitssysteem van de scheepsvaart en het vrachtverkeer.

Door het betrekken van de nieuwe locatie is de bereikbaarheid verbeterd. De huidige Theodorus haven is niet geschikt voor schepen langer dan 110 m. Hierdoor kunnen alleen kleinere schepen laden en lossen in Bergen op Zoom. Grote zeehavens als Rotterdam en Antwerpen hebben zogenaamd 'Call sizes' ingesteld. Schepen met te kleine call sizes (minder dan x-aantal containers) worden niet meer 'behandeld' in de zeehavens, waardoor bevrachters en binnenvaartpartijen wel moeten consolideren om zodoende een voldoende call size te bereiken. Aangezien MCT buiten de Theodorus haven ligt is het wel mogelijk om schepen te laden en lossen en om middels consolidatie tot een voldoende call size per schip te komen. MCT creëert hiermee de mogelijkheid containers van schepen met een kleine call size 'te verzamelen' op een schip met een voldoende call size om hiermee de verbinding/draaipunt met de havens van Antwerpen en Rotterdam te vormen. Dit levert winst op in vaartijd en maakt de scheepvaart duurzamer. Daarnaast maakt de locatie tussen Rotterdam en Antwerpen maakt deze containerterminal zeer geschikt als 'laadstation' voor toekomstig elektrisch varen om op die manier bij te dragen aan de verduurzaming van de scheepvaart. De MCT wordt voorzien van een acculaadplek, waardoor de MCT schepen de mogelijkheid geeft van accupakket

te wisselen in Bergen op Zoom en zodoende geheel elektrisch aangedreven te varen op de corridor Antwerpen- Rotterdam en visa versa.

Ook is nationaal belang nummer 3 'het waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties' van toepassing. Door het bouwen van de terminal komt een connectie tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen. Hierdoor wordt grensoverschrijdende handel van onder andere pharma en chemische goederen versterkt.

Conclusie

De ontwikkeling van Noordland 12 t/m16 en MCT sluit aan bij de NOVI. De nieuwe containerterminal draagt bij aan het waarborgen en realiseren van een veilig robuust, en duurzaam mobiliteitssysteem en aan het waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.

Ladder Duurzame Verstedelijking

Artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro schrijft voor dat voor elke stedelijke ontwikkeling die met een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan wordt gerealiseerd, moet worden aangetoond dat sprake is van een actuele regionale behoefte. De behoefte moet worden afgewogen tegen het bestaande aanbod. Hierbij moet worden gemotiveerd of rekening is gehouden met het voorkomen van leegstand. Vervolgens moet worden onderbouwd of de stedelijke ontwikkeling mogelijk is binnen bestaand stedelijk gebied en indien dat niet het geval is, dat de locatie multimodaal ontsloten is of kan worden voor de regionale behoefte.

De **actuele regionale behoefte** voor de nieuwe MCT volgt uit de volgende punten:

- 1 de capaciteit van de nieuwe terminal wordt voor circa 45 % ingevuld uit de behoefte van bestaande klanten van Mepavex van de huidige terminal aan de Theodorushaven. De gemeente wenst de activiteiten van de huidige terminal aan de Theodorushaven vanwege de locatie nabij een nieuwe woonwijk te beëindigen. De nieuwe terminal vervangt daarom de huidige terminal, waarmee Mepavex de bestaande klanten gaat bedienen vanuit de nieuwe terminal. De activiteiten op de bestaande terminal kunnen pas beëindigd worden op het moment dat de nieuwe terminal operationeel is;
- 2 daarnaast breidt Mepavex de capaciteit van de nieuwe MCT verder uit om aan een groeiende vraag naar containertransport in de binnenvaart te voldoen. Uit een studie van RoyalHaskoningDHV¹ (december 2019) blijkt een verwachte groei van containertransport in de binnenvaart van circa 2 % per jaar. Op basis van dit groeicijfer is de verwachting dat de benutte capaciteit van de nieuwe MCT van 45 % naar 85 % groeit in de komende 20 jaar. Dit rapport is bijgevoegd bij de ruimtelijke onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning. Daarnaast blijkt uit een recent (2022) uitgevoerde maatschappelijke kosten baten analyse de haalbaarheid en behoefte van MCT en dat de ontwikkeling een positief maatschappelijk effect heeft. Dit rapport is bijgevoegd bij de ruimtelijke onderbouwing van de aanvraag omgevingsvergunning;
- 3 de actuele regionale behoefte volgt ook uit de toenemende vraag naar grotere 'call sizes' in de havens van Rotterdam en Antwerpen. Het rapport van RoyalHaskoningDHV schrijft hierover het volgende:

'Op het terrein van de containerbinnenvaart heeft de afgelopen periode een rationalisatie plaatsgevonden, waarbij de zeehaventerminals zoveel mogelijk met grotere schepen en grotere 'call sizes' (aantallen af te leveren of te ontvangen containers per terminal) worden bediend. Kleinere 'call sizes' worden vermeden om congestie in de zeehaven te voorkomen. Deze ontwikkeling zal versterkt doorzetten en tot nieuwe samenwerkingsverbanden in de containervaart leiden.'

Zoals reeds beschreven geeft MCT de mogelijkheid containers van schepen met een kleinere callsize 'te verzamelen' op een schip met een grotere callsize en hiermee de verbinding met de havens van Antwerpen en Rotterdam te vormen. Dit is in de huidige Theodorushaven niet mogelijk vanwege de eigenschappen van de haven en de te passeren sluis. Beide zijn te klein voor de schepen met een grotere callsize waar de zeehavens behoefte aan hebben. Dit levert winst op in vaartijd en maakt de scheepvaart duurzamer. De nieuwe MCT speelt in op de toenemende behoefte om containers te verladen van kleine call sizes naar grotere call sizes in de regio Rotterdam Antwerpen. Ook kan de ontwikkeling van de nieuwe MCT hiermee samengaan met mogelijke andere ontwikkelingen van overslagactiviteiten in de Theodorushaven. Inschatting

¹ Gevolgen grote transitie en wereldhandel voor de binnenvaart, 2020-2040, Topsector Logistiek

is dat hiermee de komende jaren het overige deel ter grootte van 15 % van de nieuwe capaciteit wordt gevuld.

Op basis hiervan blijkt een ruime regionale behoefte waar de nieuwe MCT gericht op inspeelt. Het aanbod van de nieuwe MCT sluit goed aan op de regionale behoefte ten aanzien van containertransport.

Naast een actuele regionale behoefte is voor de Ladder Duurzame Verstedelijking van belang dat onderbouwd wordt of **de stedelijke ontwikkeling mogelijk is binnen bestaand stedelijk gebied** en indien dat niet het geval is, dat **de locatie multimodaal ontsloten is of kan worden** voor de regionale behoefte. De mogelijkheid van de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied is als volgt:

- 1 de verplaatsing van de terminal aan de Theodorushaven naar de buitenhaven is gewenst vanwege ruimtelijke ontwikkelingen op initiatief van de gemeente Bergen op Zoom (waaronder woningbouw) nabij de Theodorushaven;
- 2 daarnaast is de nieuwe locatie van de MCT in het bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland reeds bestemd voor een terminal. Alleen wijkt de huidige vormgeving af van de aanduiding in het bestemmingsplan.

Hieruit blijkt dat de activiteiten niet gewenst zijn op de huidige locatie aan de Theodorushaven en de nieuwe locatie volgens het bestemmingsplan voorzien is voor een stedelijke ontwikkeling.

De multimodale ontsluiting van de nieuwe MCT is als volgt:

- 1 de locatie van de nieuwe MCT is vanuit een logistiek en multimodaal oogpunt gewenst voor de overslag van kleinere naar grotere call sizes. De huidige Theodorushaven en de te passeren sluis zijn niet geschikt voor schepen langer dan 110 meter. Hierdoor kunnen alleen kleinere schepen laden en lossen in Bergen op Zoom, nadat zij de sluis zijn gepasseerd. MCT creëert de mogelijkheid containers van schepen met een kleine call size 'te verzamelen' op een schip met een voldoende call size buiten de sluis om hiermee de verbinding/draaipunt met de havens van Antwerpen en Rotterdam te vormen;
- 2 de nieuwe inrichting vormt een multimodaal knooppunt tussen transport over water en de weg. De inrichting is bereikbaar voor verschillende type schepen en vrachtwagens. Daarnaast zorgt de MCT in combinatie met de Noordland opslaglocaties voor een combinatie om goederen tijdelijk op te slaan. In Bergen op Zoom zijn daarnaast diverse multinationale bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zijn gebaad bij een goede (multimodale) ontsluiting met de regio en daarbuiten. MCT maakt de groei van deze bedrijven in Bergen op Zoom mogelijk. Daarnaast is momenteel geen sprake van uitbreiding of nieuwe containerterminals in de Theodorushaven die onder het BRZO mogelijkheden bieden voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen;
- 3 ook is een terminal buiten de Theodorushaven gunstig voor verduurzaming van elektrisch varen omdat hier accupakketten snel gewisseld kunnen worden. De locatie buiten de Theodorushaven voorkomt namelijk dat schepen door de sluis bij de ingang van de haven moeten varen. Dit bespaart tijd en uitstoot van schepen en is 24/7 beschikbaar. Schepen afkomstig van het Schelde-Rijnkanaal kunnen op de locatie van de nieuwe MCT makkelijk een accupakket wisselen, gezien de ligging van de nieuwe MCT tussen de Theodorushaven de vaarroute van het Schelde-Rijnkanaal.

Op basis van deze punten is de conclusie dat de nieuwe MCT een goede invulling geeft van de multimodale mogelijkheden in het gebied.

Conclusie

De realisatie van de containerterminal buiten de Theodorushaven van Bergen op Zoom is een duurzame stedelijke ontwikkeling en past hiermee binnen de bepalingen uit het Besluit ruimtelijke ordening.

3.4 Beleid en regels van de provincie Noord-Brabant

Het omgevingsbeleid van Noord-Brabant bestaat uit twee instrumenten: de omgevingsvisie en de Interim omgevingsverordening. De keuzes uit de omgevingsvisie zijn vastgelegd in regels: de Interim

omgevingsverordening. Hieronder wordt een toetsing aan de Interim omgevingsverordening en de Brabantse Omgevingsvisie behandeld,

Toetsing aan Interim omgevingsverordening

De Interim omgevingsverordening van provincie Noord-Brabant, geconsolideerd op maart 2022, is tot stand gekomen door de verschillende regelingen op provinciaal niveau over de fysieke leefomgeving samen te voegen. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies.

De Interim omgevingsverordening bevat rechtstreeks geldende regels (hoofdstuk 2) voor activiteiten voor hoofdzakelijk burgers en bedrijven. Hieronder vallen milieubeschermingsgebieden, zoals grondwaterbescherming, stilte gebieden, provinciale wegen en varend ontgassen. In hoofdstuk 3 zijn de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen bij de uitvoering van hun bevoegdheden in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Deze regels gelden ook voor omgevingsvergunningen waarmee wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Hier is bij de ontwikkeling van de MCT spraken van. Het zijn deze rechtstreeks geldende regels en instructieregels die relevant zijn voor deze ruimtelijke onderbouwing.

Volgens de Interim omgevingsverordening zijn regels ten aanzien van de volgende thema's van toepassing op de locatie van Noordland 12 t/m16 en MCT:

- groenblauwe mantel;
- landelijk gebied;
- rivierbed;
- ontgassingsvrij gebied;
- Stedelijk gebied.

Ter plekke van de beoogde ontwikkelingen zijn tevens regels van toepassing die betrekking hebben op landbouw en veehouderij. Deze regels blijven hier buiten beschouwing. Ter plekke van de terminal is ook de aanduiding vaarweg opgenomen in de Interim omgevingsverordening met een verwijzing naar de vaarwegbeheerder. Over de ontwikkeling van de terminal heeft afstemming plaatsgevonden met vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat. Deze afstemming is geformaliseerd in de watervergunning.

Hieronder wordt per thema dat van toepassing is een onderbouwing gegeven, waarom het initiatief niet in strijd is met de Interim omgevingsverordening.

Groenblauwe mantel

De locatie van de MCT is aangewezen als groenblauwe mantel. In de groenblauwe mantel (artikel 3.32 Interim omgevingsverordening) zijn eisen gesteld aan het behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken. Ontwikkelingen in de groenblauwe mantel moeten gepaard gaan met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden. Op de projectlocatie zijn ecologische en landschappelijke waarden aanwezig en is waterkwaliteit van belang. Hoe het project een bijdrage levert aan deze punten is hieronder beschreven.

De effecten van de ontwikkeling op ecologische waarden zijn uitvoerig getoetst (zie ook Hoofdstuk 4.1). Uit dit soortenonderzoek blijkt dat de werkzaamheden leiden tot het verdwijnen van vaste voortplanting-, rust- en verblijfplaatsen van de wezel. Ook verdwijnt circa 3 ha leefgebied voor de wezel. Daarbij vindt overtreding plaats van artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming en dient een ontheffing voor de wezel te worden aangevraagd. Als onderdeel van deze aanvraag ontheffing Wet natuurbescherming is een activiteitenplan opgesteld waarin compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen. Als compenserende maatregel wordt het leefgebied van de wezel uitgebreid naar de naastgelegen Molenplaat. Deze compenserende maatregel wordt nader toegelicht in de ontheffing ingevolge de Wet natuurbescherming. Daarnaast is het projectgebied gelegen naast Natuur Netwerk Brabant (NNB). Hoofdstuk 4.1 beschrijft eveneens de effecten van de ontwikkeling op dit NNB-gebied. De conclusie is dat geen sprake van

aantasting van NNB waarmee de ontwikkeling voldoet aan artikel 3.16 van de Interim omgevingsverordening.

De realisatie van de MCT vindt plaats in de nabijheid van het KRW-waterlichaam Zoommeer, Eendracht. Voor de ontwikkeling van de MCT is beoordeeld of de waterkwaliteit nadelig beïnvloed wordt door de realisatie van de MCT en of dit nadelig is voor de kwaliteitsdoelen die RWS heeft geformuleerd voor het waterlichaam Zoommeer, Eendracht. Ook is beoordeeld of reeds genomen KRW-maatregelen in de omgeving van het projectgebied niet benadeeld worden. De realisatie van de MCT heeft effect op de kwaliteitselementen macrofauna, vis, oeverplanten en waterplanten. Het gaat om tijdelijke effecten van vertroebeling, sedimentatie en verstoring (bijvoorbeeld door geluid), en om permanente effecten van fysieke aantasting (verlies van ecologisch relevant areaal) en veranderd habitat. Tijdelijke effecten door vertroebeling en sedimentatie worden zoveel mogelijk beperkt door de aannemer voorschriften met betrekking tot het baggeren mee te geven. Binnen KRW-waterlichaam Zoommeer, Eendracht zijn compensatiemogelijkheden aanwezig direct ten noorden van de Molenplaat. Nadere afstemming over de invulling van compensatie vindt plaats met Rijkswaterstaat. Met inbegrip van de voorschriften ten behoeve van het baggeren en nader vast te stellen compenserende maatregelen worden negatieve effecten als gevolg van de realisatie van de nieuwe MCT voldoende vereffend. Aangezien de eisen voor waterkwaliteit ook gelden vanuit de Waterwet, is de volledige onderbouwing onderdeel van de watervergunning.

Voor de realisatie van Noordland 12 t/m 16 en MCT zijn de effecten op landschapselementen, contrast en zichtlijnen beoordeeld. Het effect op de kering als landschapselement is beperkt, leidt niet tot een aantasting van deze contrastlijnen en heeft geen significant effect op zichtlijnen. Daarnaast heeft de afwijking van het bestemmingsplan waarop deze ruimtelijke onderbouwing van toepassing is slechts een beperkte toename van de MCT tot gevolg. Het vigerende bestemmingsplan maakt immers al een terminal mogelijk.

De conclusie is dat de duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken in voldoende maten zijn afgewogen bij de totstandkoming van dit plan waarmee een positieve bijdrage aan de bescherming van deze waarden is gegeven. Hiermee wordt voldaan aan de eisen voor de groenblauwe mantel.

Landelijk gebied

In het landelijk gebied is bepaald dat de ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Binnen dit thema moet gemotiveerd worden dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd. In hoofdstuk 4.9 is beschouwd wat het effect van de ontwikkeling is op het landschap en hoe met eventuele negatieve effecten wordt omgegaan. Daarnaast past de ontwikkeling van de MCT in de gemeentelijke visie op de ontwikkeling van het industrieterrein Noordland aan de rand van Bergen op Zoom. De uitvoering wordt geborgd middels de omgevingsvergunning. De uitvoering moet immers plaatsvinden conform de omgevingsvergunning. De bescherming van de het landelijke gebied conform de Interim omgevingsverordening is hiermee voldoende gewaarborgd.

Rivierbed

In overleg met Waterschap Brabantse Delta en Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt om te voldoen aan de regels van het rivierbed en de bescherming tegen overstroming (artikel 3.34 Interim omgevingsverordening). Via de watervergunning worden de waterbelangen op het gebied van waterveiligheid, waterkwaliteit en scheepsvaart gewaarborgd. De verwachting is dat de aangevraagde watervergunning verleend gaat worden. Zie tevens hoofdstuk 4.3 voor de watertoets. De bescherming van het rivierbed en de bijbehorende waterbelangen zijn hiermee gewaarborgd.

Ontgassingsvrij gebied

Het is verboden om in Ontgassingsvrij gebied restladingdamp van aardolieproducten die bestaan uit meer dan 10 % benzeen te emitteren. Schepen die 'natte' stoffen vervoeren moeten na het lossen van een vloeibare lading soms de ladingtanks ontgassen. Varend ontgassen is onwenselijk en mogelijk schadelijk voor omwonenden, de bemanning van schepen en het milieu. Schepen die van of naar de MCT varen vervoeren meestal containers. Ook bij containers kan sprake zijn van ontgassen. Hiervoor biedt de MCT een speciale voorziening voor onder andere gasmetingen en ontgassing. Voor te ontgassen containers wordt een procedure opgesteld met daarin ten minste:

- plaats van ontgassen van container;
- uitvoeren van eindmeting;
- verwijzing naar noodplan.

Hiermee is geen sprake van ontgassing van restladingdamp van aardolieproducten en vindt de ontgassing van containers gecontroleerd plaats. De MCT voldoet hiermee aan de Interim omgevingsverordening ten aanzien van ontgassing.

Stedelijk gebied

Voor stedelijke ontwikkelingen benoemd de Interim omgevingsverordening dat bij ontwikkelingen in stedelijk gebied sprake moet zijn van een duurzame stedelijke ontwikkeling (artikel 3.42 Interim omgevingsverordening). Dit is van toepassing op Noordland 12 t/m 16. Voor Noordland 12 t/m 16 is geen sprake van een afwijking van het bestemmingsplan. Voor Noordland 12 t/m 16 is ook sprake van een duurzame stedelijke ontwikkeling waarbij rekening is gehouden met een veilige en gezonde leefomgeving, de productie van duurzame energie, de gevolgen van klimaatverandering, duurzame mobiliteit en een duurzame circulaire economie.

Voor een veilige en gezonde leefomgeving zijn de effecten op het milieu en de leefomgeving van Noordland 12 t/m 16 in het kader van de omgevingsvergunning milieu onderzocht. Voorzieningen op de MCT, zoals walstroom, elektrisch varen, blusvoorzieningen en luchtfilters zorgen voor een veilige en gezonde leefomgeving. De milieueffecten voldoen daarnaast aan de wettelijke eisen. Voor de productie van duurzame energie worden de daken van alle magazijnen voorzien van zonnepanelen. Hiermee wordt het grote dakoppervlak optimaal benut. Met de gevolgen van klimaatverandering is rekening gehouden door te voorzien in voldoende afvoercapaciteit van hemelwater. Het regenwater wordt vanuit de inrichting direct op het oppervlaktewater geloosd. De kering tussen MCT en Noordland 12 t/m 16 behoudt de grasbekleding (behalve bij de plekken waar de wegen overheen gaan) en vormt een groene zone binnen de inrichting. Daarnaast is bij de wachtzone voor vrachtwagens bij Noordland 16 en bij de parkeerplaatsen aan de zuidwestzijde van de inrichting ruimte voor groen beoogd. Door de combinatie van deze groenzones zijn zo veel mogelijk ruimtes benut ten behoeve van infiltratie van water en het tegengaan van hittestress. Aangezien op de daken zonnepanelen zijn voorzien, is de ruimte voor groene daken beperkt. Duurzame mobiliteit binnen Noordland 12 t/m 16 wordt benut door het gebruik van elektrische terminaltrekkers zodra deze beschikbaar zijn op de markt. De verwachting is dat elektrische terminaltrekkers binnen 5 jaar beschikbaar komen. Noordland 12 t/m 16 draagt bij aan een duurzame circulaire economie door middel van de dagelijkse bedrijfsvoering. Mepavex werkt jaarlijks aan afvalpreventieonderzoeken en energiebesparing om de bedrijfsvoering te verduurzamen. Op basis van deze punten is de conclusie dat Noordland 12 en 16 en MCT bijdraagt aan een duurzame stedelijke ontwikkeling.

Zorgvuldig ruimtegebruik

De Interim omgevingsverordening benoemd ook dat voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving rekening gehouden wordt met een zorgvuldig ruimtegebruik, de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering en meerwaardecreatie (artikel 3.5). De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT past in een ontwikkeling die al geruime tijd door de gemeente Bergen op Zoom wordt gestimuleerd. Mede ingegeven door de wens om de containerterminal aan de huidige Theodorushaven te verplaatsen. De ontwikkeling van de MCT in combinatie met Noordland 12 t/m 16 zorgt voor de meerwaardecreatie van de verplaatsing van de terminal met de verdere ontwikkeling van het Noordland bedrijventerrein. Door middel van een Milieueffectrapportage is daarnaast een zorgvuldige afweging gemaakt van de effecten van de ontwikkeling op de omgeving. Naast de bedrijfsfuncties zijn functies van het projectgebied ten aanzien van waterveiligheid geïntegreerd in het plan. De ontwikkeling van

Noordland 12- t/m 16 sluit hiermee aan op een zorgvuldig ruimtegebruik, zoals voorzien in de Interim omgevingsverordening.

Conclusie

Volgens boven staande alinea's blijkt dat voldaan wordt aan de regels en eisen vanuit de Interim omgevingsverordening van provincie Noord-Brabant. In hoofdstuk 6 is een nadere onderbouwing gegeven ten aanzien van diverse omgevingsthema's,

Brabantse omgevingsvisie

Met de Brabantse Omgevingsvisie wil de provincie gaan werken volgens de uitgangspunten van de Omgevingswet. In december 2018 is de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld. De Brabantse omgevingsvisie vervangt 4 provinciale beleidsplannen: beleidsplannen over milieu en water (PMWP), verkeer en vervoer (PVVP), ruimtelijke ordening (Structuurvisie RO) en natuur (BrUG) .

De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, en 'klimaatproof' Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie.

De Brabantse Omgevingsvisie heeft een basisopgave en vier hoofdogaven. De basisopgave van de Brabantse Omgevingsvisie is 'werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit'. De vier hoofdogaven komen daar uit voort en zijn daarmee verankerd.

De ontwikkeling van Noordland 12 t/m16 en MCT past binnen de hoofdogave 'werken aan de slimme netwerkstad'. In deze opgave wordt gekeken naar het verbinden van stad, land en internationaal en verbeteren van mobiliteit. Door de bouw van de containerterminal en opslaglocaties Noordland 12 t/m 16 op het bedrijventerrein Noordland ontstaat een betere verbinding voor de op- en overslag van chemische stoffen. De reden hiervoor is dat de nieuwe terminal een belangrijke (internationale) schakel vormt in de scheepvaart van en naar Antwerpen en Rotterdam. Zoals eerder beschreven geeft de MCT de mogelijkheid containers met gevaarlijke stoffen en met koopmansgoederen van schepen met een kleinere callsize 'te verzamelen' op een schip met een grotere callsize en hiermee de verbinding met de havens van Antwerpen en Rotterdam te vormen. Dit is in de huidige Theodorushaven niet mogelijk. Hierdoor maakt de MCT de verbinding van 'kleinere' binnenhavens met Antwerpen en Rotterdam mogelijk.

Ook hoofdogave 'werken aan een concurrerende, duurzame economie' is ook van toepassing. De ontwikkelingen van de terminal en de magazijnen creëren extra mogelijkheden voor de economie en verduurzaming. De terminal biedt kansen voor innovatie op het gebied van elektrisch varen. Elektrisch varen is een opkomende techniek die scheepvaart duurzamer maakt. De huidige elektrische schepen hebben onvoldoende bereik om op een accu van Antwerpen naar Rotterdam en andersom te varen. Daarom varen de elektrische schepen die routes niet. Door de MCT is het mogelijk voor tussen Antwerpen en Rotterdam een nieuw accupakket te laden in Bergen op Zoom. Tevens worden alle magazijnen voorzien van zonnepanelen voor de opwekking van duurzame energie. De opgewekte energie van de zonnepanelen kan worden opgeslagen in de accupakketten voor schepen. Ook wordt gezorgd voor walstroom, zodat de schepen daar gebruik van maken in plaats van de aggregaten op het moment dat zij aan de kade liggen. Op deze manier draagt Noordland 12 en 16 en MCT bij aan deze hoofdogave.

Conclusie

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het project past binnen de omgevingsvisie van provincie Noord-Brabant, omdat het aansluit bij de hoofdogaven 'werken aan de slimme netwerkstad' en 'werken aan een concurrerende, duurzame economie'.

12 t/m 16

3.5 Beleid en regels waterschap Brabantse Delta

Beleid buitendijks bouwen

Het waterschap Brabantse Delta heeft een beleidsnota buitendijks bouwen vastgesteld op 19 februari 2008. Het beleid is ontstaan om de dijken en waterkeringen te beschermen. De waterkeringen en dijken beschermen Nederland tegen hoogwater en wateroverlast en daarom is het belangrijk dat ze niet zomaar aangepast worden door andere partijen. De plannen voor nieuwe ontwikkelingen worden vanaf nu eerst beoordeeld op hun effecten. Indien geen negatieve effecten ontstaan voor de taken en verantwoordelijkheden van het waterschap volgt een positief wateradvies.

Conclusie

Voor het bouwen van de terminal is overleg geweest met het waterschap. De terminal is zodanig ontworpen dat geen negatieve effecten op de waterveiligheid ontstaan. Hiermee past MCT ook in het beleid buitendijks bouwen van het waterschap. Tevens is voor de realisatie van de terminal een watervergunning aangevraagd, waarvan de verwachting is dat deze verleend wordt.

Waterbeheerprogramma 2022-2027

Het ontwerp Waterbeheerprogramma is vastgesteld door het algemeen bestuur van waterschap Brabantse Delta. In het Waterbeheerprogramma staat hoe het waterschap haar taken in die programmaperiode uitvoert. Het is een belangrijk document waarmee het waterschap haar koers bepaalt. In het document staan doelstellingen en ambities van het waterschap. Het waterbeheerprogramma komt voort uit afspraken in de Omgevingswet. Bij het opstellen van het Waterbeheerprogramma werd aan organisaties en andere belanghebbenden om hun inbreng gevraagd. Maar ook met trends en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals klimaat, de inrichting van de ruimte en economische activiteiten is rekening gehouden in het Waterbeheerprogramma.

Een van de onderwerpen die het waterbeheerprogramma aankaart is waterveiligheid. Dit gaat over het beperken van de overstromingsrisico's - kortweg waterveiligheid. Aangezien MCT tegen een primaire waterkering aan wordt gebouwd is dit onderwerp van toepassing op het project. In overleg met het Waterschap is bij het ontwerp van de terminal rekening gehouden met het waarborgen van de waterveiligheid.

Conclusie

Het ontwerp van de containerterminal is in overleg met het waterschap tot stand gekomen. De terminal is zodanig vormgegeven dat geen negatief effect op de waterveiligheid ontstaat. Hiermee past MCT ook in het waterbeheerprogramma van het waterschap. Tevens is voor de realisatie van de terminal een watervergunning aangevraagd, waarvan de verwachting is dat deze verleend wordt.

3.6 Beleid en regels regio

Ruimtelijke visie 2030 West-Brabant

Het waterschap heeft in 2010 een visie opgesteld samen met 19 West-Brabantse gemeentes. De ruimtelijke visie is een overkoepelende ruimtelijke visie voor de samenwerkende gemeentes en gaat over de visie tot 2030. De visie bestaat uit 5 thema's. Hier wordt voor de drie relevante thema's een korte uitleg gegeven waarom Noordland 12 t/m 16 en MCT binnen de visie van West-Brabantse gemeentes past.

Arbeidsmarkt: Door het ontwikkelen van Noordland 12 t/m 16 en MCT worden meer arbeidskansen ontwikkeld. Dit draagt bij aan het creëren van meer werk en geeft daarmee antwoord op de groeiende vraag van de arbeidsmarkt.

Economie: Ook op gebied van economie werkt het project mee aan de visie van West-Brabant. Centraal staat namelijk 'toekomstbestendige bedrijventerreinen' waar de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT als toekomstbestendig bedrijventerrein op aansluit. Het doel van de terminal is om aan de toenemende

vraag te voldoen. Daarnaast biedt de terminal kansen voor toekomstige verduurzaming van de scheepsvaart middels elektrisch varen.

Mobiliteit: Ook mobiliteit is een van de thema's die op het project van toepassing zijn. Door de integratie van de containerterminal met de opslaglocaties op Noordland 12 t/m 16 ontstaat een efficiënte combinatie van op- en overslag van chemische goederen.

Conclusie

De ontwikkeling van de nieuwe containerterminal sluit aan bij de Ruimtelijke visie 2030 West-Brabant van het waterschap en de gemeenten in West-Brabant.

3.7 Beleid en regels gemeente Bergen op Zoom

Structuurvisie Bergen op Zoom

De planlocatie is geheel gelegen op het grondgebied van de gemeente Bergen op Zoom. De gemeenteraad heeft in 2011 de Structuurvisie Bergen op Zoom vastgesteld. Hierin is het belangrijkste ruimtelijke beleid uit diverse beleidsnota's opgenomen en op elkaar afgestemd. Het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, groen, economie, verkeer, milieu en gebiedsontwikkeling. De structuurvisie is geen op zichzelf staand document, maar bevat het beleid voor gebieden en verwijzingen naar beleidsstukken waarmee de bredere context van het ruimtelijke beleid duidelijk wordt.

In de structuurvisie staat de containerterminal vermeld, dit betreft de volgende teksten:

Pagina 24: 'Voor zover nog beschikbaar kan er nog grond uitgegeven worden op de bestaande terreinen. De huidige terreinen worden zo optimaal mogelijk uitgegeven. Hierdoor kan de ontwikkeling van nieuw terrein zo lang mogelijk worden uitgesteld. Op bedrijventerrein Noordland en Oude Molen is nog capaciteit beschikbaar. Verdere uitgifte van bedrijventerrein Noordland kan gecombineerd worden met een de aanleg van een containerterminal.'

Pagina 33: 'Planontwikkeling bedrijventerrein: In Bergen op Zoom is bedrijventerrein Noordland in aanbouw waarbij de aanleg van een containerterminal in onderzoek is.'

Pagina 36: Projectenlijst uitvoeringsparagraaf onder 'planontwikkeling bedrijventerrein'

De bouw van de containerterminal is opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Bergen op Zoom. De gemeente staat hiermee achter de ontwikkeling ziet de ontwikkeling passen binnen de integrale ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente.

Conclusie

De ontwikkeling van de nieuwe containerterminal sluit aan bij de Structuurvisie van de gemeente Bergen op Zoom.

4

ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Ongeveer 25 jaar geleden is het idee voor de aanleg van een nieuwe containerterminal ontstaan. Deze ontwikkeling heeft geleid tot een MER voor een nieuw bestemmingsplan in 2002. Deze is herzien in 2009 ten behoeve daarvan is een aanvulling op het MER gemaakt genaamd 'Bergen op Zoom-Theodorushaven/Noordland- aanvullend milieueffectrapport' uit 27 augustus 2008. Op basis van deze m.e.r.-procedures is het bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland vastgesteld dat reeds mogelijkheden biedt voor de realisatie van een containerterminal. In het MER is destijds een uitgebreide alternatievenafweging uitgevoerd over locatie en inrichting. In het huidige voornemen wordt de terminal gerealiseerd op de voorkeurslocatie die ook bestemd is in het bestemmingsplan uit 2009 en later in de herziening van 2016. Om inzichtelijk te maken welke alternatieven zijn afgewogen en dat deze afweging nu nog voldoet, wordt hieronder een samenvatting van het toentertijd doorlopen proces gegeven. Voor de containerterminal op deze locatie zijn reeds alternatieven afgewogen, maar het huidige voornemen wijkt op een aantal punten af van het voornemen uit 2002. De analyse in hoeverre het huidige voornemen past binnen de eerder gemaakt afwegingen, wordt in dit hoofdstuk aangegeven.

4.1 Alternatieven

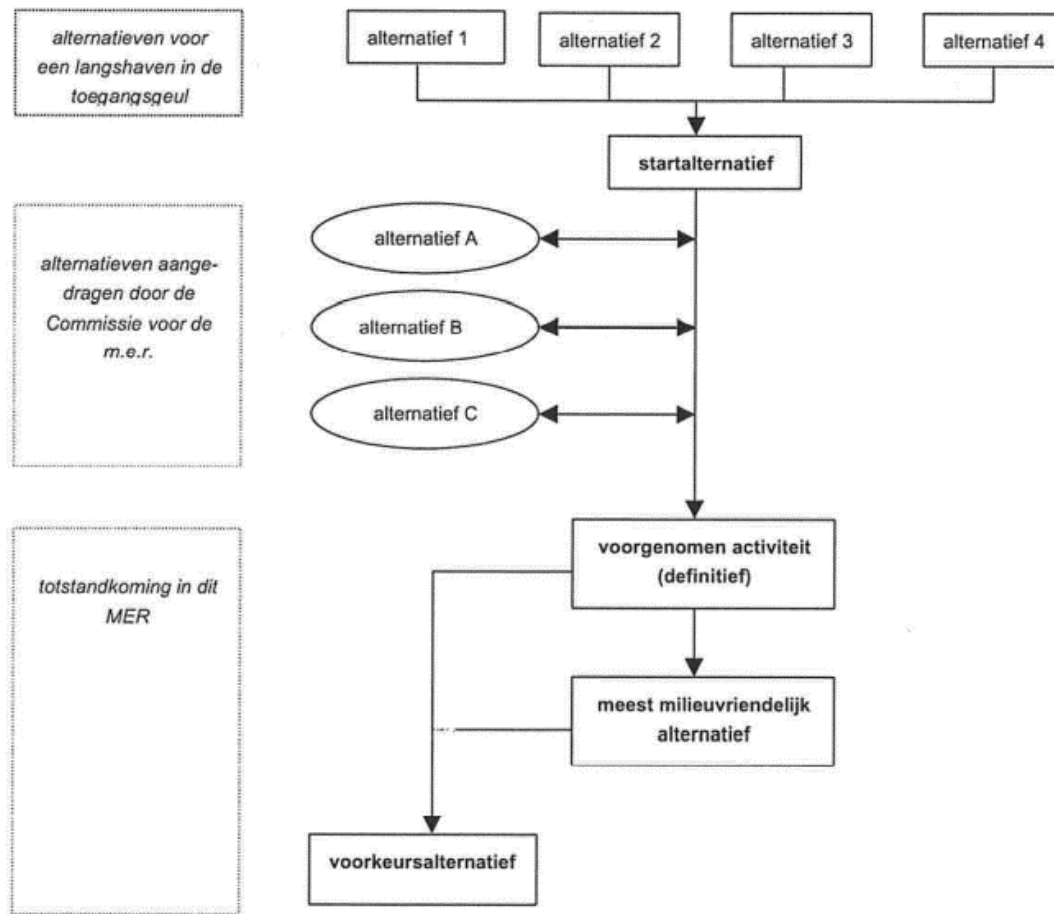
Ten behoeve van het MER uit 2002 zijn verschillende alternatieven aan de orde gekomen.

Allereerst zijn alternatieven voor een langshaven in de toegangsheul afgewogen in een studie voorafgaand aan het MER. Uit deze alternatieven is een startalternatief geselecteerd dat vervolgens in het MER is getoetst aan drie alternatieven, die door de Commissie voor de m.e.r. zijn aangedragen. Van de uit deze vergelijking resulterende voorgenomen activiteit zijn vervolgens de gevolgen voor het milieu bepaald en is aangegeven welke optimalisaties beschikbaar zijn, gericht op het verder voorkomen dan wel verder beperken van negatieve gevolgen.

Op basis van de beschikbare optimalisatiemaatregelen is vervolgens vanuit de voorgenomen activiteit, het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) geconstrueerd. Het MMA kan worden omschreven als 'het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover als mogelijk, worden beperkt.' Vervolgens is vanuit de definitieve voorgenomen activiteit en het MMA, het voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief heeft de basis gevormd voor het uiteindelijke bestemmingsplan.

Een overzicht van dit selectieproces wordt gegeven in afbeelding 4.1.

Afbeelding 4.1 Overzicht alternatieven MER MCT 2002



Startalternatief

Voorafgaand aan het MER in 2002 heeft de gemeente Bergen op Zoom een aantal (locatie)alternatieven voor een buitenhaven in de toegangsgemaal bestudeerd. Naast de eventuele mogelijkheid van een insteekhaven zijn in deze studie vier alternatieven voor een langshaven in beschouwing genomen.

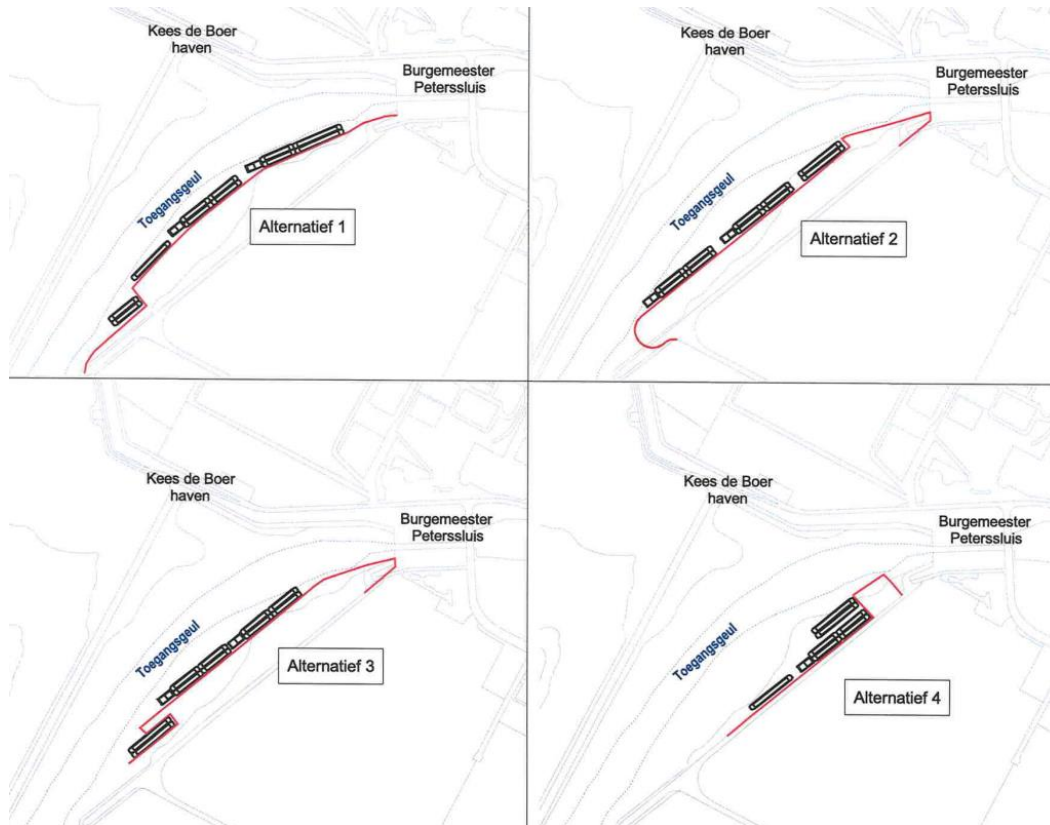
De insteekhaven werd na een korte analyse op grond van zowel veiligheidsaspecten als milieu- en financiële overwegingen als onhaalbaar beschouwd. De gemeente Bergen op Zoom concludeerde op grond van deze studie dat voor een nieuwe haven in de toegangsgemaal, een langshaven, de meest kansrijke optie was. Een afweging van alternatieven voor de langshaven (afbeelding 4.2) heeft geleid tot een startalternatief met een kade evenwijdig aan de kruin van de bestaande dijk (alternatief 2).

Het startalternatief bevat een kadeterrein met een lengte van circa 600 meter. De breedte van het kadeterrein is afgestemd op het bereik van een gangbare containerlaad- en loskraan: 60 meter. De volgende kadetypen met overslagfuncties zijn onderdeel van het startalternatief geweest:

- natte bulkkade: overslag van tankschepen;
- containeroverslagkade;
- multipurposekade: overslag van droge bulk, stukgoed, natte bulk in containers en containers;
- roll-on/roll-off kade: overslag van rollend materieel.

Dit startalternatief is nader uitgewerkt in het MER in 2002.

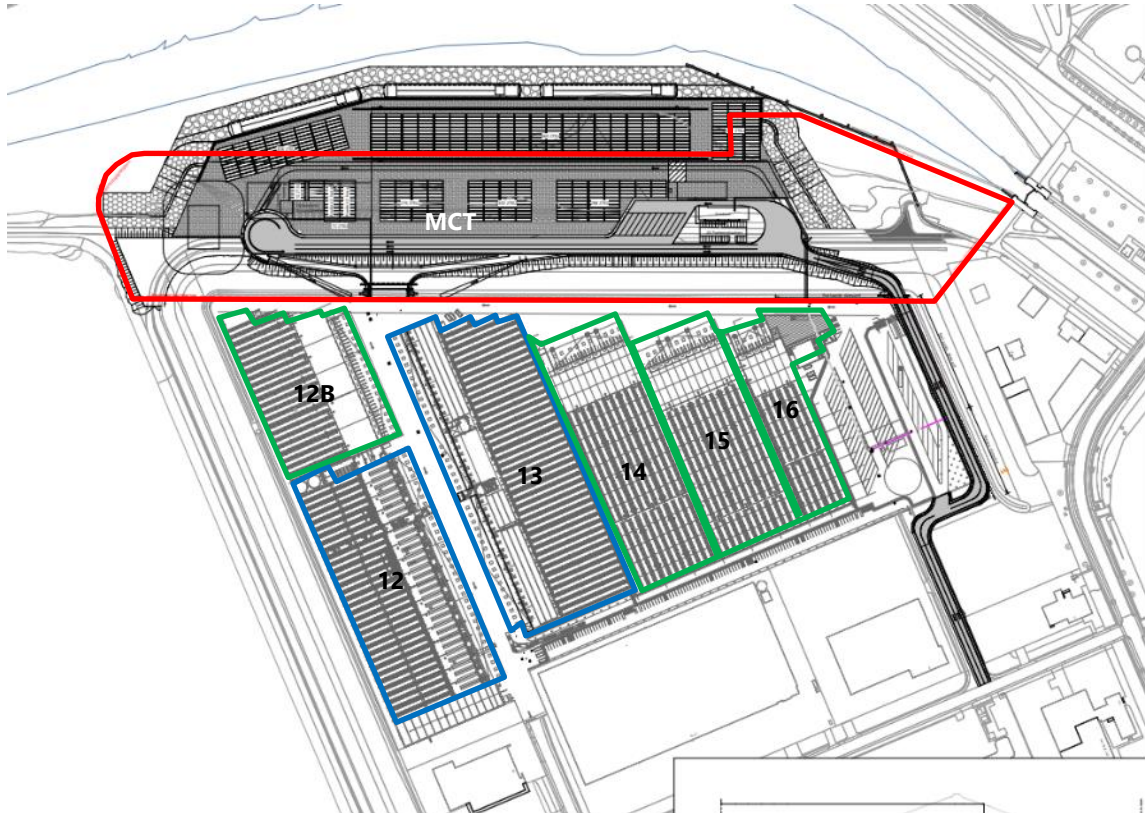
Afbeelding 4.2 Alternatieven langshaven uit studie gemeente Bergen op Zoom voorafgaand aan MER 2002



Vergelijking met huidige plan

Ten opzichte van het huidige plan zijn de activiteiten die in het startalternatief zijn opgenomen meer divers. De natte bulkkade, multipurposekade en roll-on/roll-off kade zijn geen onderdeel van het huidige ontwerp. De activiteiten van de huidige plannen zijn hiermee eentoniger, waardoor ook de effecten eenvoudiger te bepalen zijn. Daarnaast is de lengte van de terminal in de huidige plannen korter, maar is de terminal in de breedte groter, zie afbeelding 4.3. De rode stippellijn geeft de begrenzing van de functie containerterminal in het vigerende bestemmingsplan aan. Deze lijn komt overeen met de begrenzing van het ontwerp ten tijde van het opstellen van het MER in 2002 en 2006.

Afbeelding 4.3 Het nieuwe ontwerp vs. Bestemmingsplan



Alternatieven commissie-m.e.r.

Vervolgens heeft de commissie-m.e.r. in haar advies voor de inhoud van het MER uit 2002 aangegeven dat naast het startalternatief ook de (on)mogelijkheden en de voor- en nadelen van de volgende alternatieven behandeld moesten worden:

- alternatief A: optimalisatie van de huidige Theodorushaven als binnenhaven, inclusief bijbehorende infrastructuur;
- alternatief B: een insteekhaven parallel aan de zuidelijke waterkering;
- alternatief C: een langshaven langs de zuidwestelijke zijde van Noordland.

De toetsing van de alternatieven uit de richtlijnen voor het MER aan de ambities en doelstellingen van de gemeente Bergen op Zoom, heeft in het MER van 2002 tot de volgende conclusies geleid:

- alternatief A: optimalisatie van de Theodorushaven biedt onvoldoende mogelijkheden voor het positioneren van de gewenste havenfuncties en biedt voor de langere termijn onvoldoende havencapaciteit. Met name zijn de roll-on/roll-off faciliteiten onvoldoende/ niet integreerbaar in de huidige Theodorushaven en is overslag van natte bulk (gevaarlijke stoffen) in het kader van veiligheid ongunstig. Ten aanzien van het infrastructurele knelpunt biedt dit alternatief daarnaast geen reële opties;
- alternatief B: een insteek graven in de toegangseul biedt in principe voldoende mogelijkheden om alle gewenste overslagfuncties in te vullen. De bijkomende negatieve effecten van de insteekhaven zijn echter duidelijk aanwezig. De insnijding in Noordland is zeer ongunstig voor de hoeveelheid uitgeefbaar bedrijfsterrein op Noordland en voor de verder verkaveling van het terrein. Tevens resulteert de insnijding in een verhoudingsgewijs grote hoeveelheid af te graven grond. Tenslotte leidt de insteekhaven tot nautische beperkingen;
- alternatief C: een langshaven aan de zuidzijde van Noordland biedt goede mogelijkheden om invulling te geven aan de ambities en doelstellingen van de gemeente. Nadeel is echter de minder gunstige ontsluiting van de haven via het spoor, vanwege het inefficiënte ruimtebeslag op Noordland.

De toetsing van de alternatieven uit de richtlijnen voor het MER aan de meest van belang zijnde milieuthema's heeft in het MER van 2002 tot de volgende conclusies geleid:

- alternatief A: ten opzichte van het startalternatief scoort de optimalisatie van de huidige Theodorushaven, verhoudingsgewijs veel gunstiger op de milieuthema's, en dan met name op de thema's landschap en natuur. Vooral het behoud van landschapselementen en habitats als de bestaande waterkering en de aanwezige schor in de toegangsgoed, zijn hiervan de oorzaak;
- alternatief B: ten opzichte van het startalternatief scoort een insteekhaven bij de toegangsgoed, verhoudingsgewijs iets gunstiger op de milieuthema's, en dan met name op de thema's natuur en water. Vooral het gedeeltelijke behoud van de aanwezige schor bij realisatie van de steekhaven is hiervan de oorzaak. Verder zorgt de mogelijke afsluiting van het havenbassin bij de insteekhaven voor een lichte plus op het gebied van verontreiniging van het oppervlaktewater;
- alternatief C: ten opzichte van het startalternatief scoort een langshaven aan de zuidwestzijde van Noordland, verhoudingsgewijs ongunstiger op de milieuthema's, en dan met name op de thema's landschap en natuur. Positief is het behoud van de aanwezige schor in de toegangsgoed. Nadelig is de verstoring van de zichtlijnen en van het contrast tussen het Zoommeer en het stedelijk-industrieel gebied en van de aantasting van de waardevolle zuidwestelijke waterkering rondom Noordland. De invloed op het Zoommeer is duidelijk aanwezig, ook in de verstoring van Vogelrichtlijnsoorten.

Op basis van deze toetsing concludeert het MER uit 2002 dat geen eenduidige voorkeur uitgesproken kan worden voor één van de vier alternatieven. Gesteld wordt dat de drie aanvullende alternatieven uit de richtlijnen voor het MER allen geen volwaardige vervangers van het startalternatief zijn, enerzijds door de (te) beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de havencapaciteit en -faciliteiten, anderzijds door een ongunstigere beoordeling op (een aantal) milieuthema's.

Het startalternatief biedt weliswaar de beste mogelijkheden om invulling te geven aan de ambities en doelstellingen van de gemeente Bergen op Zoom, maar scoort verhoudingsgewijs negatief op de milieuthema's landschap en natuur (een langshaven aan de zuidwestzijde van Noordland scoort hierbij overigens meer negatief). Anders gezegd, het startalternatief vormt het beste alternatief om invulling te geven aan de 'technische' haalbaarheid, maar heeft op milieugebied enkele tekortkomingen. In de fase voorafgaand aan de m.e.r.-procedure in 2002 heeft de gemeente kenbaar gemaakt een relatief groot belang te hechten aan de technische haalbaarheid.

Totstandkoming huidige plan

Het huidige plan is tot stand gekomen door verschillende inpassingen te vergelijken. Voor het ontwerp bij de primaire waterkering zijn varianten gemaakt met een terminal volledig buiten de zonerings van de kering en varianten waarbij in de zonerings objecten worden geplaatst. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een ontwerp in de zonerings van de kering waarbij een vloeiend verloop is van de terminal, zonder grote verspringingen, op een minimale hoogte van NAP +3,50 m. Het ontwerp is zo ingericht dat in de kernzone geen elementen in de ondergrond worden aangebracht. Voor de vaarweg zijn in overleg met Rijkswaterstaat verschillende variaties beschouwd zijn aanpassingen aan de terminal qua oriëntatie en afmetingen maar ook een verlegging van de vaarweg. Met de optimalisatie van de vaarweg (verkleinen van de genormeerde bodembreedte van 97,5 m naar 75 m) en het huidige ontwerp van de containerterminal, ligt de fysieke terminal buiten de vrijwaringszone van de vaarweg. De resterende breedte van de vaarweg is voldoende voor de classificatie van de vaarweg. De afgemeerde schepen en de gieken van de kranen liggen wel in de vrijwaringszone, maar dat is niet ongebruikelijk bij langshavens. Hiermee voldoet de ontwikkeling van de terminal aan de RVW2020. Voor de afhandeling van de containers zijn verschillende indelingen van de terminal beschouwd en ook verschillende afmetingen van kranen. Aspect die hierin de keuze bepaald heeft, is de mate waarin containers van schip-schip of schip-vrachtwagen gaan. Als belangrijk aspect is in de laatste versie van de terminal de mogelijkheid toegevoegd om met elektrische schepen te varen en accupakketten te laden en te verwisselen. Voor het verhandelen van containers met specifieke stoffen is de indeling van terminal geoptimaliseerd om de opslag te laten voldoen aan veiligheidseisen.

Vergelijking alternatievenafweging met huidige plan

Ten opzichte van de huidige plannen bevatten het startalternatief en de alternatieven van de commissie m.e.r. een paar verschillen die voor de alternatievenafweging op basis van het advies van de commissie-m.e.r. van belang zijn.

Voor de ambities en doelstelling van de gemeente Bergen op Zoom geldt dat voor alternatief A geen sprake meer is van roll-on/roll-off faciliteiten. De huidige plannen richten zich volledig op een containerterminal en in beperkte mate tot multi-purpose kade voor overslag van grote stuk-goederen. De ruimte voor roll-on/roll-off faciliteiten wordt vervangen door containeroverslag. Van de overslag van natte bulk is gedeeltelijk sprake, aangezien dit via containers gaat en nog steeds sprake is van de overslag van gevaarlijke stoffen. Het infrastructurele knelpunt verschuift van spoor naar meer vrachtwagenbewegingen en blijft hiermee in stand. De conclusies ten aanzien van alternatief A blijven hiermee grotendeels in stand.

Voor alternatief B is de uitgeefbaarheid van bedrijfsterrein op Noordland veranderd in grotendeels in gebruik zijn van het Noordlandterrein (Noordland 12-13) in de huidige situatie. Dit zorgt ervoor dat dit alternatief in de huidige situatie niet reëel is.

Voor alternatief C geldt dat de ongunstige ontsluiting aan de zuidwestzijde van Noordland via het spoor in de huidige plannen geen knelpunt is, omdat het vervoer via vrachtwagens plaatsvindt. De ongunstige ontsluiting aan de zuidwestzijde van Noordland is ook op de huidige plannen van toepassing, maar in mindere mate.

De beoordeling van milieuthema's voor de alternatievenafweging op basis van het advies van de commissie-m.e.r. blijft hetzelfde. De natuurlijke en landschappelijke situatie is niet gewijzigd ten aanzien van het huidige plan.

Conclusie

De conclusies uit het MER van 2002 hebben niet tot gevolg dat voor het huidige plan een aanvullende alternatievenafweging moet plaatsvinden. Op basis daarvan en vanuit de historische ontwikkeling (gewenst vertrek uit Theodorushaven) is de conclusie dat de voorgenomen locatie de enige mogelijkheid in het MER is.

De toevoeging van Noordland 12 t/m 16 is nieuw maar leidt niet tot wijziging van de conclusies voor het deel van de terminal. Daarnaast zorgt de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 niet voor een ruimtelijke ontwikkeling, waarvoor een MER moet worden opgesteld, aangezien deze ontwikkeling past binnen het bestemmingsplan. Deze ontwikkelingen worden wel meegenomen in de effectbeoordelingen omdat Noordland 12 t/m 16 en MCT één inrichting vormen.

4.2 Varianten

MCT wenst te gaan voorzien in het meer elektrisch varen van de binnenscheepvaart. De locatie Bergen op Zoom ligt op de verbinding tussen de haven van Rotterdam en Antwerpen. Deze afstand is voor een binnenvaarschip met één accupakket te groot. Het vernieuwen van het accupakket op de route is noodzakelijk, waardoor de locatie Bergen op Zoom ideaal is gelegen. Een accupakket wordt opgeslagen in een container, die op het terrein van MCT opgeladen kan worden. Een schip kan door aanmeren bij MCT een leeg accupakket laten lossen en een vol accupakket teruggeplaatst krijgen. Het laden van de accu's is mede mogelijk door de aanwezige zonnepanelen op het dak van Noordland 12 tot en met 16. De opslag en het laden van de accupakketten vindt op een specifieke locatie op het terrein plaats.

Als variant worden de effecten beschouwd die gerealiseerd kunnen worden als elektrisch varen wordt doorgevoerd. Het elektrisch varen is momenteel nog in ontwikkeling en is, zoals eerder benoemd, momenteel economisch en technisch niet haalbaar. Als het wel haalbaar is, kan dat invloed hebben op de volgende effecten:

- geluid;
- lucht;
- stikstof;
- gezondheid;

In het hoofdstuk over milieueffecten wordt bij deze effecten onderscheid gemaakt tussen de effecten met en zonder elektrisch varen.

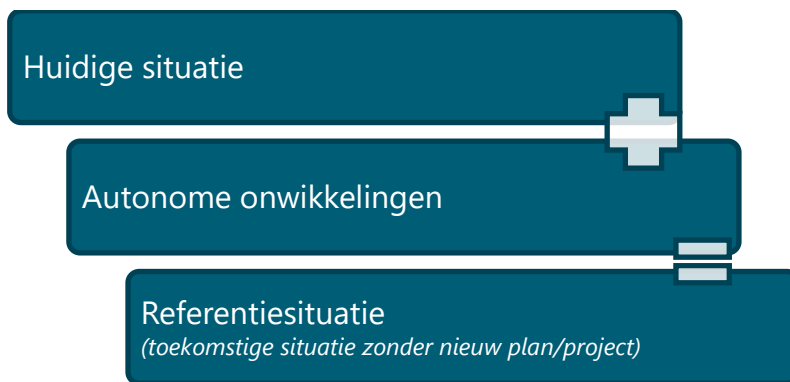
Daarnaast worden in het MER ontwerpkeuzes van de inrichting toegelicht. Hierbij wordt onder andere ingegaan op het ontwerp van de terminal ten opzichte van de vaarweg. De ruimte rondom de vaarweg, die in beheer is bij RWS, is op de locatie van de terminal namelijk beperkt.

5

REFERENTIESITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Een MER vergelijkt de effecten van een plan met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie én de autonome ontwikkeling, zie afbeelding 5.1. Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en referentiesituatie voor dit project en hoe de toetsing in de m.e.r. plaats vindt.

Afbeelding 5.1 Opbouw referentiesituatie



5.1 Huidige situatie

De huidige situatie bestaat uit de reeds ontwikkelde locaties Noordland 12 en 13. Beide locaties zijn vergund, gebouwd en in gebruik. De rest van het Noordlandterrein dat is beoogde voor 12 t/m 16 bestaat uit een opslagplaats voor containers, bestrating en braakliggend terrein. In de huidige situatie is geen containerterminal aanwezig, maar alleen een waterkering, schor en oppervlaktewater.

5.2 Autonome ontwikkelingen

Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkeling die reeds gepland zijn en die kunnen worden uitgevoerd binnen besluitvorming die daarover heeft plaatsgevonden ofwel beschikken over een definitieve omgevingsvergunning of Wnb-vergunning. De autonome ontwikkeling omvat alle ontwikkelingen en activiteiten die met enige zekerheid plaats vinden, ook al gaat de voorgenomen activiteit niet door.

In dit geval betreft dit de ontwikkelingen die mogelijk zijn binnen het huidige bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland, namelijk de volledige ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en een containerterminal binnen de aanduiding in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn binnen de bestemming Overig-Waterstaatswerken gronden bestemd:

'ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - terminal': tevens voor aan zee- en binnenvaart gebonden overslag, kade- of havengebonden bedrijven, transport en opslag van grondstoffen en producten ten behoeve van industriële bedrijfsactiviteiten voor zover deze behoren tot de categorie 3 tot en met 5.2 van de

Staat van Bedrijfsactiviteiten en de daarmee samenhangende voorzieningen als kaden, afmeervoorzieningen, ontsluitingswegen, leidingstroken, haventerreinen met bijbehorende werken en installaties.'

Het bestemmingsplan maakt op basis van deze bepaling een terminal mogelijk op de beoogde locatie, maar de vormgeving van de terminal in het huidige ontwerp past niet binnen de aanduiding uit het bestemmingsplan..

Ook is de locatie van Noordland 12 t/m 16 aangeduid als bedrijventerrein in het bestemmingsplan en is het de autonome ontwikkeling dat daar magazijnen worden gebouwd met dezelfde specificaties als het plan- en projectvoornemen. In het bestemmingsplan zijn binnen de bestemming Bedrijf namelijk mogelijk:

'ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 5.2: uitsluitend bedrijven behorende tot categorie 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1 en 5.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.'

Aangezien de bepalingen ten aanzien van de terminal en het bedrijventerrein een gedetailleerde beschrijving omvatten van de gebruiksmogelijkheden worden deze ontwikkelingen beschouwd als autonome ontwikkelingen.

Er is geen sprake van overige autonome ontwikkelingen in de nabijheid van het projectgebied. De naastgelegen terreinen op het Noordlandterrein zijn al in gebruik door bedrijven voor diverse activiteiten.

5.3 Referentiesituatie

De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie én de autonome ontwikkeling. De referentiesituatie in dit project is de situatie die in de toekomst ontstaat zonder afwijking van het bestemmingsplan, waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd, te weten de volledige ontwikkeling van bedrijventerrein Noordland en de containerterminal binnen de aanduiding in het bestemmingsplan. Over ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt heeft immers reeds bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden door het bevoegd gezag. Binnen deze besluitvorming heeft een afweging plaatsgevonden of de ontwikkelingen passen binnen beleidskaders en of de omgevingseffecten aanvaardbaar zijn. De ontwikkelingsmogelijkheden die binnen het bestemmingsplan worden geboden worden daarom als reële referentiesituatie beschouwd. In dit geval dus de ontwikkeling NL 12B, 14, 15 en 16 en daarbij het grootste deel van MCT alsmede de bestemming terminal, die buitendijks is gelegen.

5.4 Toetsing in het kader van de m.e.r.

Een MER vergelijkt de effecten van een project met de referentiesituatie. Voor de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om de effecten op het milieu te bepalen in het kader van de omgevingsvergunning, Wnb-vergunning, Wnb-ontheffing, ontgrondingsvergunning en watervergunning. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd in het kader van de volledige inrichting en toetsen aan de huidige situatie. Hiermee zijn de onderzoeken uitgebreider dan de toetsing aan de referentiesituatie in het kader van dit MER, aangezien de autonome ontwikkelingen niet zijn meegenomen. De conclusies in het kader van dit MER (toetsing aan referentiesituatie) zijn daarom valide, aangezien de effecten uit de onderzoeken per definitie ruimer zijn (toetsing aan huidige situatie).

In dit MER vindt eerst een toetsing van de verschillende milieuthema's plaats aan de huidige situatie, omdat hiermee aangesloten wordt op de onderzoeken en effectstudies die in het kader van de verschillende vergunningaanvragen zijn uitgevoerd (hoofdstuk 6.1 t/m 6.14). Vervolgens worden de conclusies van deze toetsing vertaald naar de referentiesituatie (hoofdstuk 6.15).

6

GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Dit hoofdstuk beschrijft eerst het beoordelingskader van de onderzoeken voor de verschillende milieuthema's en daarna de resultaten van de effectenbeoordeling. Bij de relevante onderzoeken voor elektrisch varen is onderscheid gemaakt tussen de effecten voor het bestaande ontwerp en de effecten van elektrisch varen.

Tabel 6.1 toont het beoordelingskader voor het milieueffectrapport. Het beoordelingskader is opgebouwd uit milieuaspecten en de criteria die beschrijven waaraan een aspect getoetst wordt.

Tabel 6.1 Beoordelingskader MER

Milieuaspect	Beoordelingscriteria	Methode
verkeer en vervoer (H6.1)	verkeersintensiteit gebruiksfase	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen
	verkeersafwikkeling gebruiksfase	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen
	verkeersveiligheid gebruiksfase	kwalitatief op basis van expert judgement
	verkeer en vervoer aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement
geur (H6.2) en luchtemissies	effecten geur emissies gebruiksfase	kwalitatief op basis van expert judgement
	effecten van luchtemissies gebruiksfase	kwantitatief
geluid (H6.3)	effecten van geluidsbronnen in de aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement
	effecten van geluidsbronnen in de gebruiksfase	kwantitatief binnen zonering op basis van zonemodel van omgevingsdienst Midden- en West-Brabant, kwalitatief buiten zonering op basis van methodiek van Handreiking industrielawaai
trillingen (H6.4)	effecten trillinghinder aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement
	effecten trillingshinder gebruiksfase	kwalitatief op basis van expert judgement
luchtkwaliteit (H6.5)	overschrijding grenswaarden NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief beoordeling op basis van Geomilieu model
natuur (H6.6)	gebiedsbescherming N2000 (incl. stikstofdepositie)	passende beoordeling met aanvullende natuurtoets (incl. AERIUS berekeningen)
	soortbescherming	sSoortenonderzoek (incl. veldbezoek)
	natuur Netwerk Brabant (NNB)	kwalitatief op basis van expert judgement
	houtopstanden	kwalitatief op basis van expert judgement
water (H6.7)	bergend vermogen en lozing Bergsche Diep	kwalitatief op basis van expert judgement
	waterveiligheid primaire waterkering	kwantitatieve beoordeling waterveiligheid op diverse faalmechanismen

	waterafvoer binnendijks	kwalitatief op basis van expert judgement
	scheepvaart	kwalitatief op basis van expert judgement
	afvalwaterstromen	kwalitatief op basis van expert judgement
bodem (H6.8)	(water)bodemkwaliteit	kwalitatief op basis van bureaustudie en indien noodzakelijk aanvullend veldonderzoek
	bodembescherming	kwalitatief op basis van NRB-toets
	conventionele explosieven	kwalitatief op basis van bureaustudie
landschap, cultuurhistorie en archeologie (H6.9)	landschappelijke waarden	kwalitatief op basis van expert judgement
	cultuurhistorische waarden	kwalitatief op basis van expert judgement
	archeologische (verwachtings)waarden	kwalitatief op basis van expert judgement
externe Veiligheid (H6.10)	(milieu)risico's gebruiksfase	milieurisicoanalyse (MRA) en kwantitatieve risico analyse (QRA)
gebruiksfunctie (H6.11)	gebruiksfunctie beperkingen	kwalitatief op basis van expert judgement
energie (H6.12)	energie verbruik en duurzaamheid	kwalitatief op basis van expert judgement
	klimaat adaptatie	kwalitatief op basis van expert judgement
gezondheid (H6.13)	diverse aspecten uit bovenliggende studies	kwalitatief op basis van expert judgement

Zoals bovenstaande tabel weergeeft worden effecten van de aanlegfase alleen voor de thema's geluid, verkeer en trillingen beoordeeld. De aanlegfase is voor de overige thema's niet significant en om die reden niet nader beschouwd in deze MER.

Wijze van beoordelen

Het MER beschrijft en beoordeelt de milieueffecten. Dit resulteert in één score per criterium. Dit oordeel kan variëren van sterk negatief tot en met sterk positief. Onderstaande algemene beoordelingschaal toont de vijf beoordelingsklassen die het MER hanteert.

Tabel 6.2 Voorbeeld beoordelingschaal

Score	Beoordeling
--	sterk negatief effect
-	licht negatief effect
0	neutraal, geen effect
+	licht positief effect
++	sterk positief effect

Bij elk onderzoek worden aan het eind van de paragraaf bij de conclusie een overzicht gegeven van wat onderzocht is voor welke fase en welke uiteindelijke score het is geworden.

6.1 Verkeer en vervoer

In het verkeerskundig onderzoek (zie Bijlage V) zijn de verkeerskundige effecten van de ontwikkelingen van MCT en Noordland 12 t/m16 in beeld gebracht. In dit onderzoek zijn de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten van de omliggende wegvakken geanalyseerd. Op basis daarvan is de afwikkeling van de belangrijkste kruispunten getoetst, rekening houdend met het toekomstige verkeersaanbod. Daarnaast zijn enkele verkeersveiligheidsknelpunten en de verkeersafwikkeling aansluiting A4 geanalyseerd. In het verkeersonderzoek is daarnaast rekening gehouden met een mogelijke ontwikkeling van een andere terminal aan de Van Konijnenburgweg.

Resultaten

Toekomstige verkeersintensiteiten Van Konijnenburgweg

Door de ontwikkeling van MCT en Noordland 12-16 en de mogelijk ontwikkeling van de containerterminal aan de Van Konijnenburgweg worden extra voertuigbewegingen verwacht bovenop de huidige aantallen. Uitgaande van de maximale capaciteit van MCT en Noordland 12-16 resulteert dit in de volgende verkeersintensiteiten waarbij de beoogde maximale etmaalwaarde verminderd is met de vergunde etmaalwaarde om de toename ten opzichte van de huidige situatie te bepalen:

- Noordland 12-16: 230 -130 = 100 vrachtwagens per etmaal en 55 - 5 = 50 personenauto's per etmaal;
- MCT: 70 - 18 = 52 vrachtwagens per etmaal en 24 personenauto's per etmaal;
- Tussen MCT/Noordland 12-16 en Sabic: 75 vrachtwagens per etmaal;
- Terminal Van Konijnenburgweg:150 vrachtwagens per etmaal.

Het verkeer vanuit Noordland, MCT en de terminal derden ontsluit via de Van Gorkumweg.

Voor de verdeling van deze toename zijn op basis van de tellingen op de Van Konijnenburgweg de volgende aannames gedaan:

- vrachtbewegingen verdelen zich gelijkmatig over de uren tussen 07.00 en 17.00 uur. Dit betekent in het drukste uur een toename van 10 % van het werkdagemaal;
- personenautobewegingen vinden voornamelijk plaats in de spitsperiodes. Dit betekent in het drukste uur een toename van 25 % van het werkdagemaal.

Tabel 6.17 geeft de verwachte verkeersintensiteiten op de Van Konijnenburgweg na ontwikkeling van MCT en Noordland 12 t/m16.

Tabel 6.3 Verkeersintensiteiten Van Konijnenburgweg 2025 na ontwikkeling MCT en Noordland 12 t/m 16. Tussen haakjes zijn de huidige aantallen opgenomen

Periode	Doorsnede mvt (aantal)	vracht (%)	ri. Noord mvt (aantal)	vracht (%)	ri. Zuid mvt (aantal)	vracht (%)
drukste uur ochtend: 8.00-9.00	(208)296	(33) 40	(116) 163	(30) 40	(93) 131	(36) 41
drukste uur avond: 16.00-17.00	(232) 320	(30) 38	(132) 181	(27) 36	(100) 139	(33) 39
werkdagemaal	(2.118)2.771	(37) 47	(1.055)1.431	(38) 49	(1.064)1.430	(36) 44

In de drukste uren van de ochtend- en avondspits zijn de vrachtpercentages op de Van Konijnenburgweg hoog. De totale intensiteiten blijven echter relatief laag. De Van Konijnenburgweg zelf is daarom door de ontwikkeling naar verwachting geen capaciteitsknelpunt vormt.

Toekomstige verkeersintensiteiten Van Gorkumweg

Uit de Staat van Mobiliteit Brabant - Intensiteiten van het Netwerk is een indicatie te krijgen van de aantallen vrachtwagens op de Van Gorkumweg. Deze intensiteiten zijn recent, waardoor aannemelijk is dat de vergunde situatie hier al onderdeel van uitmaakt. De tellingen zijn vergeleken met de beoogde situatie in

Tabel 6.4. Hieruit is op te maken dat in de beoogde situatie het aantal vrachtwagens op de Van Gorkumweg procentueel toeneemt. De helft van deze toename wordt veroorzaakt door de terminal aan de Van Konijnenburgweg en de andere helft door Noordland 12 t/m 16 en MCT. In de huidige situatie is de Van Gorkumweg en het kruispunt met de Van Konijnenburgweg echter geen knelpunt. Kijkend naar de absolute toename van het vrachtverkeer wordt in de beoogde situatie niet verwacht dat er capaciteitsproblemen ontstaan op de weg en het kruispunt.

Tabel 6.4 Vrachtwagens op Van Gorkumweg uit tellingen en in vergunde en beoogde situatie

Gegevens	Tellingen Van Gorkumweg	Beoogde situatie		
		Toename NRD+MCT	Toename terminal derden	Toename totaal
vrachtwagens per etmaal	686	+152	+150	+302
vrachtwagens per uur o.b.v. etmaalwaarde	28	+6	+6	+12
vrachtwagens in ochtendspits (7-9 uur)	85	+30	+30	+60
vrachtwagens per uur o.b.v. ochtendspits	43	+15	+15	+30
vrachtwagens in avondspits (16-18 uur)	74	+30	+30	+60
vrachtwagens per uur o.b.v. avondspits	37	+15	+15	+30

Verkeersafwikkeling

De verwachte afwikkeling op het kruispunt Conradweg - Van Konijnenburgweg is berekend met behulp van het intensiteitscriterium van SLOP. De methode van SLOP geeft met de toekomstige verkeersintensiteiten een a-waarde van 0,28. Dit ligt ruim onder de eerder gestelde grenswaarden. De afwikkeling op het kruispunt Conradweg - Van Konijnenburgweg is na ontwikkeling van MCT en Noordland 12 t/m 16 ruim voldoende. Hiermee kan ook aangenomen worden dat de afwikkeling op het naastliggende kruispunt Leeghwaterweg - Van Konijnenburgweg na ontwikkeling voldoende is.

Aansluiting A4

Het grootste deel van het vrachtverkeer van Noordland 12 t/m 16 en MCT ontsluit via de Randweg en de A4. Zij gaan hier, zoals eerder aangegeven, op in het heersend verkeersbeeld. Op de toe- en afritten van aansluiting 27 Bergen op Zoom-Noord kunnen knelpunten ontstaan door de toename van het vrachtverkeer. In dit hoofdstuk zijn de huidige en verwachte toekomstige intensiteiten op de toe- en afritten van de aansluiting geanalyseerd.

Om het effect van Noordland 12 t/m 16 en MCT op de toe- en afritten van de A4 te bepalen is de toename aan verkeer beschouwd. De vergunde hoeveelheden verkeer voor de inrichting is vergeleken met de hoeveelheid verkeer in de beoogde situatie. Voor Noordland 12 t/m 16 en MCT geldt een toename van 152 vrachtwagens en 74 personenauto's per etmaal. Dit komt neer op 15 vrachtwagens en 19 personenauto's in het drukste uur. Wanneer van een uiterst worstcase scenario wordt uitgegaan, rijdt al dit verkeer richting aansluiting Bergen op Zoom-Noord. Wanneer dit extra verkeer voornamelijk via de noordelijk toe- en afrit ontsluit ontstaan geen knelpunten. Wanneer het extra verkeer voornamelijk gebruik maakt van de zuidelijke toe- en afrit, neemt de intensiteit in het drukste uur toe tot 944 vtg/u. Handboek CIA (Rijkswaterstaat, 2015) geeft als richtlijn dat bij een intensiteit van 1.000 vtg/u op een afrit, deze met twee rijstroken uitgevoerd dient te worden. In de huidige situatie bevat enkel het laatste deel van de afrit twee rijstroken. Zelfs in het worstcase scenario (al het verkeer binnen piekuur maakt gebruik van zuidelijke toe- en afrit) is geen sprake

van een overschrijding van de richtwaarde van 1.000 vtg/u. De conclusie is daarom dat de verwachte verkeerstoename afgewikkeld kan worden door de toe- en afritten van de aansluiting.

Wanneer ook de toename van vrachtverkeer door de mogelijke terminal aan de Van Konijnenburgweg wordt meegenomen in deze analyse, is sprake van een toename van in totaal 302 vrachtwagens en 74 personenauto's. Dit komt neer op 30 vrachtwagens en 19 personenauto's in het drukste uur. Wanneer dit extra verkeer voornamelijk via de noordelijk toe- en afrit ontsluit ontstaan geen knelpunten. Wanneer het extra verkeer voornamelijk gebruik maakt van de zuidelijke toe- en afrit, neemt de intensiteit in het drukste uur toe tot 959 vtg/u. Zelfs in het worstcase scenario (al het verkeer binnen piekuur maakt gebruik van zuidelijke toe- en afrit) is geen sprake van een overschrijding van de richtwaarde van 1.000 vtg/u. De conclusie is daarom dat de verwachte verkeerstoename afgewikkeld kan worden door de toe- en afritten van de aansluiting.

Verkeersveiligheid

De Conradweg en de Van Konijnenburgweg zijn de belangrijkste directe ontsluitingswegen van MCT en Noordland 12 t/m 16. Beide wegen zijn breed en beschikken aan beide kanten over vrijliggende fietspaden. Aangezien de wegen in een bedrijventerrein liggen, zijn de bochten in de wegen ruim aangelegd om ruimte te bieden voor vrachtverkeer. Op basis van de inrichting van deze wegen worden geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht door de toename van vracht- en personenverkeer.

Aan de zuidkant van de Van Konijnenburgweg kunnen fietsers in de voorrang de Conradweg oversteken. Verkeer vanuit de Conradweg dient deze fietsers voorrang te verlenen. Ook verkeer vanuit de Van Konijnenburgweg afslaand naar de Conradweg moet deze fietsers voorrang verlenen. Tussen de rijbaan en het fietspad bevinden zich geen grote obstakels die het zicht op de fietsers kunnen beperken. Het extra verkeer dat door de ontwikkeling gegenereerd wordt naar verwachting geen verkeersveiligheidsknelpunt vormen voor de fietsers op het kruispunt.

Ten noorden van het kruispunt Conradweg - Van Konijnenburgweg een in-/uitrit zien van een bedrijf. Onbekend is of deze in-/uitrit gebruikt wordt en om hoeveel verkeer dit gaat. Mocht gebruik gemaakt worden van deze tak, dan is wegmarkering gewenst om fietsers ten noorden van de Van Konijnenburgweg voorrang te verlenen op verkeer uit de uitrit. De ontwikkeling van MCT en Noordland 12 t/m 16 heeft echter geen direct effect op dit verkeersveiligheidsknelpunt.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zijn minder verkeersbewegingen dan in de gebruiksfase voorzien. De verkeersbewegingen die tijdens de aanlegfase plaats vinden, zijn met name leveringen van materialen voor de bouw, zoals zand, grond en cement. Voor Noordland is het aantal vervoersbewegingen naar schatting 100 verkeersbewegingen per dag. De rijroutes van het vrachtverkeer is hetzelfde als in de gebruiksfase. Aangezien dit minder verkeersbewegingen zijn dan in de gebruiksfase is het zeker dat deze verkeersbewegingen geen extra effect hebben voor verkeersintensiteit, -veiligheid en -afwikkeling voor Noordland. Voor MCT gaat het naar schatting op 20 verkeersbewegingen per dag om deze reden zijn de resultaten voor verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid hetzelfde voor de aanlegfase. Ook deze volgende de zelfde route en zijn het aantal verkeersbewegingen lager dan in de gebruiksfase. Hierdoor geldt ook voor MCT dat in de aanlegfase geen extra effect is voor verkeersintensiteit, -veiligheid en -afwikkeling.

Tijdelijke routes voor bouwverkeer worden niet aangelegd, het bouwverkeer rijdt het terrein op via de regulieren route. Hierdoor is belemmering van de verkeersveiligheid en afwikkeling buiten het terrein en voor de omliggende bedrijven niet van toepassing.

Conclusie

Het verkeersonderzoek toont aan dat geen knelpunten worden verwacht op het gebied van verkeersintensiteit, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de omliggende infrastructuur door ontwikkeling van MCT en Noordland 12 t/m 16. De beoordelingscriteria verkeersintensiteit en verkeersveiligheid worden beoordeeld als licht negatief (-), omdat sprake is van een toename van verkeersbewegingen, maar dit past binnen de huidige wegcapaciteit. Verkeersafwikkeling wordt beoordeeld als licht negatief (-), vanwege de beperkte toename van de verkeer op de aansluiting A4 Bergen op Zoom-

Noord. Ook krijgt de aanlegfase een score van licht negatief (-). Vanwege de beperkte toename van verkeer ten opzichte van de gebruiksfase worden geen significante effecten in de aanlegfase verwacht voor verkeersintensiteit, -afwikkeling en -veiligheid. Zie onderstaande tabel voor een overzicht van de scores. De variant elektrisch varen heeft geen effect op de beoordelingscriteria voor verkeer en worden hetzelfde beoordeeld.

Tabel 6.5 Verkeersonderzoek gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
verkeersintensiteit	licht negatief (-)	licht negatief (-)
verkeersafwikkeling	licht negatief (-)	licht negatief (-)
verkeersveiligheid	licht negatief (-)	licht negatief (-)

Tabel 6.6 Verkeersonderzoek aanlegfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen
verkeer en vervoer	licht negatief (-)

6.2 Geur en luchtmissies

Geur

De effecten van geuremissies in de gebruiksfase is beoordeeld op basis van expert judgement. Binnen Noordland 12 t/m 16 en MCT worden goederen op- en overgeslagen. Hierbij is geen sprake van geuremissies, omdat het op- en overslag van producten in gesloten verpakkingen betreft. Op twee locaties worden value added services (VAS) uitgevoerd. Op deze locaties worden beperkte afvul-, meng- en monsternameactiviteiten uitgevoerd. Voor wat de afvul- en mengactiviteiten betreft gaat het om een beperkte activiteit (een volledige beschrijving van het de activiteiten is beschreven in bijlage IIIa). In hoofdlijnen vinden de volgende activiteiten plaats:

- het afvullen betreft manuele handelingen waarbij het uitsluitend om eenheidsverpakkingen gaat (geen bulk);
- de mengactiviteiten betreffen alleen manuele handelingen van fysische menging en van uitsluitend eenheidsverpakkingen. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat het nooit gaat om processen waarbij een chemische reactie plaatsvindt, maar alleen fysisch mengen of oplossen van stoffen;
- op verzoek van een klant kan een monster worden genomen van een opgeslagen stof. Daartoe wordt een of meerdere stuks emballage van de betreffende stof naar de hierboven genoemde ruimte verplaatst. Vervolgens wordt de emballage geopend, bemonsterd en direct weer gesloten op zodanige wijze dat weer voldaan wordt aan de transport eisen van ADR.

Deze activiteiten vinden plaats in een apart (brandwerend) afvul-, meng- en/of monsternamecompartiment. Het is aannemelijk dat deze activiteiten niet leiden tot geurverontreiniging, aangezien de op- en overslag geen bederfelijke (dierlijke) producten betreft. Het afvul-, meng- en mostername-activiteiten betreffen enkel manuele handelingen zoals overgieten en vloeistoffen overbrengen met een pipet. Na het vullen wordt de emballage zo snel mogelijk gesloten. Emissies worden op deze wijze geminimaliseerd. Het is aannemelijk dat de inpandige VAS-ruimtes niet leiden tot geuremissies buiten het pand. Beide VAS-ruimten zijn ook voorzien van een ventilatiesysteem dat is aangesloten op een dampbehandelingssysteem (o.a. bestaande uit actief kool), zodat eventuele luchtmissie en geur kan worden afgevangen. Bij het ontgassen van de containers is geen sprake van geuremissies vanwege de zeer kleine hoeveelheden sulfurylfluoride en fosfine die kunnen vrijkomen en hierbij sprake is van diffuse emissies. De voorgenomen ontwikkelingen op Noordland 12 t/m 16 en MCT hebben geen effect op geuremissies. Hierdoor is geen sprake van geuremissies die leiden tot overlast in de omgeving.

Luchtemissies

De op- en overslag van containers, IBC's, vaten en emballage vindt in hoofdzaak allemaal met gesloten verpakkingen en containers plaats. Emissies naar de lucht vinden vanuit de volgende bronnen plaats:

- cv-installaties die aanwezig zijn om de opslagcoaties Noordland 12B, 14, 15 en 16 te verwarmen als dit voor de opslag van het product noodzakelijk is. De installaties zijn gasgestookt. Aanvullende maatregelen zijn hier niet genomen;
- mobiele werktuigen zoals reachstackers en terminaltrekkers. Deze werktuigen zijn diesel aangedreven;
- vrachtwagens die de inrichting bezoeken. Een groot deel hiervan is van derden en dus niet in eigendom van Mepavex of één van haar dochterondernemingen. Vrachtwagens zijn diesel aangedreven. Op het moment van laden of lossen op de terminal of bij een magazijn is de motor uitgeschakeld;
- personenauto's van bezoekers en medewerkers. Deze zijn benzine, diesel of elektrisch aangedreven.
- schepen die aan de kade aanleggen. De schepen zijn fossiel of elektrisch aangedreven. Op het moment dat ze aan de kade liggen, schakelen zij over op walstroom;
- noordstroomvoorziening die periodiek getest wordt en bij calamiteiten ingeschakeld kan worden. De NSA wordt met diesel aangedreven;
- ontgassen en ventileren van containers, hieronder nader beschreven;
- de VAS-ruimte bij Noordland 12B en 14, die hieronder nader zijn beschreven.

Ontgassen en ventileren

Op MCT worden met sulfurylfluoride of fosfine gefumigeerde containers ontgast. Per container wordt 2 tot 6 kg sulfurylfluoride of 198 gram fosfine gebruikt. Maximaal worden 300 containers per week gefumigeerd. Na afloop van dit proces worden containers ontgast om de concentratie van fumigatiegassen te verlagen en worden gasmetingen uitgevoerd. Sulfurylfluoride en fosfine zijn geen ZZS, waardoor bij het ontgassen geen sprake is van emissie van ZZS. Bij het ontgassen is sprake van een diffuse emissie. In onderstaande tabel zijn enkele gegevens voor het fumigeren en ontgassen weergegeven.

Tabel 6.7 Gegevens fumigeren en ontgassen

begassingsmiddel	max hoeveelheid / container (kg)	max aantal containers / week	vracht / j (kg)	max concentratie (g/m ³)
sulfurylfluoride	6	300	93.600	89,552
fosfine	0,198	300	3.088,8	2,955

Voor het ventileren geldt dat op dit moment nog niet exact bekend is welke stoffen in de containers aanwezig kunnen zijn, er kan sprake zijn van de emissie van ZZS. Tijdens het ventileren worden de volgende maatregelen getroffen om emissies zoveel te voorkomen:

- er is altijd personeel aanwezig en de activiteiten vinden dus onder gecontroleerde omstandigheden plaats;
- het personeel is getraind en geïnstrueerd over de activiteiten. Voor iedere stof wordt (indien nodig) een separate instructie opgesteld voor de werkzaamheden en de gevaaraspecten;
- op basis van de gasmeting wordt, afhankelijk van de stof en concentratie, bepaald op welke wijze het ventileren plaatsvindt en of hiervoor ook de nut en noodzaak aanwezig is om deze stof over een behandelingsstelsel te leiden.

In 2012 is het protocol 'Veilig werken met gassen in Zeecontainers' opgesteld door Gezond Transport. Dit protocol is onderdeel van de ARBO wetgeving geworden. Om de risico's te verkleinen heeft Mepavex een eigen protocol samengesteld, gebaseerd op de procedure 'veilig werken in import containers' van EWS. In 2022 is het protocol aangescherpt. Dit protocol is opgenomen in de aanvraag omgevingsvergunning. De handelingen vinden altijd conform dit protocol plaats.

VAS-ruimtes

In Noordland 12B en 14 is een VAS ruimte aanwezig. In deze ruimte worden beperkte afvul-, meng- en monsternametestactiviteiten uitgevoerd. De activiteiten van de VAS-ruimte zijn niet limitatief. Bij deze

werkzaamheden kunnen geuremissies naar de lucht plaatsvinden. De ruimte waarin de activiteiten plaatsvinden wordt afgezogen en de afgezogen lucht wordt behandeld door een dampbehandelingssysteem dat is afgestemd op de productscope. Dit kan o.a. een actief koolfilter of gaswasser betreffen (deze voldoen aan BBT). Hiermee wordt de eventuele emissie die bij het vullen nog vrij komt zover mogelijk reduceert.

Voor de emissies naar de lucht geldt dat hiervoor de normen vanuit het Activiteitenbesluit gelden. Naast de van toepassing zijnde eisen ten aanzien van de emissies (artikel 2.5 en 2.6 van het Activiteitenbesluit) geldt ten aanzien van ZZS specifiek nog de minimalistatieverplichting die op de volgende wijze wordt ingevuld:

- bronaanpak: het vervangen van de ZZS door een andere (niet-ZZS) is niet mogelijk. Mepavex voert de werkzaamheden uit voor derden en heeft geen invloed op de productieprocessen waarin deze stoffen worden gebruikt. Om ZZS-emissie te minimaliseren houdt Mepavex jaarlijks bij voor welke stoffen zij activiteiten uitvoeren en deze toetsen aan de maximaal gestelde emissie-eisen voor ZZS-stoffen;
- procesmaatregelen: de maatregelen zoals hierboven beschreven worden genomen om het vrijkomen van een stof (waaronder dus ZZS) zoveel mogelijk te voorkomen. Het afvullen van emballage vindt indien mogelijk plaats in een gesloten systeem, waarbij dan vervolgens alleen verdringingslucht van schone emballage kan vrijkomen. Indien een gesloten systeem niet mogelijk is, dan is sprake van een mogelijk uitdampend oppervlakte dat slechts gedurende het vullen met de lucht in verbinding staat. Na het vullen wordt de gevulde emballage direct gesloten. Het vullen van een emballage duurt maximaal een paar minuten (uiteraard afhankelijk van de omvang van de te vullen emballage). Door deze procesmaatregelen worden emissies zoveel als mogelijk voorkomen;
- nageschakelde techniek: de emissies die dan nog vrij zouden kunnen komen worden aan de bron afgezogen om te voorkomen dat deze vrijkomen in de werkruimte. De afgezogen lucht wordt behandeld in een dampbehandelingssysteem. De VAS-ruimte beschikken over een actief koolfilter en een gaswasser. Van een actief koolfilter is bekend dat een groot aantal stoffen adsorberen aan actief kool of afgevangen worden in een gaswasser. Voorafgaand aan de toepassing van een nieuw product wordt geïnventariseerd of het actiefkool en/of gaswasser inderdaad de correcte techniek is. Ter acceptatie van nieuwe goederen wordt beoordeeld of de juiste dampbehandelingsmethode aanwezig is. Indien niet het geval worden door de exploitant bijkomende maatregelen genomen worden ter voorkoming van (ZZS) emissie.

Binnen de inrichting wordt bijgehouden welke stoffen in de VAS ruimte worden verwerkt, zodat te allen tijde bekend is welke stoffen en in welke hoeveelheden deze stoffen zijn verwerkt. Hiermee kan ook een jaaroverzicht worden samengesteld. Daarnaast wordt het eerste jaar van in gebruikname bij tenminste 4 verschillende stoffen een meting uitgevoerd van de ingaande en uitgaande stroom van het dampbehandelingssysteem om te verifiëren om de aannames voor de emissies correct zijn.

Aanname emissies

Uitgaande van maximaal 10.000 m³ per jaar afvullen is de maximale luchtemissie 11 kg. Deze aanname is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- alle stoffen hebben een hogedampspanning (in de praktijk heeft een deel van de stoffen een minder hoge dampspanning, dus in praktijk is de emissie lager);
- de verzading van de lucht die vrijkomt is 10 % (lege vaten die gevuld worden bevatten grotendeels lucht zonder verdampte vloeistoffen);
- de volledige lucht gaat over een koolfilter met een rendement van naar verwachting minimaal 98 %.

Bij mengen komt veel minder verdringingslucht vrij, waardoor mengen niet is meegenomen in de aanname. Slechts een (kleine) deel van de stoffen die vrijkomen is bovendien ZZS.

Conclusie

Op basis van expert judgement zijn de effecten van geuremissies in de gebruiksfase beoordeeld. De conclusie is dat geen sprake is van geuremissies die leiden tot overlast in de omgeving. Het effect van geuremissies wordt beoordeeld als neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft eveneens geen effect en wordt ook beoordeeld als neutraal (0). Op basis van berekeningen zijn de luchtemissies van het fumigeren en ontgassen en de luchtemissies van ZZS bij de VAS-ruimtes bepaald. Hierbij is sprake van relatief beperkte hoeveelheden en mogelijke maatregelen om emissies te beperken worden genomen. Het

effect op luchtemissies wordt beoordeeld als licht negatief (-). De variant voor elektrisch varen heeft eveneens een licht negatief effect (-).

Tabel 6.8 Geuronderzoek gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
effecten van geur	neutraal (0)	neutraal (0)
effecten van luchtemissies	licht negatief (-)	licht negatief (-)

6.3 Geluid

Effecten van geluidsemissies zijn bepaald voor de aanlegfase en de gebruiksfase. Om geluidemissies in de gebruiksfase te bepalen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidsbelasting op de omgeving van de beoogde inrichting Noordland 12 t/m 16 en MCT. Het volledige onderzoek voor het huidige planvoornemen is te vinden in bijlage VIa. Daarnaast is het effect van de variant voor volledig elektrisch varen onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn in bijlage VIb opgenomen. De effecten van de aanlegfase zijn kwalitatief beoordeeld door middel van een toetsing aan de circulaire bouwlawaai. Het effect van de aanlegfase is kwalitatief beoordeeld dit onderzoek is te vinden in bijlage VIc. Hieronder worden de voornaamste conclusies uit de verschillende beoordeling benoemd.

Resultaten beoogde planvoornemen

De inrichting van het beoogde planvoornemen is deel gelegen op het gezoneerde industrieterrein en deel daarbuiten. Uit het akoestische onderzoek blijkt dat voor het gezoneerde deel de aangevraagde situatie naar verwachting inpasbaar is in het zonemodel. Zie Tabel 6.9 voor de resultaten uit het akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting (langtijdgemiddeld beoordelingsniveau) ter plaatse van de zone bedraagt maximaal 38 dB(A). Ter plaatse van de woningen binnen de zone is dit eveneens 38 dB(A). Dit is naar verwachting inpasbaar in het zonemodel.

Tabel 6.9 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau gezoneerd deel per etmaalperiode in dB(A)

Punt	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaalwaarde
ZBP09	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	23	26	23	33
ZBP10	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	25	28	25	35
ZBP11	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	28	31	28	38
ZBP12	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	26	29	26	36
ZBP13	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	21	25	22	32
Geertr 03	Geertruidapolder 03	28	31	28	38
Nbw_01	MTG_Nieuw Bijmoerseweg 1	26	30	27	37
Gww 02	Groenewoudseweg 2	25	29	26	36

Voor het niet gezoneerde deel is het langetermijngemiddeld beoordelingsniveau in onderstaande tabel opgenomen. Uit de tabel blijkt dat geluidsbelasting ter plaatse van de woningen maximaal 33 dB(A) bedraagt. Dit is ruimschoots lager dan de richtwaarde voor gebiedstype 'rustige woonwijk, weinig verkeer'.

Tabel 6.10 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau niet-gezoneerde deel per etmaalperiode in dB(A)

Punt	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaalwaarde
Geertr01	Geertruidapolder 1	26/45/-	25/40/-	23/35/-	33/45/-
OpdeWeeC	Op de Weele	25/45/-	24/40/-	23/35/-	33/45/-
Soete_V 01	Soete Veste	24/45/-	24/40/-	22/35/-	32/45/-
N Vest 07	Nieuwe vesting 07	24/45/-	24/40/-	22/35/-	32/45/-

* Berekende waarde / richtwaarde / overschrijding.

Resultaten variant elektrisch varen

Om te zien wat het effect is van elektrisch varen op het aspect geluid is een extra akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage VIb). Uit dit onderzoek is gebleken dat voor het gezoneerde deel de aangevraagde situatie naar verwachting inpasbaar is in het zonemodel. Zie tabel 6.11 langtijdgemiddeld beoordelingsniveau gezoneerd deel per etmaalperiode in db(a) tabel 6.11 voor de resultaten uit het akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting (langtijdgemiddeld beoordelingsniveau) ter plaatse van de zone bedraagt maximaal 38 dB(A). Ter plaatse van de woningen binnen de zone is dit eveneens 38 dB(A). Het effect van elektrisch varen op geluidemissies is niet significant anders dan bij het huidige planvoornemen.

Tabel 6.11 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau gezoneerd deel per etmaalperiode in dB(A)

Punt	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaalwaarde
ZBP09	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	23	26	23	33
ZBP10	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	25	28	25	35
ZBP11	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	28	31	28	38
ZBP12	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	26	29	26	36
ZBP13	zonebewakingspunt [50 dB(A)]	21	25	22	32
Geertr 03	Geertruidapolder 03	28	31	28	38
Nbw_01	MTG_Nieuw Bijmoerseweg 1	26	30	27	37
Gww 02	Groenewoudseweg 2	25	29	26	36

Voor het niet gezoneerde deel is het langetermijngemiddeld beoordelingsniveau in onderstaande tabel opgenomen. Uit de tabel blijkt dat geluidsbelasting ter plaatse van de woningen maximaal 33 dB(A) bedraagt. Dit is ruimschoots lager dan de richtwaarde voor gebiedstype 'rustige woonwijk, weinig verkeer'. Ook voor het niet gezoneerde deel geldt dat het effect van elektrisch varen niet significant anders is dan in het huidige planvoornemen.

Tabel 6.12 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau niet-gezoneerde deel per etmaalperiode in dB(A)

Punt	Omschrijving	Dag	Avond	Nacht	Etmaalwaarde
Geertr01	Geertruidapolder 1	26/45/-	25/40/-	23/35/-	33/45/-
OpdeWeeC	Op de Weele	25/45/-	24/40/-	23/35/-	33/45/-
Soete_V 01	Soete Veste	24/45/-	24/40/-	22/35/-	32/45/-
N Vest 07	Nieuwe vesting 07	24/45/-	24/40/-	22/35/-	32/45/-

* Berekende waarde / richtwaarde / overschrijding.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase van Noordland 12 t/m16 en MCT vinden geluidsemissies plaats. In bijlage VIc is een rapport te vinden met de analyse van geluid in de aanleg fase. Hieruit is gebleken dat het geluid van de aanlegfase ruimschoots lager is dan de grenswaarde van 60 dB(A). De resultaten laten zien dat de maximale dagwaarde maar 48 dB(A) bedraagt.

Conclusie

Uit het akoestische onderzoek blijkt dat voor het gezoneerde deel de aangevraagde situatie naar verwachting inpasbaar is in het zonemodel. Voor het niet gezoneerde deel blijkt dat geluidsbelasting ter plaatse van de woningen ruimschoots lager is dan de richtwaarde voor gebiedstype 'rustige woonwijk, weinig verkeer'. Op basis van deze resultaten geldt het de activiteiten van Noordland 12 t/m 16 en MCT worden beoordeeld als neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft hetzelfde effect en wordt ook beoordeeld als neutraal (0). Voor de aanlegfase is sprake geluidsemissies, maar deze blijven ruim onder de grenswaarde. Op basis hiervan is het effect op geluid voor de aanlegfase beoordeeld als licht negatief (-).

Tabel 6.13 Geluidonderzoek gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
effecten van geluid	neutraal (0)	neutraal (0)

Tabel 6.14 Geluidonderzoek aanlegfase

Onderdeel	Score
effecten van geluid	licht negatief (-)

6.4 Trillingen

In het MER wordt beschouwd of in de plansituatie een verandering optreedt op het gebied van trillinghinder in de omgeving voor de aanleg en gebruiksfase. Om dit te onderzoeken is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd door een expert. Het volledige onderzoek is te vinden in bijlage VII.

Uit het onderzoek is gebleken dat voor activiteiten binnen het plangebied de portaalkranen en de op en overslag van containers trillingen kunnen veroorzaken. Echter, ligt het dichtstbijzijnde kantoor en woongebied op een dusdanig grote afstand dat deze geen trillingen als gevolg van de activiteiten op de terminal en de op- en overslag locaties voelbaar zijn.

Ook kunnen de transportbewegingen buiten het plangebied trillingen veroorzaken. Er is gekeken naar het verkeersonderzoek voor de voorspellende verkeersintensiteit. Van het verkeersintensiteiten rijden 75 vrachtwagens tussen MCT/Noordland en Sabic. Het overige verkeer ontsluit dus via de Van Gorkumweg. Het overige verkeer (circa 338 vrachtwagens en circa 79 personenauto's) ontsluit dus via de Van Gorkumweg en de Randweg. Langs de aan- en afvoerroutes (Konijnenburgweg/van Gorkumweg/Plasticlaan/Lelyweg zijn op korte afstand van deze wegvakken geen woningen gesitueerd. Ervan uitgaande dat de doorgaande wegen voorzien zijn van een goed onderhouden vlak wegdek treedt ook in de kantoren langs deze wegvakken geen (extra) trillingshinder. Voor de wegvakken langs de van Gorkumweg en de Randweg is het verkeer van en naar de terminal niet te onderscheiden van het overige verkeer op deze wegvakken. Ervan uitgaande dat deze wegvakken zijn voorzien van een vlak en goed onderhouden wegdek zijn voor het aspect trillingen geen negatieve effecten.

Tijdens de aanlegfase van de terminal vinden een aantal bouwwerkzaamheden plaatsvinden die in potentie trillingen kunnen veroorzaken. Het betreft de volgende werkzaamheden:

- heiwerkzaamheden voor het aanbrengen van damwanden en fundaties (circa 27 werkdagen);

- trilwals (grondverdichting, circa 35 werkdagen).

Daarnaast wordt materieel ingezet voor grondverzet (baggerwerktuig, shovel, rupskraan, vrachtauto/dumper, betonpompen voor betonstorten inclusief aanvoer beton, asfalteringswerkzaamheden inclusief aanvoer asfalt en dergelijke). Deze werkzaamheden gaan niet gepaard met een significante emissie van trillingen. De aan- en afvoer in de aanlegfase, voor zover deze plaatsvindt over de weg, volgt dezelfde route als in de gebruiksfase.

Gelet de grote afstand (meer dan 1 km) tussen de werkzaamheden en de woningen wordt voor het thema trillingen met betrekking tot schade en/of hinder geen negatief effect verwacht bij de woningen.

De afstand tussen de containerterminal en de dichtstbij gelegen kantoren van derden bedraagt meer dan 200 m. Het betreft kantoren op een bedrijventerrein. Gelet op de afstand wordt verwacht dat bij kantoren geen trillingen (via de grond) als gevolg van de aanlegfase voelbaar zijn. Hierdoor is geen sprake van een negatief effect.

Conclusie

Zoals hierboven beschreven kan geconcludeerd worden dat door de grote afstand tussen de activiteiten en het woon- en kantoorgebied geen negatief effect door trillingen ontstaat. Om die reden krijgt de gebruiksfase voor het aspect trillingen de score neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft hetzelfde effect en wordt ook beoordeeld als neutraal (0). Ook voor de aanlegfase is de afstand tussen de activiteiten en het woon- en kantoorgebied dusdanig groot dat geen negatieve effecten optreden, daarom krijgt ook de aanlegfase de score neutraal (0).

Tabel 6.15 Trillingen gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
effecten van trillingen	neutraal (0)	neutraal (0)

Tabel 6.16 Trillingen aanlegfase

Onderdeel	Score
effecten van trillingen	neutraal (0)

6.5 Luchtkwaliteit

Om te bepalen of de beoogde situatie luchtmissies veroorzaakt is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd voor de gebruiksfase. Het doel van het onderzoek is om de effecten van het project voor de luchtkwaliteit in de omgeving te berekenen en na te gaan of de luchtkwaliteit een mogelijk probleem vormt. Het luchtkwaliteitsonderzoek beschouwd de stoffen NO₂ en fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀). In deze paragraaf wordt alleen een samenvatting gegeven, voor het volledige onderzoek zie Bijlage VIIIa. Het effect van de variant voor elektrisch varen is op dezelfde manier bepaald. Dit volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage VIIIb.

Resultaten

Tabel 6.17 toont de resultaten van de verspreidingsberekeningen op de toetspunten van kwetsbare objecten (toetspunten 1-14). Tabel 6.18 toont de resultaten van de verspreidingsberekeningen op de toetspunten op de inrichtingsgrens (toetspunten 15-23).

Tabel 6.17 Resultaten luchtkwaliteitsberekeningen gebruiksfase MCT en NLD12 t/m 16, toetspunten op kwetsbare objecten

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Totale concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Achtergrond concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Bijdrage project ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Aantal overschrijdingen etmaal-, jaar- of uurgemiddelde grenswaarde
NO ₂	40	13,726	13,708	0,037	0 > uur-norm [-]
PM ₁₀	40	16,14	16,14	0,00	0 > 24u-norm [-]
PM _{2,5}	25	8,06	8,06	0,00	geen overschrijding

* De resultaten zijn hier weergegeven als maximale waarde van de toetspunten 1-14.

Tabel 6.18 Resultaten uur (NO₂) en etmaal (PM₁₀) overschrijdingen, toetspunten op kwetsbare objecten

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Aantal toegestane overschrijdingen	Aantal overschrijdingen grenswaarde
NO ₂	200	18	0 > uur-norm [-]
PM ₁₀	50	35	6 > 24u-norm [-]

Tabel 6.19 Jaargemiddelde resultaten gebruiksfase MCT en NLD12 t/m 16, toetspunten op inrichtingsgrens

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Totale concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Achtergrond concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Bijdrage project ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*
NO ₂	40	13,005	12,678	0,809
PM ₁₀	40	20,58	20,55	0,12
PM _{2,5}	25	8,93	8,92	0,12

* De resultaten zijn hier weergegeven als maximale waarde van de toetspunten 1-14.

Tabel 6.20 Resultaten uur (NO₂) en etmaal (PM₁₀) overschrijdingen, toetspunten op inrichtingsgrens

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	aantal toegestane overschrijdingen	Aantal overschrijdingen grenswaarde
NO ₂	200	18	1 > uur-norm [-]
PM ₁₀	50	35	11 > 24u-norm [-]

De resultaten van de toetspunten op de kwetsbare objecten en de inrichtingsgrens tonen aan dat de totale jaargemiddelde concentraties voor zowel NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} nergens de grenswaarden uit de wet Milieubeheer overschrijden. Daarnaast worden de uur- en daggemiddelde concentratienormen voor respectievelijk NO₂ (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en PM₁₀ (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) 0 en slechts 8 keer per jaar overschreden op de inrichtingsgrens, waar dit maximaal 18 en 35 keer per jaar is toegestaan. Op de kwetsbare objecten vinden voor PM₁₀ slechts 6 overschrijdingen plaats.

Resultaten variant elektrisch varen

Resultaten van het onderzoek voor de variant voor volledig elektrisch varen is het opgenomen in tabel 6.17 en tabel 6.18. Deze tabellentonen de resultaten van de verspreidingsberekeningen op de toetspunten van kwetsbare objecten. Tabel 6.19 en tabel 6.20 tonen de resultaten van de verspreidingsberekeningen op de toetspunten op de inrichtingsgrens.

Tabel 6.21 Jaargemiddelde resultaten gebruiksfase MCT en NLD12 t/m 16, toetspunten op kwetsbare objecten

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Totale concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Achtergrond concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Bijdrage project ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*
NO ₂	40	13,724	13,707	0,036
PM10	40	16,14	16,14	0,00
PM2,5	25	8,06	8,06	0,00

* De resultaten zijn hier weergegeven als maximale waarde van de toetspunten 1-14.

Tabel 6.22 Resultaten uur (NO₂) en etmaal (PM10) overschrijdingen, toetspunten op kwetsbare objecten

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	aantal toegestane overschrijdingen	Aantal overschrijdingen grenswaarde
NO ₂	200	18	0 > uur-norm [-]
PM10	50	35	6 > 24u-norm [-]

Tabel 6.23 Jaargemiddelde resultaten gebruiksfase MCT en NLD12 t/m 16, toetspunten op inrichtingsgrens

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Totale concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Achtergrond concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*	Bijdrage project ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) max*
NO ₂	40	12,996	12,678	0,795
PM10	40	20,58	20,55	0,12
PM2,5	25	8,93	8,92	0,12

* De resultaten zijn hier weergegeven als maximale waarde van de toetspunten 15-23.

Tabel 6.24 Resultaten uur (NO₂) en etmaal (PM10) overschrijdingen, toetspunten op inrichtingsgrens

Stof	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Aantal toegestane overschrijdingen	Aantal overschrijdingen grenswaarde
NO ₂	200	18	0 > uur-norm [-]
PM10	50	35	11 > 24u-norm [-]

De resultaten van de toetspunten op de kwetsbare objecten en de inrichtingsgrens tonen aan dat de totale jaargemiddelde concentraties voor zowel NO₂, PM10 en PM_{2,5} nergens de grenswaarden uit de Wet milieubeheer overschrijden. Daarnaast worden de uur- en daggemiddelde concentratienormen voor respectievelijk NO₂ (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) en PM10 (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) 0 en slechts 8 keer per jaar overschreden op de inrichtingsgrens, waar dit maximaal 18 en 35 keer per jaar is toegestaan. Op de kwetsbare objecten vinden voor PM10 slechts 6 overschrijdingen plaats. Op de kwetsbare objecten vinden dus geen overschrijdingen plaats.

Conclusie

Ten aanzien van het thema luchtkwaliteit is sprake van een beperkte toename van emissies van NO₂, PM10 en PM_{2,5}. De berekende waarden liggen op de maatgevende toetspunten beneden de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De concentraties liggen zelfs beneden de advieswaarden van de WHO. De conclusie is dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit is de conclusie dat het effect van Noordland 12 t/m 16 en MCT licht negatief is (-). De variant voor volledig elektrisch varen heeft tot gevolg dat geen NO₂ en fijnstoot emissie plaatsvinden door de scheepvaart. Bij deze variant is alleen sprake van emissies door vrachtwagens. De variant voor elektrisch varen heeft (op

termijn) een positief effect op luchtkwaliteit tot gevolg, aangezien het faciliteren van elektrisch varen in de MCT bijdraagt aan het elektrificeren van de binnenvaart, waarmee de uitstoot van schepen verminderd. Aangezien sprake is van een ontwikkeling die nog tijd nodig heeft om verder te ontwikkelen en de effecten niet direct volgen is deze variant beoordeeld als neutraal (0).

Tabel 6.25 Luchtkwaliteit gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
effecten van luchtkwaliteit	licht negatief (-)	neutraal (0)

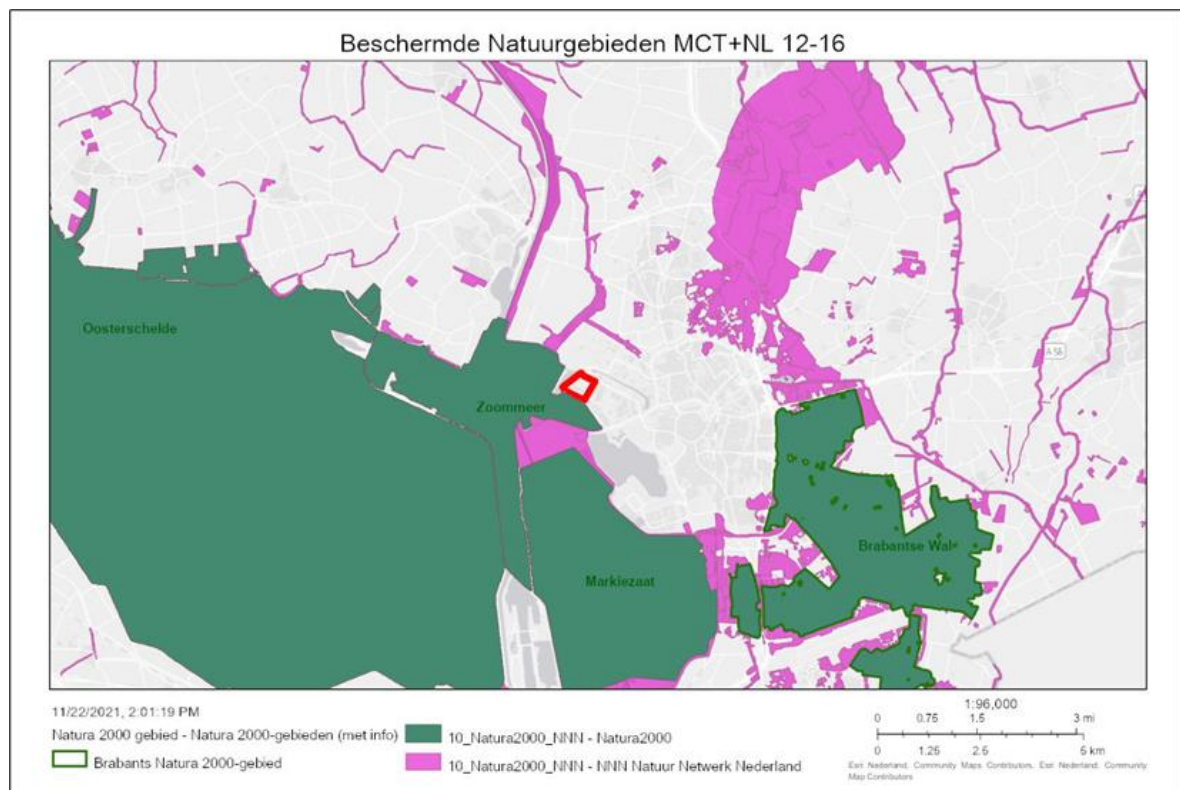
6.6 Natuur

De effecten op natuur zijn beoordeeld op basis van de volgende vier criteria: gebiedsbescherming Natura-2000, soortbescherming, Natuur Netwerk Brabant (NNB) en houtopstanden. Deze criteria worden hieronder beoordeeld.

Gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden)

Ingevolge artikel 2.7, lid 2, van de Wet natuurbescherming (afgekort: Wnb) dient voor ieder 'project' of 'handeling', die de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of de soorten in het Natura 2000-gebied significant kunnen verstoren, een vergunning te worden aangevraagd. Rond de project locatie liggen vier Natura 2000-gebieden te weten: Zoommeer, Oosterschelde, Markiezaat en Brabantse Wal.

Afbeelding 6.1 Beschermdenatuurgebieden rond MCT+ NL 12 t/m 16 (gemarkeerd met rood) (bron: provincie Noord-Brabant)



Voor de beoogde MCT, op basis van een ontwerp uit 2018, en het gerealiseerde Noordland 12A zijn vergunningen omtrent de Wet Natuurbescherming (Wnb) afgegeven. Op 23 maart voor Noordland 13 is verleend op 2022 een ontwerp beschikking afgegeven voor de Wnb.

Voor MCT is een nieuw geactualiseerd ontwerp gemaakt. Naast de reeds bestaande magazijnen Noordland 12A en 13 wordt de locatie uitgebreid met de magazijnen Noordland 12B, 14, 15 en 16. Hiermee worden alle activiteiten die onder Noordland 12 t/m 16 en MCT vallen, gezien als één inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

Een voortoets is uitgevoerd (zie bijlage IV) die specifiek in gaat op de effecten veroorzaakt door de inrichting op beschermde gebieden onder de Wet natuurbescherming (Natura 2000-gebieden). Hierbij wordt de aanlegfase en gebruiksfase van het initiatief beschouwd. Aangezien reeds voor MCT en Noordland 12A een Wnb-vergunning is verleend en voor Noordland 13 een positieve afwijzing is verleend, is in deze studie de vergunde situatie van MCT en Noordland 12A en 13 vergeleken met het nieuwe ontwerp van MCT en Noordland 12A t/m 16. Hierbij wordt beschreven of de mogelijke effecten die optreden bij de realisatie en het gebruik van het nieuwe ontwerp van MCT en Noordland 12A t/m 16 overeenkomen met eerder afgegeven of aangevraagde Wet natuurbescherming vergunningen.

De beoordeling is uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase en voor de effecten:

- verzuring en vermesting;
- geluid;
- licht;
- optische verstoring;
- verontreiniging;
- vertroebeling;
- overige effecten waarvoor in eerder uitgevoerde voortoetsen bepaald is dat voor deze effecten niet optreden, zoals areaalverlies en -verandering, versnippering, verzoeting, verzilting, verdroging en vernatting, verandering stroomsnelheid, verandering overstromingsfrequentie, verandering dynamiek substraat, verstoring door trilling, verstoring door mechanische effecten, verandering in de populatiedynamiek en bewuste verandering van soortensamenstelling.

Uit de beoordeling kan geconcludeerd worden dat de effecten van het nieuwe ontwerp passen binnen de reeds vergunde effecten. De huidige vergunning is toereikend voor de aanleg en exploitatie van het nieuwe ontwerp van MCT + Noordland 12 t/m 16. De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT is uitvoerbaar binnen de wettelijke kaders en afgegeven vergunningen. Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn daarmee uitgesloten. De resultaten van de AERIUS berekeningen zijn in onderstaande tabellen opgenomen. Uit de verschilberekening blijkt dat de maximale toename in stikstofdepositie 0,00 mol/ha/j bedraagt.

Tabel 6.26 Emissies stikstof referentiesituatie en beoogde situatie

Bron	Referentiesituatie		Beoogde situatie	
	NH ₃ emissies (kg/jaar)	NO _x emissies (kg/jaar)	NH ₃ emissies (kg/jaar)	NO _x emissies (kg/jaar)
Stookinstallaties	-	-	0,0	60,4
Mobiele werktuigen	-	-	26,5	660,1
Wegverkeer	20	982,8	24,7	1174,8
Stationair draaien vrachtwagens NLD	0,8	56,8	0,8	59,4
Scheepvaart	0,0	3.484,0	0,0	708,3
Totaal	20,8	4523,6	52,0	2662,9

Tabel 6.27 Vergunde rechten + aangevraagde rechten versus beoogde situatie

	Vergunde situatie	Beoogde situatie	Vershil
NO _x (kg/j)	4.523,6 kg/jr.	2.662,9 kg/jr.	-1.860,7 kg/jr.
NH ₃ (kg/j)	20,8 kg/jr.	52,0 kg/jr.	31,2 kg/jr.
depositie Brabantse Wal	0,09 mol/ha/jr.	0,09 mol/ha/jr.	0,00 mol/ha/jr.

Dit stikstofdepositie-onderzoek is uitgevoerd voor de aanlegfase van MCT en NLD 12B + 14-16. Hiervoor zijn in AERIUS drie berekeningen uitgevoerd, waarbij de activiteiten in de drie verschillende bouwfases met de vergunde activiteiten van de gebruiksfase van MCT zijn vergeleken. De bronnen en bijbehorende emissies uit de beoogde aanlegfase zijn in de AERIUS Calculator (versie 2021) ingevoerd waarbij 2023 het rekenjaar is.

Uit alle verschilberekeningen blijkt dat de maximale toename van stikstofdepositie op gevoelige (Nederlandse en Belgische) Natura 2000-gebieden 0,00 mol/ha/j bedraagt. Daarmee zijn significante negatieve effecten door stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden in de aanlegfase op voorhand uit te sluiten.

Stikstof variant elektrisch varen

Tijdens het stikstofdepositie onderzoek is ook gekeken naar stikstofdepositie voor zowel de gebruiksfase als de variant elektrisch varen (zie bijlage IXb). Uit dit onderzoek is gebleken dat de resultaten voor elektrisch varen voor stikstof, net iets lager uitvallen dan de resultaten van de gebruiksfase. Dit betekent dat de stikstofwaarde voor de variant elektrisch varen een licht positief effect hebben op gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

In hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming is de aanwijzing en bescherming van planten- en diersoorten geregeld. Het gaat daarbij niet om de bescherming van individuele planten of dieren maar om waarborgen om te voorkomen dat het voortbestaan van soorten planten of dieren niet in gevaar komt en dat vaste rust- of verblijfplaatsen en groeiplaatsen niet opzettelijk worden vernield of verstoord. Hiertoe zijn in deze wet een aantal verbodsbepalingen opgenomen, zoals het verbod op het opzettelijk doden of verontrusten van dieren of het verbod op het plukken van planten. Daarbij is het 'nee, tenzij' principe het uitgangspunt, geen schade worden toegebracht aan beschermde dieren of planten tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan en daarbij zorgvuldig wordt gehandeld.

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst of de beoogde activiteiten mogelijk negatieve gevolgen kunnen hebben voor in dat gebied voorkomende vaste rust- en verblijfplaatsen van en/of de functionele leefomgeving van beschermde soorten. Indien noodzakelijk dienen tijdig passende preventieve of mitigerende maatregelen te worden getroffen dan wel dient het plan te worden aangepast om overtreding van verbodsbepalingen te kunnen voorkomen en de functionaliteit van het gebied voor de aanwezige beschermde soorten te kunnen waarborgen. Indien door maatregelen en eventueel planaanpassing negatieve gevolgen voor eventueel aanwezige beschermde soorten niet of niet volledig kunnen worden voorkomen is een ontheffing van de betreffende verbodsbepalingen noodzakelijk en dient aannemelijk te worden gemaakt dat deze redelijkerwijs ook verleend kan worden.

In 2019 hebben Adviesbureau Mertens B.V. en ATKB onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde natuurwaarden in en rond het plangebied (zie bijlage IXa). Hiertoe is een ecologische quickscan uitgevoerd alsook bijkomend soortgericht onderzoek naar kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), waterspitsmuis en noordse woelmuis. Uit dit soortenonderzoek blijkt dat de werkzaamheden leiden tot het verdwijnen van vaste voortplanting-, rust- en verblijfplaatsen van de wezel. Ook verdwijnt circa 3 ha leefgebied voor de wezel. Daarbij vindt overtreding plaats van artikel 3.10 van de Wnb en dient een ontheffing voor de wezel te worden aangevraagd. Als onderdeel van deze aanvraag ontheffing Wnb is een activiteitenplan opgesteld waarin compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen. De verwachting is dat de Wnb-ontheffing verleend wordt. Op basis van de Wnb-ontheffing is de ontwikkeling van de MCT uitvoerbaar.

Natuur Netwerk Brabant (NNB)

Artikel 1.12, lid 2, van de Wnb stelt dat de provincies verantwoordelijk zijn voor de instandhouding en totstandkoming van het Natuur Netwerk Nederland. Het natuurnetwerk wat betrekking heeft op het project valt onder Natuur Netwerk Brabant (NNB), zoals opgenomen in de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant. De Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant bepaald dat een bestemmingsplan de aantasting van ecologische waarden en kenmerken in het NNB waar mogelijk beperkt.

In afbeelding 4.3 is de ligging van het NNB weergegeven. Uit deze afbeelding is op te maken dat Noordland 12 t/m 16 en MCT niet gelegen is binnen de NNB. Verlies van oppervlak van NNB treedt dan ook niet op. Daarnaast is Noordland 12 t/m 16 en MCT ook niet gelegen binnen de aanduiding 'natuurwaarden' van het bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland (zie afbeelding 4.2).

Afbeelding 6.2 Aanduiding natuurwaarden binnen bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland (rood omkaderd), gelegen buiten ontwikkeling Noordland 12 t/m 16 en MCT (blauw omkaderd)



Aangezien Noordland 12 t/m 16 en MCT niet binnen NNB gebied valt en ook niet binnen de in het bestemmingsplan aangewezen gebieden waar natuurwaarden beschermd moeten worden, is geen sprake van aantasting van NNB. De 45 dB(A) geluidscontour ten behoeve van het NNB bepaald (zie afbeelding 6.4) rijkt niet tot aan het NNB gebied, waardoor geen sprake is van aantasting van NNB.

Afbeelding 6.3 Indicatie ligging projectgebied (rood) ten opzichte van NNB (blauw en groen gearceerd) volgens het Natuurbeheerplan van de provincie



Afbeelding 6.4 45 dB(A) Contour van inrichting Noordland 12 t/m 16 & MCT (groene lijn)



Houtopstanden

De huidige schor langs de toegangseul en aan de buitendijkse zijde van de kering is begroeid met struiken en (kleine) bomen. De schor heeft een oppervlakte van circa 2 ha. De begroeiing van houtopstanden op de schor verdwijnt permanent met de aanleg van de terminal. De schor langs de toegangseul maakt slechts een klein deel uit van een totale oppervlakte van 150 ha aan schorren in het Zoommeer (waaronder de Princesseplaat en de Speelmansplaten). Het verlies van houtopstanden op de schor is hiermee niet significant.

Conclusie

Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de voortoets uitgesloten. Veiligheidshalve is een Wnb vergunning voor gebiedsbescherming ingediend. De verwachting is dat deze verleend wordt of leidt tot een positieve afwijzing. Wat betreft soortbescherming leiden de werkzaamheden tot het verdwijnen van vaste voortplanting-, rust- en verblijfplaatsen van de wezel. Ook verdwijnt circa 3 ha leefgebied voor de wezel. Een Wnb-ontheffing wordt aangevraagd voor de wezel waarbij een activiteitenplan wordt opgesteld waarin compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen. De verwachting is dat de ontheffing Wnb verleend wordt. Op basis van de Wnb-ontheffing wordt het effect op soortbescherming neutraal beoordeeld (0). Aangezien Noordland 12 t/m 16 en MCT niet binnen NNB gebied valt en ook niet binnen de in het bestemmingsplan aangewezen gebieden waar natuurwaarden beschermd moeten worden, is geen sprake van aantasting van NNB en wordt dit criterium neutraal beoordeeld (0). Het verlies van houtopstanden op de schor is beoordeeld als (licht) negatief (-). De variant voor elektrisch varen heeft vanwege de beperking van de stikstof uitstoot een licht positief effect op Natura 2000-gebieden en geen ander effecten op de overige criteria.

Tabel 6.28 Natuur gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
effecten op gebiedsbescherming B200	neutraal (0)	licht positief (+)
effecten op soorten bescherming	neutraal (0)	neutraal (0)
effecten op natuurnetwerk Brabant	neutraal (0)	neutraal (0)
houtopstanden	negatief (-)	negatief (-)

6.7 Water

De effecten van de ontwikkeling van Noordland 12 t/m16 en MCT op water zijn te verdelen in de volgende onderwerpen:

- bergend vermogen en lozing van beheersgebied Rijkswaterstaat;
- waterveiligheid van de primaire waterkering in beheer bij waterschap Brabantse Delta;
- waterafvoer binnendijks;
- scheepvaart;
- afvalwaterstromen.

De beoordeling van deze effecten op het watersysteem zijn onderdeel van de beoordeling van de aanvraag watervergunning door het waterschap Brabantse Delta en Rijkswaterstaat. De verwachting is dat deze vergunning verleend wordt. Hieronder is de beoordeling van deze effecten kort samengevat. Voor een uitgebreide beschouwing wordt verwezen naar bijlage Xa (watertoets), bijlage Xb (beoordeling waterveiligheid), bijlage Xc (beoordeling effect op scheepvaart), bijlage Xd (ontwerp overkluizingsconstructie), bijlage Xe (ontwerp blusleiding), bijlage Xf (ontwerp hemelwaterafvoer), bijlage Xg (ontwerp bodembescherming en glooiing), bijlage Xh (verkennd geotechnisch advies bouwrijp maken), bijlage Xi (voorontwerp kadeconstructie) en bijlage Xj (voorontwerp kraanbaanfundering).

Bergend vermogen en lozing beheersgebied Rijkswaterstaat

Door de aanleg van de containerterminal wordt 56.420 m² oppervlaktewater gedempt. Door het toevoegen van de terminal wordt ook het afvloeiend hemelwater geloosd op het Bergsche Diep. De verwachting is dat dit ongeveer 45.136 m³ (56.420 m² * 0,8 l/m²/jaar) per jaar is. Deze hoeveelheid vormt geen knelpunt voor het ontvangende oppervlaktewater en is tevens eenzelfde hoeveelheid die in de huidige situatie ook in dit buitendijks gebied valt.

Het terrein van MCT wordt voorzien van een verharding. Deze verharding is gelegen onder afschot naar een centraal gelegen hemelwaterafvoerioring, dit is een ondergrondse verzamelleiding. Het stelsel bestaat uit meerdere putten (straatkolken) met bij iedere put een oliebezinkafscheider (OBAS). Op het terrein zijn daarnaast drie bodembeschermende voorzieningen aanwezig, te weten een:

- calamiteitenplaats, hier worden containers geplaatst wanneer sprake is van lekkage van een van de (tank)containers. De calamiteitenplaats is ingericht met vloeistofdichte vloeren met ruimte voor 4 x 2TEU. Het riool van de calamiteitenplaats kan worden aangesloten op het leidingsysteem en hier kan dus onderscheid gemaakt worden tussen hemelwater of vuilwater. Wanneer dit vuilwater is wordt dit leeggepompt door een pompwagen. Het riool is voorzien van een OBAS en zandfilters in de putten;
- tankplaats voor tanken de reachstackers. De tankplaats is op een aparte OBAS aangesloten. Na het passeren van het hemelwater door deze afscheider wordt het hemelwater via de hemelwaterafvoerioring geloosd op het oppervlaktewater. De OBAS wordt minimaal jaarlijks gereinigd en indien nodig vaker. De aftankplaats is aangesloten op de calamiteitenplaats. Hierdoor wordt voorkomen dat bij een spill of brand bij de aftankplaats voor voertuigen geloosd wordt op het oppervlaktewater;
- locatie voor het be- en ontgassen van containers. Deze is vloeistofdicht uitgevoerd.

Bij een spill of calamiteit op een bodembeschermende voorziening is voorzien in een protocol, dat zorgdraagt dat geen vervuiling in het oppervlaktewater komt. Dit wordt dan afgevoerd naar een erkende verwerker.

Waterveiligheid primaire waterkering

Het effect van MCT op de veiligheid van de primaire waterkering is beschouwd op basis van de verschillende faalmechanismen (zie Bijlage Xb). Een gedetailleerde onderbouwing voor de faalmechanismen hoogte, macrostabiliteit binnenwaarts, piping en microstabiliteit maakt onderdeel uit van de aanvraag watervergunning bij het waterschap Brabantse Delta. Daarnaast worden de gebouwen Noordland 12B, 14, 15 en 16 gebouwd enkel in de beschermingszone B van de waterkering. Door het realiseren van deze bouwwerken vindt geen verslechtering van de waterkering plaats, waardoor in onderstaande paragrafen daar geen nadere analyse op is uitgevoerd.

Waterafvoer binnendijks

Door de aanleg van de op- en afrit wordt de watergang-A op twee plaatsen doorkruist door een grondlichaam. Dit grondlichaam wordt op die twee plaatsten afzonderlijk voorzien van een duiker van minimaal rond 1.000 mm, zodat de vrije afstroming van het slootwater niet wordt gehinderd.

Door het toevoegen van de verharding bij Noordland 12 t/m 16 wordt ook het afvloeiend hemelwater van verhardingen, bodembeschermende voorzieningen en het hemelwater van de daken geloosd op de watergang-A. De verwachting is dat dit ongeveer 111.958 m³ (139.984 m² * 0.8 l/m²/jaar) per jaar is. Deze hoeveelheid vormt geen knelpunt voor de watergang en de afvoer van dit water.

Scheepvaart

De ontwikkeling van de containerterminal langs de vaarweg tussen de Theodorushaven in Bergen op Zoom en het Schelde-Rijnkanaal moet voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW2020).

Met de optimalisatie van de vaarweg (verkleinen van de genormeerde bodembreedte van 97,5 meter naar 75 m) en het huidige ontwerp van de containerterminal, ligt de fysieke terminal buiten de vrijwaringszone van de vaarweg. De resterende breedte van de vaarweg is voldoende voor de classificatie van de vaarweg. De afgemeerde schepen en de giek van de kranen liggen wel in de vrijwaringszone, maar dat is niet ongebruikelijk bij langshavens. Hiermee voldoet de ontwikkeling van de terminal aan de RVW2020. Voor het

innemen van lichtplaatsen bij de nieuwe haven vraagt Mepavex toestemming aan bij Rijkswaterstaat. In overleg met Rijkswaterstaat wordt bepaald of maatregelen (verkeerstekens en boeien) nodig zijn om negatieve effecten op de vaarweg te voorkomen.

De aanleg van de MCT wordt deels vanaf het water uitgevoerd. Hiervoor wordt een toestemming nautische veiligheid aangevraagd en een scheepsvaartmanagementplan opgesteld. In dit scheepsvaartmanagementplan worden op basis van de uitvoeringsmethode van de aannemer passende maatregelen genomen voor een veilige uitvoering en het voorkomen van effecten op de doorstroming van vaarverkeer ten tijden van de werkzaamheden.

Afvalwaterstromen

Binnen het deel van de inrichting Noordland 12 t/m 16 komen drie afvalwaterstromen vrij. Dit zijn huishoudelijke afvalwater dat geloosd wordt op het vuilwaterriool van de gemeente. Schoon hemelwater van de daken dat rechtstreeks op de watergang geloosd wordt. Mogelijk vervuild hemelwater van het terrein van Noordland 12 t/m 16 wordt een oliebezinkafscheider (OBAS) geloosd op de watergang, zoals dat in de huidige situatie van Noordland 12 en 13 ook gebeurt. In het geval van calamiteiten bij de laadkuilen wordt vervuilde water verzamelt in de laadkuil en apart afgevoerd naar een erkende verwerker.

Binnen het deel van de inrichting behorende bij MCT komen twee afvalwaterstromen vrij. Dit zijn huishoudelijke afvalwater dat geloosd wordt op het vuilwaterriool van de gemeente.

Conclusie

De effecten van de aanleg van Noordland 12 t/m 16 en MCT hebben geen significant effect op het bergend vermogen en lozing op het Bergsche Diep, de waterveiligheid van de primaire waterkering, de categorie-A watergang, scheepvaart, nautische veiligheid en afvalwaterstromen zijn beoordeeld als neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft geen ander effect ten aanzien van deze beoordelingscriteria tot gevolg, en is ook beoordeeld als neutraal (0). Deze criteria worden daarnaast via de watervergunning beoordeeld door het Waterschap Brabantse Delta en Rijkswaterstaat.

Tabel 6.29 Water gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
bergend vermogen en lozing Bergsche diep	neutraal (0)	neutraal (0)
waterveiligheid primaire waterkering	neutraal (0)	neutraal (0)
waterafvoer binnendijks	neutraal (0)	neutraal (0)
scheepvaart	neutraal (0)	neutraal (0)
afvalwaterstromen	neutraal (0)	neutraal (0)

6.8 Bodem

In dit hoofdstuk worden de effecten op voor het aspect bodem beschreven, eerst wordt ingegaan op bodemkwaliteit en daarna op bodembescherming. Daarnaast wordt ingegaan op het effect van mogelijke niet gesprongen explosieven (NGE).

(Water)bodemkwaliteit

Een vooronderzoek bodemkwaliteit (NEN5725) is uitgevoerd voor de locatie van Noordland 12 t/m 16 (zie bijlage XIa) en voor de locatie van de Markiezaat Container Terminal gelegen aan de Zuiderstredam en het Bergsche Diep te Bergen op Zoom (zie bijlage XIb).

Noordland 12 t/m 16

Het vooronderzoek voor Noordland 12 t/m 16 concludeert dat op basis van de beschikbare voorinformatie geen werkzaamheden plaatsvinden binnen een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op dit moment zijn geen aanwijzingen dat de bodem sterk verontreinigd is. Op basis van de eerder uitgevoerde

onderzoeken zijn alleen lichte verontreinigingen in de bodem en het grondwater aangetroffen. Het is te verwachten dat dit ook het geval is op de locatie van de (bedrijfs-) activiteiten.

Op de onderzoekslocatie is een noodstroomaggregaat aanwezig wat mogelijk de bodemkwaliteit en/of grondwaterkwaliteit heeft beïnvloed. In de omgeving is een runsmelterij en een elektrisch onderstation aanwezig (geweest). Het is alleen niet waarschijnlijk dat deze van invloed zijn geweest op de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

De bodemkwaliteitsklasse is industrie, de ontgravingsklasse is landbouw/natuur, de generieke toepassingsklasse is landbouw/natuur en de gebiedsspecifieke toepassingsklasse is wonen. De bodem is niet asbestverdacht.

MCT

Het vooronderzoek voor MCT concludeert dat op basis van de beschikbare informatie geen vermoeden bestaat dat werkzaamheden plaatsvinden binnen een geval van ernstige verontreiniging. OP dit moment wordt geen sterk verhoogde gehalten verwacht. Op basis van de beschikbare informatie worden maximaal licht verhoogde gehalten verwacht in de grond en het grondwater.

De enige (bekende) bron van verontreiniging is een vermeende tankinstallatie nabij de Burgemeester Petrusluis. Hierdoor is mogelijk de waterbodem lokaal verontreinigd. Het is niet waarschijnlijk dat deze bron de bodem- en grondwaterkwaliteit heeft beïnvloed op de onderzoekslocatie. Een (geval van ernstige) bodemverontreiniging binnen de onderzoekslocatie is niet bekend. Gezien het voormalig gebruik van de locatie is dit ook niet waarschijnlijk. De bodem is niet asbestverdacht. De bodemfunctieklasse is industrie, de ontgravingsklasse landbouw/natuur, volgens de generieke toepassingskaart landbouw/natuur en volgens de gebiedsspecifieke toepassingskaart klasse wonen. De bodemkwaliteit is voldoende inzichtelijk voor de voorgenomen werkzaamheden. Volgens de bodemkwaliteitskaart is geen onderzoek nodig naar de kwaliteit van de ontvangende bodem.

Op de onderzoekslocatie hebben (zover bekend) geen activiteiten plaatsgevonden op de onderzoekslocatie die mogelijk geleid hebben tot een verandering van de bodemkwaliteit sinds het vaststellen van de bodemkwaliteitskaart. De waterbodem valt buiten de afbakening van de bodemkwaliteitskaart. De bodemkwaliteitskaart is geldig in combinatie met het Tijdelijk handelingskader PFAS. De bodemkwaliteitskaart kan als basis dienen voor een milieuhygiënische verklaring van de grond. Van de toe te passen grond dient de kwaliteit (inclusief PFAS) bekend te zijn en minimaal te voldoen aan klasse 'wonen'.

Vervolgonderzoek

De uitgevoerde vooronderzoeken geven aanbevelingen ter attentie van vervolgonderzoek. Op basis hiervan worden de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- een nul-situatie bodemonderzoek conform de NEN 5740 voor Noordland 12 t/m 16 en MCT op de locaties waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden;
- een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 voor Noordland 12 t/m 16 ten behoeve van de bouw van gebouwen;
- een verkennend waterbodemonderzoek conform de NEN 5720 voor de locatie MCT wordt uitgevoerd;
- een verhardingsonderzoek conform de CROW 210 voor de locatie van de buitendijkse verharding.

Op basis van bovenstaande onderzoeken wordt bepaald of bodemvervuiling in het gebied aanwezig is en zo ja, op welke locatie en wat de status van de vervuiling is. Eventueel wordt aangegeven welk effect de bodemvervuiling op de ontwikkeling en de omgeving heeft en wat met het treffen van mitigerende maatregelen - zoals bodemsanering - wordt bereikt. Indien sprake is van een bodemsanering, heeft dit een positief effect op huidige bodemkwaliteit.

Bodembescherming

Voor het aspect bodembescherming is een NRB-toets uitgevoerd voor Noordland 12 t/m 16 en MCT gevestigd op Conradweg 18-20 te Bergen op Zoom. Binnen de inrichting wordt gewerkt met diverse stoffen, waaronder ook bodembedreigende stoffen en handelingen. Binnen de inrichting zijn de benodigde maatregelen getroffen, om te voorkomen dat deze stoffen in de bodem terecht kunnen komen.

De onderzoeksopzet voor deze NRB-toets sluit aan bij de systematiek zoals deze is beschreven in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (vs. 2 april 2012). Op basis van het stappenplan heeft een inventarisatie plaatsgevonden m.b.t. de activiteiten die binnen de inrichting worden uitgevoerd en welke stoffen daarbij aanwezig zijn. Vervolgens is door middel van het stoffenschema de bodembedreigendheid van de betreffende stof vastgesteld. Daarna is per deelactiviteit een categorie uit de BRCL (Bodem Risico Checklist) gekozen waarbij aanvullend een combinatie van voorzieningen en maatregelen is gekozen die het beste aansluit bij de activiteiten.

Met het stappenplan in de NRB kunnen bedrijven bepalen in hoeverre binnen de inrichting sprake is van bodembedreigende activiteiten, waarvoor preventieve maatregelen moeten worden getroffen. Voor de voorgenomen activiteiten is ook een toetsing aan de NRB uitgevoerd. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan alle maatregelen en voorzieningen en het bodemrisico verwaarloosbaar is. De volledige NRB-inventarisatie is te vinden in bijlage XII.

Conventionele explosieven

Om te bepalen of het projectgebied verdacht is op conventionele explosieven (CE) is gekeken naar de conventionele explosieven bodembelasting kaart van gemeente Bergen op Zoom (zie afbeelding 6.5). Hieruit blijkt dat het project gebied niet binnen verdacht gebied ligt en dus waarschijnlijk geen explosieven aanwezig zijn.

Afbeelding 6.5 Conventionele Explosieven bodembelastingkaart gemeente Bergen op Zoom



Daarnaast is in 2014 vooronderzoek CE uitgevoerd ter plekke van de MCT met als doel om door middel van het inventariseren en analyseren van historisch bronnenmateriaal te bepalen of, en eventueel waar, binnen de het onderzoeksgebied rekening moet worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van CE in de bodem. Het vooronderzoek CE is bijgevoegd in Bijlage XIII. Het historisch vooronderzoek is uitgevoerd conform het WSCS-OCE, 2012. Conform deze beoordelingsrichtlijn bestaat een vooronderzoek uit een inventarisatiefase en een analysefase. Beide fasen zijn in dit onderzoek uitgevoerd en gedocumenteerd voor het onderzoeksgebied.

In de inventarisatiefase zijn de historische gegevens met een mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied ingewonnen en gedocumenteerd. In de analysefase is geconcludeerd dat enkel de vondsten van CE in de naoorlogse periode een indicatie kunnen zijn dat CE uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig zijn in het onderzoeksgebied. Een nadere beschouwing van deze vondsten resulteerde echter niet

in een aantoonbaar verhoogd risico op de aanwezigheid van CE in het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied is dan ook geheel onverdacht van CE. Grondroerende werkzaamheden in het onderzoeksgebied kunnen regulier plaatsvinden, dat wil zeggen zonder voorafgaande CE opsporingswerkzaamheden. Conventionele explosieven vormen dan ook geen belemmering voor het plan.

Conclusie

Voor de (water)bodemkwaliteit is een vooronderzoek bodemkwaliteit uitgevoerd voor de locatie van Noordland 12 t/m 16 en voor de locatie van de MCT. Uit beide vooronderzoeken blijkt dat geen vermoeden bestaat dat werkzaamheden plaatsvinden binnen een geval van ernstige verontreiniging. Op basis van de beschikbare informatie worden maximaal licht verhoogde gehalten verwacht in de grond en het grondwater. Door middel van de beschreven aanpak voor vervolgonderzoek wordt de bodemkwaliteit nader en beeld gebracht om mogelijk noodzakelijke mitigerende maatregelen te treffen. Het effect op de (water)bodemkwaliteit is beoordeeld als neutraal (0). Voor het aspect bodembescherming is een NRB-toets uitgevoerd. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan alle maatregelen en voorzieningen en het bodemrisico verwaarloosbaar is. Het effect op bodembescherming is beoordeeld als neutraal (0). Om te bepalen of het projectgebied verdacht is op conventionele explosieven is gekeken naar de conventionele explosieven bodembelasting kaart van gemeente Bergen op Zoom en het vooronderzoek CE uitgevoerd ter plekke van de MCT uit 2014. Het onderzoeksgebied is dan ook geheel onverdacht van CE. Het effect van conventionele explosieven is beoordeeld als neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft geen ander effect op deze beoordelingscriteria.

Tabel 6.30 Bodem gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
(water)bodemkwaliteit	neutraal (0)	neutraal (0)
bodembescherming	neutraal (0)	neutraal (0)
conventionele explosieven	neutraal (0)	neutraal (0)

6.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

Het huidige landschapsbeeld van het plan- en projectgebied kenmerkt zich vooral door een tweedeling in een stedelijke-industrieel gebied en een natuurlijk watergebied, waarbij de waterkering rondom Noordland als een scherpe scheidingslijn fungeert. Het stedelijk industrieel gebied wordt gevormd door de bedrijven rondom de Theodorus haven en het Noordland bedrijventerrein. De aanleg van Noordland 12 t/m 16 en met name de aanleg van de nieuwe MCT hebben invloed op het landschap in het gebied. Echter is het effect op het landschap niet significant anders dan in het eerdere MER beoordeeld werd. In dit MER wordt daarom aangesloten op de conclusies uit het MER van 2002. De realisatie van Noordland 12 t/m 16 op het industrieterrein heeft geen significant effect op landschap, gezien de ligging achter de dijk en tussen bestaande bedrijfsgebouwen. Het effect van Noordland 12 t/m 16 op landschap blijft daarom verder buiten beschouwing.

De aanleg van een containerterminal in de toegangseul tot de Theodorus haven betekent een verandering van het landschapsbeeld. Deze verandering manifesteert zich op meerdere manieren. Effecten op landschap zijn bepaald aan de hand van:

- het verdwijnen of aantasten van de huidige kenmerkende landschapselementen;
- veranderingen van het karakteristieke contrast tussen watergebied en stedelijk-industrieel gebied;
- verstoring van de zichtlijnen.

Aantasting landschapselementen

De aanleg van de containerterminal betekent het verdwijnen van de schor in de toegangseul. Het landschapsbeeld van de noordwestrand van Noordland wijzigt hierdoor drastisch: de groene overgangzone

van water naar land maakt plaats voor een harde, abrupte overgang in de vorm van een kade. Dit effect is negatief, omdat de schor als landschapselement volledig verdwijnt en het huidige landschapsbeeld sterk wijzigt. Echter raakt de functie van de schor als landschapselement meer op de achtergrond met de ontwikkeling van Noordland als industrieel gebied. Verder maakt de schor (met een oppervlakte van circa 2 ha) een beperkt deel uit van een schorregebied van circa 150 ha in het Zoommeer (waaronder de Princesseplaat en de Speelmansplaten). Hiermee is het effect van het verdwijnen van de schor als landschapselement beperkt.

De bestaande waterkering aan de noordwestzijde van Noordland wordt verlaagd over een lengte van circa 650 m. De dijk wordt op het gedeelte bij de terminal lager dan de huidige dijkelders. Dit is ruim 30 % van de totale lengte van de waterkering langs de noordwest- en zuidrand van Noordland (circa 2.000 m). Aangezien in de nieuwe situatie de kadehoogte, en daarmee de hoogte van het terminalterrein, op NAP +3,5 m komt te liggen heeft de toekomstige dijk een hoogte ten opzichte van het maaiveld van 1,5 m. Door de kleinere hoogte lijkt de dijk ook smaller dan de huidige dijk. De waterkering is in de nieuwe situatie, door de combinatie van dijkverlaging en terreinophoging, als landschapselement minder prominent aanwezig. Het meest bepalende deel van de kering (de zuidrand) blijft echter gehandhaafd, waardoor het effect op de kering als landschapselement beperkt is.

Aantasting contrast

De contrastlijnen in het plangebied lopen tussen het stedelijke-industriële landschap van Noordland en het waterlandschap van het Zoommeer. De aanleg van de containerterminal in de toegangsgeul leidt niet tot een aantasting van deze contrastlijnen, vanwege de directe aansluiting van de containerterminal op het stedelijke landschap.

Verstoring zichtlijnen

De belangrijkste zichtlijnen in het plangebied lopen vanaf Noordland naar de Schelde-Rijnverbinding, over de waterkering en de strekdam. Gezien de locatie van de containerterminal blijft de zichtlijn van en naar de zuidwestelijke waterkering intact. Aangezien de terminal parallel aan de noordwestelijke waterkering komt te liggen, blijft ook de zichtlijn vanaf deze waterkering intact. Hiermee is geen significant effect op zichtlijnen.

Cultuurhistorie

In het plangebied zijn geen rijks, provinciale of gemeentelijk monumenten aanwezig. Ook het project gebied niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Voor het aspect cultuurhistorie is de verwachting dat geen cultuurhistorische waarden verloren gaan door de voorgenomen ontwikkeling. De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT heeft daarmee geen effect op cultuurhistorie.

Archeologie

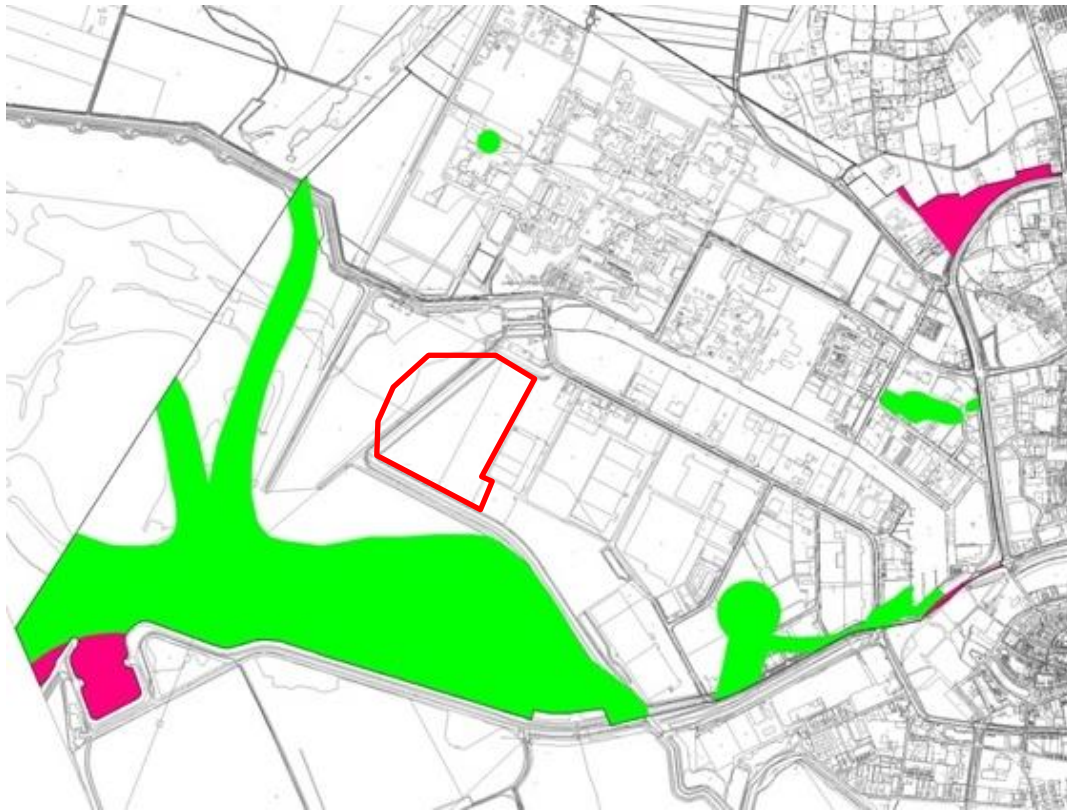
De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd, indien sprake is van een hoge trefkans of indien het plangebied niet is gekarteerd.

In het gehele plangebied bestaat in principe een kans op het aantreffen van bewoningsresten op het oude veen, daterend uit de IJzertijd tot en met de late middeleeuwen. De vraag is echter of dit veenoppervlak nog aanwezig is. Waarschijnlijk werd een aanzienlijk deel in de middeleeuwen afgegraven voor turfwinning. Het restant is hoogst waarschijnlijk geërodeerd door de eeuwenlange inwerking van de zee. Vanwege die twee factoren is de archeologische verwachting op de getijdeafzettingen naar laag bijgesteld. Uitzonderingen zijn de locaties van de verdrinken dorpen, zoals afgebeeld op diverse oude kaarten. Hier geldt een hoge verwachting voor de late middeleeuwen. Volgens de nationale archeologische verwachtingskaart ligt het project gebied in een gebied met een lage trefkans. Afbeelding 6.10 laat met rood omlijnd zien waar het projectgebied ligt ten opzichte van archeologische verwachtingswaarden. Hieruit blijkt dus dat sprake is van een lage trefkans voor het projectgebied.

Aangezien niet volledig uit te sluiten is dat tijdens eventueel grondverzet een archeologische toeval vondst wordt gedaan wordt de uitvoerder van dit grondwerk gewezen op de plicht om hiervan zo spoedig mogelijk

na de vondst melding te doen bij het bevoegd gezag en worden passende maatregelen genomen. Hiermee zijn effecten op archeologische waarden uitgesloten.

Afbeelding 6.6 Archeologische verwachtingskaart van Nederland, met project gebied (rood omlijnd)



Conclusie

Voor de realisatie van Noordland 12 t/m 16 en MCT zijn de effecten op landschapselementen, contrast en zichtlijnen beoordeeld. Het project leidt niet tot een aantasting van de contrastlijnen en heeft geen significant effect op zichtlijnen. Het effect op de kering als landschapselement is negatief. Het totale effect van Noordland 12 t/m 16 en MCT op landschap is beoordeeld als licht negatief (-). De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT heeft geen effect op cultuurhistorie en is beoordeeld als neutraal (0). Wat betreft archeologische resten is sprake van een lage trefkans. Bij een eventuele toevalvondst wordt melding gemaakt bij het bevoegd gezag en passende maatregelen genomen waardoor effecten op archeologie waarden zijn uitgesloten en wordt het effect op archeologie beoordeeld als neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft geen ander effect op deze beoordelingscriteria.

Tabel 6.31 Landschap, cultuur en archeologie

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
landschappelijke waarde	licht negatief (-)	licht negatief (-)
cultuurhistorische waarde	neutraal (0)	neutraal (0)
archeologische (verwachtings)waarde	neutraal (0)	neutraal (0)

6.10 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van

activiteiten met gevaarlijke stoffen. Dit heeft tot gevolg dat veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden tussen risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten zoals woningen.

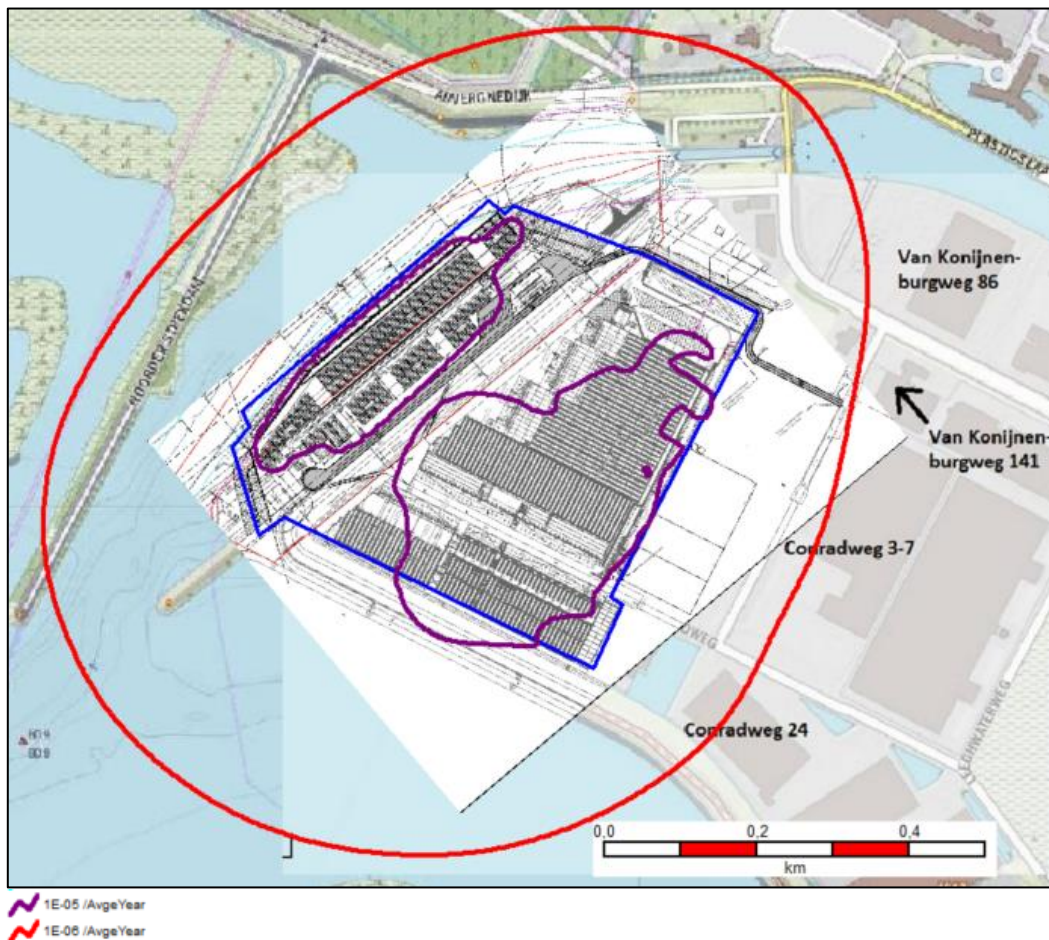
Vanwege de opslag en overslag van gevaarlijke stoffen wordt de hoge drempelwaarde uit bijlage I van de Seveso III overschreden en valt Mepavex onder de BRZO wet- en regelgeving. Om deze reden is een veiligheidsrapport en bedrijfsbrandweerrapport opgesteld, die onderdeel vormt van de aanvraag omgevingsvergunning milieu.

In de milieurisicoanalyse (MRA) (bijlage XIVa) worden de risico's voor het oppervlaktewater in kaart gebracht. Binnen de inrichting vindt op- en overslag en distributie plaats van gevaarlijke stoffen. Opslag vindt plaats in de opslaghallen en op de kade van de containerterminal. De activiteiten kunnen een risico vormen voor het oppervlaktewater.

De conclusie uit de MRA is dat door de aanwezige veiligheidsmaatregelen, blusvoorzieningen (waaronder CO₂ blussing) en de intrinsieke opvangcapaciteit voor product en bluswater en het automatisch afsluiten van het riool bij brand en handmatig afsluiten van het riool bij een spill het onwaarschijnlijk is dat product- en/of bluswater in het oppervlaktewater terecht kan komen.

Het andere onderdeel van de veiligheidsrapportage is de QRA (bijlage XIVb). De QRA is uitgevoerd conform de Handleiding Risicoberekeningen BEVI (versie 4.3, 01-01-2021) en met rekenmethodiek Safeti-NL versie 8.5 (DNV London). In de QRA zijn onder andere de risico-contouren van de inrichting bepaald (zie afbeelding 6.11).

Afbeelding 6.7 Plaatsgebonden risico



De 10^{-5} /jaar risicocontour overschrijdt de inrichtingsgrens in zuidelijke richting. Er worden geen (beperkt) kwetsbare objecten geraakt door deze contour. De 10^{-6} /jaar contour gaat over enkele beperkt kwetsbare objecten (bedrijfsgebouwen). Er worden geen kwetsbare objecten geraakt.

De groepsrisico normwaarde stijgt met factor 13 %, maar blijft ruim onder de oriënterende waarde.

Omdat er sprake is van een toename van de 10^{-6} /jaar en over beperkt kwetsbare objecten gaat, wordt niet voldaan aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico in het kader van Bevi. Aan de zuidoostzijde van de opslagcompartimenten NL14 t/m 16 vindt opslag plaats onder beschermingsniveau BN3 met automatisch sluitende branddeuren. Aan de noordwestzijde van NL 14 t/m 16 vindt opslag plaats onder Beschermingsniveau 1, voorzien van automatische gasblussing en automatische sluitende branddeuren. Alle muren en branddeuren van NL 14 t/m 16 zijn minimaal 120 minuten brandwerend en de wand met Noordland 13 is zelfs 240 minuten brandwerend. Deze aanvullende maatregelen gaan verder dan strikt noodzakelijk volgens de PGS 15. Deze aanvullende maatregelen zijn niet in de QRA te kwantificeren, maar zullen er in de praktijk toe leiden, dat in geval van een brand in één van de opslagen, minder snel escalatie naar de omgeving zal plaatsvinden. Door korte verbindingen, strategisch gunstig gelegen tussen Rotterdamse en Antwerpse haven nieuw te realiseren Markiezaat Container Terminal (ook onderdeel Mepavex Logistics BV) aan de Zuiderstredam, wordt het intermodale transport optimaal benut. Hiermee worden ook risico's van transporten van met gevaarlijke stoffen over de weg verlaagd. Bovendien vervangt deze container terminal de bestaande terminal aan de Vierlinghweg in de Theodorushaven, waardoor risico's en hinder naar nabijgelegen woongebieden, zoals het ontwikkelde voormalig Nedalco terrein, verdwijnen.

Op basis van de resultaten van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico hebben activiteiten van Noordland 12 t/m 16 en MCT geen significant negatief effect op externe veiligheid. Tijdens het beleidsoverleg 10 oktober 2022 met gedeputeerde is m.b.t. de vergunningaanvraag van Mepavex het volgende besproken:

Op basis van het provinciale afwegingskader voor het bepalen van de kwetsbaarheid van gebouwen moeten de grotere bedrijfspanden van derden die binnen de PR10-6 contour van Mepavex liggen als kwetsbare objecten worden beschouwd. Uit nader onderzoek bleek echter dat dit geen gebouwen met een industrie functie zijn, maar gebouwen die bestaan uit logistieke hallen met een klein kantoorgedeelte; het type gebouw waar structureel geen grote aantallen werknemers aanwezig zijn. Het verschil tussen een productiehhal en een opslaghal (beiden bedrijfsgebouwen) komt niet tot uiting in ons provinciale externe veiligheidsbeleid. Om die reden is een nadere differentiatie in de kengetallen van personendichtheden voor de verschillende bedrijfstakken gewenst. Gelet op het lage aantal werknemers in de bedrijfspanden die binnen de PR10-6 contour van Mepavex liggen hebben de provincie Noord-Brabant en de omgevingsdienst Midden- en West Brabant met Mepavex afgesproken dat deze als beperkt kwetsbare objecten worden aangemerkt; dit vooruitlopend op de aanpassing van de kentallen voor (beperkt) kwetsbare objecten in het provinciale externe veiligheidsbeleid.

Conclusie

De conclusie uit de MRA is dat door de aanwezige maatregelen het onwaarschijnlijk is dat product- en/of bluswater in het oppervlaktewater terecht kan komen. De conclusie uit de QRA is dat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de activiteiten van Noordland 12 t/m 16 en MCT geen significant negatief effect hebben op externe veiligheid. Het effect van Noordland 12 t/m 16 en MCT op externe veiligheid is beoordeeld als neutraal (0). De variant voor elektrisch varen heeft geen ander effect ten aanzien van deze beoordelingscriteria tot gevolg, en is ook beoordeeld als neutraal (0).

Tabel 6.32 Externe veiligheid gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
milieu(risico's)	neutraal (0)	neutraal (0)

6.11 Gebruiksfunctie

De huidige gebruiksfunctie van het terrein waar Noordland 12 t/m 16 en MCT is voorzien, omvat in elk geval de volgende functies:

- (deels onbebouwd) bedrijventerrein;
- recreatie.

De gebruiksfuncties van de kering, de vaarweg en de schor als natuurgebied blijven hier buiten beschouwing, aangezien de effecten op deze onderdelen al zijn behandeld.

Bedrijventerrein

Noordland 12 t/m 16 is voorzien op het bedrijventerrein Noordland. De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 past volledig binnen het huidige bestemmingsplan Theodorushaven-Noordland. Het terrein is in de huidige situatie in gebruik voor Noordland 12 en 13 (deze worden onderdeel van de nieuwe inrichting) en een opslagplaats voor containers aan de noordkant (zie onderstaande afbeelding). De opslagplaats voor containers aan de noordkant is in eigendom van Mepavex Logistics B.V. en wordt herontwikkeld als onderdeel van de inrichting Noordland 12 t/m 16 en MCT. De rest van het terrein bestaat uit braakliggend terrein en verharding die wordt gebruikt voor transport en het tijdelijk parkeren van opleggers. De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 heeft geen effect op de gebruiksfunctie van naastgelegen bedrijven. De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 sluit goed aan bij de huidige gebruiksfuncties van het bedrijventerrein.

Afbeelding 6.8 Huidige gebruiksfunctie Noordland. Locatie opslag containers (rood), Noordland 12 en 13 (groen) en braakliggende terreinen (geel)



Recreatie

Aan de buitendijkse zijde van de kering loopt de Zuiderstrekdam. Dit is een verharde weg die over gaat in de Noordlandsedijk aan de zuidkant van de kering. Deze wegen zijn openbaar toegankelijk en worden gebruikt als recreatieve route voor voetgangers en fietsers. Vanwege de ligging van deze route aan de rand van het bedrijventerrein en de beperkte mogelijkheid voor een doorgaande route is de recreatieve waarde beperkt.

Door de realisatie van de MCT verdwijnt wel een deel van deze recreatieve route. Hiermee heeft de ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 en MCT een licht negatief effect op recreatie.

Conclusie

De ontwikkeling van Noordland 12 t/m 16 sluit goed aan bij de huidige gebruiksfuncties van het bedrijventerrein en heeft een licht negatief effect op recreatie buitendijks. In totaal wordt het effect op gebruiksfuncties al neutraal (0) beoordeeld. De variant voor elektrisch varen heeft geen ander effect ten aanzien van deze beoordelingscriteria tot gevolg, en is ook beoordeeld als neutraal (0).

Tabel 6.33 Gebruiksfunctie gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
gebruiksfunctie beperkingen	neutraal (0)	neutraal (0)

6.12 Energie, duurzaamheid en klimaat adaptatie

Onderdeel van het MER is een analyse en toelichting op het energieverbruik binnen de inrichting. Deze analyse en toelichting is opgenomen in Bijlage XV en bestaat uit:

- 4 aanduiding voornaamste energieverbruikers binnen de inrichting;
- 5 per energieverbruiker het vermogen en het verwachte energieverbruik;
- 6 het totale energieverbruik van de inrichting;
- 7 toelichting op energiebesparende maatregelen binnen de inrichting die reeds genomen zijn.

Het elektrische energieverbruik van Noordland 12 t/m 16 en MCT is nog niet te bepalen, omdat de inrichting grotendeels nieuw wordt gebouwd. Het elektrische energieverbruik van Noordland 12 is 1.046.385 kWh geweest over 2021. Dit energieverbruik is niet te extrapoleren naar 12 t/m 16, omdat Noordland 12 niet op gas is aangesloten en twee ruimtes elektrisch worden verwarmd en gekoeld. Noordland 12A en 13 zijn niet verwarmd. Het geschatte jaarlijkse gasverbruik voor verwarming van Noordland 12B en 14 t/m 16 en MCT is 96.000 m³. Binnen de inrichting verbruiken reachstackers, terminaltrackers en de NSA diesel. Schepen die aan de kade liggen gebruiken walstroom. Het geschatte jaarlijkse diesel verbruik voor Noordland 12 t/m 16 en MCT is 94.920 liter.

Een voorname energiebesparende maatregel is het plaatsen van zonnepanelen op de daken van Noordland 12 t/m 16. Uit de concept legplannen voor de zonnepanelen volgt dat ruimte is voor circa 18.964 zonnepanelen. Deze zonnepanelen leveren naar verwachting 6.528.850¹ kWh elektriciteit op per jaar. Door de zonnepanelen kan een deel van het totale verbruik van de gehele inrichting duurzaam worden opgewekt. Daarnaast levert de bijdrage die de MCT door het opladen van accupakketten voor schepen mogelijk te maken voor de ontwikkeling en mogelijkheden voor elektrisch varen hebben een positief effect op (duurzaam) energieverbruik van de scheepsvaartsector. Door energie besparende maatregelen te nemen wordt bij gedragen aan duurzaamheid.

Naast energie besparende maatregelen zijn ook klimaat adaptieve maatregelen genomen. De afwatering van het terrein Noordland 12 t/m 16 en de overkluizingen van de watergang zijn zodanig gedimensioneerd, dat bij piekbuien geen problemen ontstaan met de afwatering. Daarnaast is de hoogte van de kademuur en containerterminal ter plekke van de primaire kering zodanig gedimensioneerd dat de waterveiligheid ook in de toekomst gewaarborgd blijft. Tevens is de terminalvloer op een hoogte aangelegd dat bij hoog water in het Bergsche Diep containers niet op drift raken. Dit is in nauw overleg met het waterschap afgestemd.

Conclusie

Binnen de inrichting wordt energie verbruikt door middel van elektriciteit, gas en diesel. De effecten van Noordland 12 t/m 16 en MCT op energieverbruik blijven door energiebesparende maatregelen beperkt.

¹ Op basis van 7681 kWp en 850 kWh/kWp als omrekenfactor.

Daarom is sprake van een licht negatieve score voor energie verbruik en duurzaamheid. Klimaatadaptieve maatregelen zijn meegenomen in het ontwerp van de gehele inrichting. Hierdoor blijft het effect van klimaatverandering beperkt voor de inrichting en is sprake van een licht negatieve score. De variant elektrisch varen scoort neutraal op het onderdeel energieverbruik (0) aangezien deze ontwikkeling bijdraagt aan het duurzame energieverbruik van de binnenvaart en hiermee opweegt tegen het energieverbruik binnen de inrichting. De score voor klimaat adaptatie is hetzelfde als in het huidige planvoornemen, namelijk licht negatief (-).

Tabel 6.34 Energie gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
energie verbruik en duurzaamheid	licht negatief (-)	neutraal (0)
klimaat adaptatie	licht negatief (-)	licht negatief I (-)

6.13 Gezondheid

Voor gezondheid is het cumulatieve effect van de behandelde milieuthema's op de gezondheid van de mens beoordeeld. Effecten op de gezondheid van mensen worden kleiner naarmate de afstand tot de activiteiten toeneemt. Dit geldt voor geur, geluid, trillingen, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De relatief grote afstand van de projectlocatie tot de meest nabije woning is 1.300 m. Grotere concentraties woningen liggen op circa 1.500 m. De afstand zorgt ervoor dat het effect op de gezondheid van de mensen niet significant aanwezig is. De bouw van de containerterminal aan het Bergsche Diep draagt tevens aan bij dat de activiteiten van de huidige terminal aan de Theodorushaven op veel grotere afstand tot woningen gaat plaatsvinden. Het effect op gezondheid wordt daarom als neutraal beoordeeld (0).

De variant voor elektrisch varen heeft (op termijn) een positiefffect op gezondheid tot gevolg, aangezien het faciliteren van elektrisch varen in de MCT bijdraagt aan het elektrificeren van de binnenvaart, waarmee de uitstoot van schepen verminderd. Aangezien sprake is van een ontwikkeling die nog tijd nodig heeft om verder te ontwikkelen en de effecten niet direct volgen deze variant beoordeeld als licht positief (+).

Tabel 6.35 Gezondheid gebruiksfase

Onderdeel	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
gezondheid	neutraal (0)	licht positief (+)

6.14 Totaaloverzicht effecten

Tabel 6.36 totaaloverzicht effecten

Milieuaspect	Beoordelingscriteria	Methode	Score huidige planvoornemen	Score variant elektrisch varen
verkeer en vervoer	verkeersintensiteit gebruiksfase	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen	-	-
	verkeersafwikkeling gebruiksfase	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen	-	-
	verkeersveiligheid gebruiksfase	kwantitatief op basis van expert judgement	-	-

geur en luchtemissies	effecten geuremissies gebruiksfase	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	effecten van luchtemissies in gebruiksfase	kwantitatief	-	-
geluid	effecten van geluidsbronnen in de aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
	effecten van geluidsbronnen in de gebruiksfase	kwantitatief binnen zonering op basis van zonemodel van omgevingsdienst Midden- en West-Brabant, kwalitatief buiten zonering op basis van methodiek van Handreiking industrielawaai	0	0
trillingen	verandering in verwachte trillinghinder	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	trillingshinder in aanlegfase	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
luchtkwaliteit	overschrijding grenswaarden NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief beoordeling op basis van geomilieu model	-	0
natuur	gebiedsbescherming N2000 (incl. stikstofdepositie)	passende beoordeling met aanvullende natuurtoets (incl. AERIUS berekeningen)	0	+
	soortbescherming	soortenonderzoek (incl. veldbezoek)	0	0
	Natuur Netwerk Brabant (NNB)	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	houtopstanden	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
water	bergend vermogen en lozing Bergsche Diep	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	waterveiligheid primaire waterkering	kwantitatieve beoordeling waterveiligheid op diverse faalmechanismen	0	0
	waterafvoer binnendijks	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	scheepvaart	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	afvalwaterstromen	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
bodem	(water)bodemkwaliteit	kwalitatief op basis van bureaustudie en indien noodzakelijk aanvullend veldonderzoek	0	0
	bodembescherming	kwalitatief op basis van NRB-toets	0	0
	conventionele explosieven	kwalitatief op basis van bureaustudie	0	0
landschap, cultuur-	landschappelijke waarden	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-

historie en archeologie	cultuurhistorische waarden	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
	archeologische (verwachtings) waarden	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
externe Veiligheid	(milieu)risico's gebruiksfase	milieurisicoanalyse (MRA) en kwantitatieve risico analyse (QRA)	0	0
gebruiksfunctie	gebruiksfunctie beperkingen	kwalitatief op basis van expert judgement	0	0
energie	Energie verbruik en duurzaamheid	kwalitatief op basis van expert judgement	-	0
	Klimaat adaptatie	kwalitatief op basis van expert judgement	-	-
gezondheid	diverse aspecten uit bovenliggende studies	kwalitatief op basis van expert judgement	0	+

6.15 Conclusies effectbeoordeling en maatregelen om effecten te beperken

Zoals in hoofdstuk 5.3 en 5.4 beschreven zijn in dit MER eerst de verschillende milieuthema's getoetst aan de huidige situatie, omdat hiermee aangesloten wordt op de onderzoeken en effectstudies die in het kader van de verschillende vergunningaanvragen zijn uitgevoerd.

De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie én de autonome ontwikkeling. De referentiesituatie in dit project is de situatie die in de toekomst ontstaat zonder afwijking van het bestemmingsplan, te weten de volledige ontwikkeling van bedrijventerrein Noordland en de containerterminal binnen de aanduiding in het bestemmingsplan. Dit geldt als de reële referentiesituatie, aangezien over ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt reeds bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden door de gemeente Bergen op Zoom. De effecten van het project ten opzichte van de huidige situatie zijn altijd groter vergeleken met de referentiesituatie, omdat de huidige situatie uitgaat van geen enkele invulling van activiteiten die binnen het bestemmingsplan mogelijk zijn. De toetsing van de milieuthema's aan de huidige situatie geldt om die reden altijd als 'worstcase' beschouwing van de effecten in vergelijking met een toetsing aan de referentiesituatie. Op die manier zijn binnen dit MER toch de conclusies van het project ten opzichte van de referentiesituatie te trekken,

Het merendeel van de milieueffecten zijn als neutraal of licht negatief beoordeeld voor het huidige planvoornemen. Daar waar sprake is van een negatief effecten zijn voldoende maatregelen getroffen om het effect te beperken tot licht negatief. Op basis van deze beoordeling van milieueffecten is de conclusie dat het huidige planvoornemen uitgevoerd kan worden. De conclusie ten aanzien van de variant elektrische varen en de mitigerende en compenserende maatregelen worden hieronder beschreven.

Variant elektrisch varen

De variant voor elektrisch varen scoort op alle beoordelingscriteria hetzelfde als het huidige planvoornemen, behalve op de criteria luchtkwaliteit en gebiedsbescherming N2000. Dit komt doordat elektrische varen minder uitstoot van stikstof en fijnstof tot gevolg heeft. Deze variant heeft een positief effect op het milieu ten opzicht van het huidige planvoornemen, maar is geen haalbaar alternatief op korte termijn. De technische ontwikkelingen op het vlak van elektrisch varen gaan snel, maar maken elektrisch varen op grote schaal op dit moment nog niet mogelijk. De initiatiefnemer is daarnaast afhankelijk van derden om deze ontwikkeling op grote schaal toe te passen in Bergen op Zoom. Rederijen moeten namelijk investeren in de aanschaf van elektrische schepen. De MCT kan dit proces wel versnellen, aangezien elektrisch varen gefaciliteerd kan worden in Bergen op Zoom. Dit MER heeft het effect van deze variant inzichtelijk gemaakt om een perspectief voor de toekomst te schetsen. Dit betekent niet dat het huidige planvoornemen niet uitgevoerd kan worden, omdat de milieueffecten van het huidige planvoornemen eveneens geen significant negatief effect hebben op de meeste milieuthema's.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Voor de aanleg van de MCT heeft voor het huidige bestemmingsplan al compensatie plaatsgevonden voor het verlies aan landschappelijke waarden. Voor de ontwikkeling van de MCT worden nadere afspraken gemaakt met de provincie over mogelijk aanvullende compensatie voor de ontwikkeling van de terminal buiten de mogelijkheden uit het bestemmingsplan.

Het verlies aan houtopstanden wordt deels gecompenseerd als onderdeel van de compensatiemaatregelen t.a.v. het leefgebied voor de wezel (compensatie als onderdeel van Wnb-ontheffing).

Op basis van nader bodemonderzoek wordt bepaald of bodemvervuiling in het gebied aanwezig is en zo ja, op welke locatie en wat de status van de vervuiling is. Eventueel wordt aangegeven welk effect de bodemvervuiling op de ontwikkeling en de omgeving heeft en wat met het treffen van mitigerende maatregelen - zoals bodemsanering - wordt bereikt. Indien sprake is van een bodemsanering, heeft dit een positief effect op huidige bodemkwaliteit.

7

OMGAAN MET ONZEKERHEDEN

7.1 Inleiding

Dit MER is gebaseerd op kennis en informatie die bij de start van het MER bekend waren en op kennis en informatie die beschikbaar is gekomen door aanvullend onderzoek. Toch is voor een aantal aspecten de beschikbare kennis en informatie beperkt gebleven. Deze leemten in kennis voor deze aspecten zijn hieronder beschreven. Vervolgens wordt een aanzet gegeven tot een evaluatie programma.

7.2 Leemten in kennis

Bij de besluitvorming is het van belang te weten welke onzekerheden bij de effectbeoordelingen een rol hebben gespeeld. De leemtes in de planvorming voor dit project zijn niet bepalend voor de te maken keuzes, maar wel noodzakelijk om in het vervolgtraject een verdere kwantificering van de effecten mogelijk te maken. Het gaat om de volgende zaken:

- een leemten in kennis betreft de omvang en samenstelling van de diensten die gedaan gaan worden in de VAS ruimtes. De VAS ruimtes zijn multifunctioneel te gebruiken. Dit heeft tot gevolg dat niet alle effecten door toekomstige activiteiten afgebakend kunnen worden. Om onzekerheid ten aanzien van toekomstige activiteiten in de VAS-ruimtes zo veel mogelijk te beperken worden nieuwe activiteiten alleen uitgevoerd na akkoord door de omgevingsdienst Midden en West Brabant. De activiteiten die hoogstwaarschijnlijk uitgevoerd gaan worden zijn opgenomen in de effectbeoordeling;
- het onderzoek voor verkeer is uitgevoerd op basis van gegevens uit 2016. Dit betekent dat de gegevens relatief oud zijn. Echter, zijn nog geen nieuwe gegevens beschikbaar. Dit betekent dat de resultaten van het onderzoek net iets anders kunnen uitvallen op basis van nieuwe verkeerscijfer. Gezien de aard van de wegen (brede wegen op industrieterrein) is de verwachting dat nieuwe verkeerscijfers geen andere conclusie tot gevolg heeft.

7.3 Evaluatie programma

Wettelijk bestaat bij activiteiten die worden voorbereid met een m.e.r. de verplichting om evaluatieonderzoek te (laten) verrichten. De evaluatie kent een meerdelig doel:

- het invullen van de leemten in kennis en informatie, zoals waargenomen bij het opstellen van het MER;
- monitoring en toetsing van de daadwerkelijk optredende effecten, ofwel het verifiëren van de voorspellingen;
- toetsing van de effectiviteit van de mitigerende maatregelen en bepalen van de noodzaak tot aanvullende maatregelen.

Aan de hand van de onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van de hierboven genoemde doelen moet worden bepaald of de voorgenomen activiteiten, in casu het voorkeursalternatief, moet worden bijgesteld of dat extra aanvullende (compenserende en/of mitigerende) maatregelen genomen moeten worden. Bij de evaluatie dient onder meer aandacht te worden geschonken aan het meetbaar zijn van de effecten, de relaties tussen effecten en de activiteit die de effecten veroorzaakt, daarnaast is de rol van

externe ontwikkeling als verandering van inzicht in de ernst van milieugevolgen en de haalbaarheid van milieuvorzieningen en mitigerende maatregelen van belang.

Dit MER heeft als moederbesluit een omgevingsvergunning. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is een revisievergunning voor de inrichting Noordland 12 t/m 16 en MCT. De provincie Noord-Brabant is het bevoegd gezag van deze revisievergunning, hetgeen wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst Midden en West Brabant. Hierin hebben zij een handhavende rol op de naleving van de vergunning. Als onderdeel hiervan kunnen zij onderzoeken uitvoeren om de milieueffecten tijdens de gebruiksfase te evalueren. Ook voor de Wet natuurbescherming is de provincie Noord-Brabant bevoegd is. Hiervoor voert de Omgevingsdienst Brabant Noord de taken van de provincie uit voor de ontheffing en vergunning ingevolge de Wet natuurbescherming. Beide omgevingsdiensten hebben een rol in het monitoren en toetsen van de daadwerkelijk optredende effecten, ofwel het verifiëren van de voorspellingen, en de toetsing van de effectiviteit van de mitigerende maatregelen en bepalen van de noodzaak tot aanvullende maatregelen.

Begrippen en afkortingen lijst

Afkorting	Betekenis
MCT	Markiezaat Container Terminal
MER	Milieueffectrapportage (het rapport)
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure)
Wnb	Wet natuurbescherming
N2000	Natura-2000
NRD	Notitie reikwijdte en detailniveau
ADR	Accord européen relative au transport international des marchandises Dangereuses par Route
CMR	Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route
VAS	Value added services
IBC	Intermediate Bulk Container
NSA	Noodstroomaggregaat
Wm	Wet milieubeheer
BP	Bestemmingsplan
Abm	Activiteitenbesluit milieubeheer
Arm	Activiteitenregeling milieubeheer
BBT	Best Beschikbare techniek
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
VN SDG	Verenigde Naties Sustainable Development Goals
Bro	Besluit ruimtelijke ordening
PMWP	Provinciaal Milieu- en Waterplan
PVVP	Provinciaal Verkeers en Vervoersplan
RO	Ruimtelijke Ordening
BrUG	Brabant Uitgenodigd Groen
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief
RVW2020	Richtlijn vaarwegen 2020
RWS	Rijkswaterstaat
NNB	Natuurnetwerk Brabant
NO2	stikstofdioxide
MRA	Milieurisicoanalyse
QRA	Kwantitatieve risico analyse
mvt	Motervoertuigen
ri.	Richting

Afkorting	Betekenis
pae	Personenauto-equivalent
BBT	Beste Beschikbare Technieken
SLA	Schone Lucht Akkoord
WHO	World Health Organization
Amvb	Algemene Maatregel van Bestuur
NWO	Niet Waterkerende Objecten
BRCL	Bodem Risico checklist
CE	Conventionele explosieven
BRZO	Besluit risico zware ongevallen
CO2	Koolstofdioxide
BEVI	Besluit externe veiligheid inrichtingen

Literatuurlijst

In de literatuurlijst zijn de documenten benoemd die niet als bijlage zijn toegevoegd maar wel gebruikt zijn voor informatie.

Naam document	Jaar	Opsteller
Buitenhaven Bergen op Zoom milieueffectrapportage	2002	Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Bergen op Zoom - Theodorushaven/Noordland-aanvullend milieueffectrapportage	2008	Adviesbureau Ruimtelijk Beleid
Notitie Reikwijdte Detailniveau Milieueffectrapportage Noordland 12 t/m 16 en Markiezaat container terminal	2021	Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Nationale Omgevingsvisie	2020	Ministerie van Binnelandse Zaken en Koninkrijksrelatie
Interim Omgevingsverordening (IOV)	2022	Provinciale Staten van Noord-Brabant
Brabantse Omgevingsvisie	2018	Provinciale Staten van Noord-Brabant
Beleidsnota buitendijk bouwen	2008	Waterschap Brabantse Delta
Waterbeheerprogramma		Waterschap Brabantse Delta
Ruimtelijke visie West-Brabant 2030	2010	Samenwerking van gemeentes, provincie en waterschap in west-Brabant
Structuurvisie gemeente Bergen op zoom 2030	2011	Gemeente Bergen op Zoom
Maatschappelijke kostenbaat analyse Markiezaat container terminal	2022	Mepavex Logistics B.V.

Bijlage(n)



BIJLAGE: NRD ADVIES



BIJLAGE: PLATTEGROND MET NIEUWE SITUATIE NOORDLAND 12 T/M 16 EN MCT



BIJLAGE: PROCESBESCHRIJVING

IV

BIJLAGE: NATUURTOETS N2000



BIJLAGE: VERKEERSONDERZOEK

VI

BIJLAGE: AKOESTISCH ONDERZOEK

Onderdeel a is onderzoek voor de gebruiksfase

Onderdeel b is onderzoek met elektrisch varen

Onderdeel c is onderzoek voor de aanlegfase

VII

BIJLAGE: TRILLINGEN ONDERZOEK

VIII

BIJLAGE: LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

Onderdeel a is voor de gebruiksfase

Onderdeel b is voor de variant elektrisch varen

Onderdeel c is voor de aanlegfase

IX

BIJLAGE: NATUUR

Onderdeel a is voor ecologisch onderzoek

Onderdeel b is voor stikstofdepositie onderzoek



BIJLAGE: WATER

Onderdeel a is voor de watertoets

Onderdeel b is voor waterveiligheid

Onderdeel c is voor de beoordeling van effect op scheepsvaart

XI

BIJLAGE: BODEMONDERZOEK

Onderdeel a is voor het vooronderzoek van Noordland 12 t/m 16
Onderdeel b is voor het vooronderzoek van MCT

XII

BIJLAGE: NRB-TOETS

XIII

BIJLAGE: ONDERZOEK CONVENTIONELE EXPLOSIEVEN

XIV

BIJLAGE: VEILIGHEID

Onderdeel a is voor de MRA

Onderdeel b is voor de QRA

XV

BIJLAGE: ENERGIE ANALYSE

