

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Uitbreiding binnenvaart containerterminal Venlo

Status	definitief
Versie	004
Rapport	M.2019.0668.08.R001
Datum	12 april 2021



Colofon

Opdrachtgever	Venlo Trade Port B.V.
Contactpersoon opdrachtgever	de heer D. Ten Ham
Project Betreft Uw kenmerk	Venlo Trade Port B.V., uitbreiding binnenvaart terminal Vormvrije m.e.r.-beoordeling -
Rapport Datum Versie Status	M.2019.0668.08.R001 12 april 2021 004 definitief
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Casuariestraat 5 2511 VB Den Haag Postbus 370 2501 CJ Den Haag
Contactpersoon	N.J.A. (Nick) van den Heijkant 088 346 78 62 nhe@dgmr.nl
Auteur	N.J.A. (Nick) van den Heijkant 088 346 78 62 nhe@dgmr.nl
Projectadviseur	ir. E.A. (Edward) Vermaas 088 346 78 03 vm@dgmr.nl
2e lezer/secr.	EDA TMA

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding van deze m.e.r.-beoordeling	4
1.2 Noodzaak m.e.r.-beoordeling	4
1.3 Procedure m.e.r.-beoordeling	5
1.4 Doel van de notitie m.e.r.-beoordeling	5
2. Beoordelingskader	6
3. Kenmerken van het project	7
4. Locatie van het project	11
5. Soort en kenmerken van het potentiële effect	13
5.1 Inleiding	13
5.2 Hinder naar de omgeving	13
5.3 Begassen en ontgassen van containers	14
5.4 Bodem, land, water, natuur en biodiversiteit	17
5.5 Cultureel erfgoed en het landschap	18
5.6 Samenhang van effecten	18
6. Conclusie	19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van deze m.e.r.-beoordeling

In opdracht van Venlo Trade Port B.V. (hierna VTP) heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. de voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

De aanleiding voor het project vloeit voort uit een nationaal belang, namelijk het terugdringen van goederenvervoer over de weg met vrachtwagens. Vervoer met binnenvaartschepen geeft als geheel een verlaging van de milieubelasting. Het doel van het project is het bieden van meer overslagcapaciteit van containers. Via de zeehaven van Rotterdam komen grote hoeveelheden containers binnen, waarvan een relevant deel bestemd is voor afnemers in het Europese achterland. Met de binnenvaartterminal in Venlo wordt het transport vanuit Rotterdam over de eerste 200 km van de weg gehaald waarmee met name de drukke Randstad qua verkeer wordt ontlast.

Door de beoogde ontwikkeling van de bargeterminal groeit de op- en overslag van containers van circa 80.000 TEU per jaar naar 235.000 TEU per jaar.

Deze aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling toetst twee onderdelen/aspecten:

- 1 de gevolgen voor het milieu door het wijzigen van de omgevingsvergunning milieu (vergroten overslagcapaciteit);
- 2 alsmede de gevolgen voor het milieu door het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

1.1.1 Revisievergunning onderdeel milieu

Als gevolg van de ontwikkeling en uitbreiding van de inrichting neemt de overslagcapaciteit toe tot 235.000 TEU per jaar en het aandeel geklasseerde containers neemt hiermee ook toe. Ook wordt de nieuwe activiteit begassen en ontgassen van containers toegevoegd. Daarnaast wordt de inrichtingsgrens verschoven in westelijke richting. Hiervoor wordt een revisie-omgevingsvergunning milieu aangevraagd.

1.1.2 Nieuw bestemmingsplan

Om de voorgenomen bedrijfsverandering mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan wijzigt de bestemming van het projectgebied zodanig dat het de op- en overslagactiviteiten aan de kade en op het terrein toestaat. De bouwhoogte en het werkgebied van de kadekraan worden gewijzigd en op het nieuwe terrein wordt de op- en overslag van gevaarlijke stoffen toegestaan.

1.2 Noodzaak m.e.r.-beoordeling

Het project betreft de uitbreiding van een binnenvaartterminal (barge-terminal) voor de overslag van containers tussen verschillende vervoerswijzen en toevoegen van de activiteit begassen en ontgassen van containers.

De uitbreiding van de bargeterminal kan worden aangemerkt als:

- D2.1: Aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingsstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen waarbij de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 25 ha of meer.

De ontwikkeling valt **niet** onder categorieën C4, D4 of D11.3. De uitbreiding van de binnenvaartterminal is voorzien aan een bestaande haven op een al bestaand industrieterrein. De activiteit begassen en ontgassen valt niet onder het besluit MER.

Derhalve geldt voor deze ontwikkeling geen directe m.e.r.-(beoordelings)plicht, maar wordt volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.3 Procedure m.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling is geregeld in de Wet milieubeheer, artikel 7.2 lid 1 b (m.e.r.-beoordelingsplicht), artikel 7.16 lid 2 (aanmeldingsnotitie) en artikel 7.17 (m.e.r.-beoordeling door het bevoegd gezag).

Aan de hand van deze notitie m.e.r.-beoordeling besluit het bevoegd gezag of een milieueffectrapportage opgesteld moet worden. In dit geval treedt de gemeente Venlo op als bevoegd gezag. Deze beslissing om al dan niet een m.e.r.-procedure te doorlopen, moet ter inzage worden gelegd. Als is beslist dat er voor het project geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden, is kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant vereist. Tegen de beslissing over de m.e.r.-beoordeling is geen direct bezwaar of beroep mogelijk, tenzij deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Wanneer een derde belanghebbende het niet eens is met de gevolgde procedure, dan kan hij beroep instellen tegen het besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvindt. Deze vormvrije beoordeling is van toepassing is op plannen/besluiten genoemd in kolommen 3 en 4 te weten de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet (kolom C), en bij de vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet (kolom besluiten). In dit geval is dat specifiek het nieuwe bestemmingsplan. Wanneer het bevoegd gezag besluit dat wel een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden, start de procedure vervolgens met het publiceren van de kennisgeving.

1.4 Doel van de notitie m.e.r.-beoordeling

Deze notitie m.e.r.-beoordeling geeft inzicht in belangrijke milieugevolgen die kunnen optreden ten gevolge van de uitbreiding van VTP. Dit wordt kwalitatief beoordeeld op basis van beschikbare gegevens en nader onderzoek.

Op basis van deze notitie beoordeelt het bevoegd gezag (gemeente Venlo) of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen en of op grond daarvan een milieueffectrapportage opgesteld moet worden.

2. Beoordelingskader

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. De inhoud van de vormvrije m.e.r.-beoordeling gaat in op alle selectiecriteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' ¹. Het gaat om criteria in de volgende drie categorieën:

- 1 De kenmerken van het project.
- 2 De plaats van het project.
- 3 De kenmerken van het potentiële effect.

Bij het potentiële effect (3) gaat het om directe en indirecte aanzienlijke effecten. Deze effecten worden op passende wijze beschreven, geïdentificeerd en beoordeeld op de volgende factoren²:

- a De bevolking en de menselijke gezondheid.
- b De biodiversiteit, met bijzondere aandacht voor op grond van Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG beschermde soorten en habitats.
- c Land, bodem, water, lucht en klimaat.
- d Materiële goederen, het cultureel erfgoed en het landschap.
- e De samenhang tussen de onder a tot en met d genoemde factoren.

Onder punt 3 van bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU zijn de in acht te nemen karakteristieken van deze factoren uiteengezet.

¹ Europese richtlijn 2011/92/EU, inclusief wijziging met 2014/52/EU

² Artikel 3, eerste lid van de in voetnoot 1 genoemde richtlijn

3. Kenmerken van het project

De beoordeling is per selectie criterium onder punt 1 uit bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' gegeven.

a) de omvang en het ontwerp van het gehele project

De binnenvaartterminal ligt op het industrieterrein Venlo Trade Port in Venlo aan een aftakking van de rivier De Maas. Aan de noord- en oostzijde bevinden zich op minimaal 150 meter woningen en recreatiefuncties. In figuur 1 staat de inrichtingsgrens na realisatie van de uitbreiding op een luchtfoto met een gele lijn weergegeven, de beoogde uitbreiding is met een blauwe lijn weergegeven.



figuur 1: luchtfoto omgeving VTP (Bron: Google maps), met uitbreidingslocatie in blauw kader

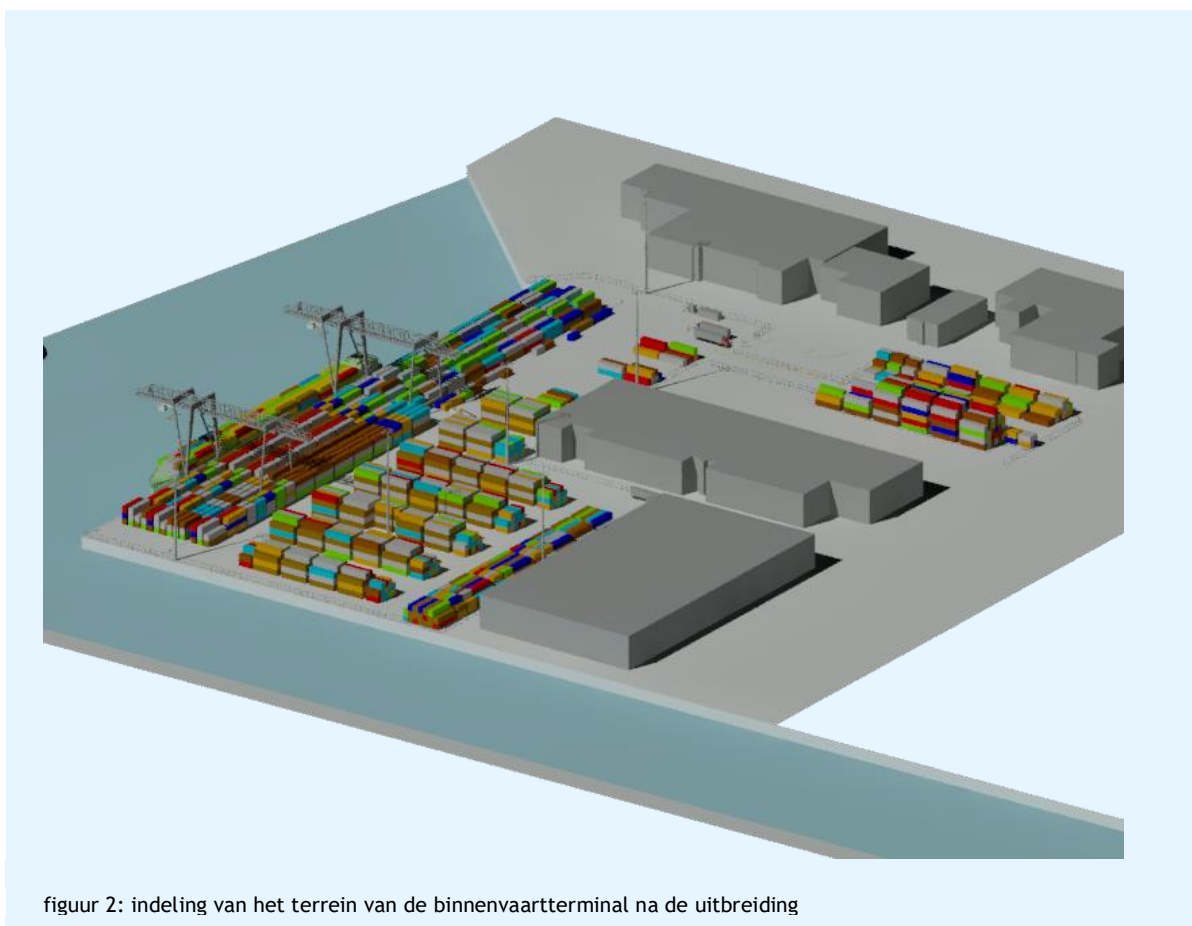
VTP bestaat in de huidige situatie uit twee onderdelen:

- 1 Warehouse met de in- en uitgang aan de zuidzijde (Ankerkade).
- 2 Binnenvaartterminal met de ingang aan de westzijde (Tjalkkade), de uitgang aan de oostzijde (Ankerkade) en de havenkade aan de noordzijde.

De uitbreiding vindt in westelijke richting plaats op een bestaand industrieterrein. Door het verwijderen van de aanwezige bebouwing komt extra terrein beschikbaar voor het op- en overslaan van containers. Door het verlengen van de kademuur in westelijke richting ontstaat een tweede afmeerplaats voor een binnenvaartschip. Hiervoor wordt op de kade een tweede portaalkraan geplaatst.

Daarnaast wordt een nieuwe inrit aan de zijde van de Tjalkkade gecreëerd voor de vrachtwagens. Hier komt ook een nieuw kantoorgebouw. De bestaande inrit gaat dienst doen als uitrit (zijde Ankerkade). Door de voorgenomen uitbreiding kan de jaardoorzet aan containers groeien van 80.000 TEU³ naar circa 235.000 TEU.

Figuur 2 toont een 'artist impression' van de binnenvaartterminal na uitbreiding waarbij de gebouwen op de uitbreidingslocatie zijn weggehaald.



figuur 2: indeling van het terrein van de binnenvaartterminal na de uitbreiding

Ter plaatse van uitbreiding is een begassingsvak opgenomen voor het begassen en ontgassen van containers. Het vak met 25 grondplaatsen wordt op het maaiveld aangegeven met belijning. In maximaal vijf rondes van 100 containers per 2 weken bedraagt de maximale capaciteit 13.000 containers be- en ontgassen per jaar.

Het vigerende bestemmingsplan Venlo Trade Port (onherroepelijk vastgesteld 25 september 2013) staat ter plaatse van de uitbreiding de voorgenomen activiteiten niet geheel toe. Ter plaatse van de uitbreidingslocatie is de op- en overslag van containers met gevaarlijke stoffen uitgesloten en is geen bouwhoogte voor de plaatsing van een kadekraan opgenomen. Ook heeft een deel van de voorgenomen uitbreiding nu de bestemming verkeer (Tjalkkade). Om de ontwikkeling mogelijk te

³ TEU is de aanduiding voor de afmetingen van zeecontainers. De afkorting staat voor Twenty foot Equivalent Unit. 1 TEU is een container van 20 voet (6,1 meter) lang. Een container van 40-voet lang geldt als 2 TEU.

maken wordt een nieuw (postzegel)bestemmingsplan opgesteld. De uitbreiding krijgt dezelfde bestemming als de huidige terminal.

b) de cumulatie met andere projecten

Het industrieterrein is al vele jaren aanwezig en geheel uitgegeven. Periodiek veranderen bedrijven hun activiteiten, gaan er bedrijven weg en komen er nieuwe bedrijven bij.

Er zijn momenteel geen andere projecten in ontwikkeling die een directe verbinding hebben met dit project. Het voorgenomen project leidt zodoende niet tot cumulatie op een zodanige wijze dat dit kan leiden tot een belangrijk negatief effect voor het milieu.

c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit

Op- en overslagactiviteiten vinden al vele jaren plaats, ook op het terrein waarop de terminal uitbreidt. Het oppervlak van de terminal wordt vergroot op een terrein dat momenteel in gebruik is voor bedrijfsmatige logistieke activiteiten. Voor het project worden bestaande gebouwen verwijderd, een verharding aangebracht, een nieuw kantoorgebouw gerealiseerd en een kade aangelegd.

d) de productie van afvalstoffen

Binnen de inrichting ontstaan diverse soorten afval die direct gescheiden worden verzameld en door een VIHB-geregistreerde afvalinzamelaar worden afgevoerd. Het betreft de volgende afvalstoffen:

- Bedrijfsafval/restafval.
- Hout.
- Plastic.

Afvalstoffen worden tijdelijk opgeslagen in daarvoor geschikte voorzieningen. Deze reststoffen worden naar behoefte afgevoerd door een erkende transporteur naar een erkende verwerker. Van alle afgiftes wordt een sluitende administratie bijgehouden binnen de inrichting.

De uitbreiding van de binnenvaartterminal heeft geen invloed op de productie (hoeveelheid) en afvoer van huishoudelijk afvalwater. Het hemelwater stroomt via het RWA af naar de zandvang. De zandvang is aangesloten op het openbaar riool, welke loost op het havenbekken. In geval van storingen of calamiteiten kan de wateruitstroom naar de haven door een handbediende schuifafsluiter worden afgesloten. Het verontreinigde water wordt afgepompt en afgevoerd naar een erkende verwerker.

e) verontreiniging en hinder

De inrichting veroorzaakt een emissie van verontreinigende stoffen en geluid. De potentiële effecten (mens, lucht, bodem, water, klimaat) en beheersing daarvan komen aan de orde in hoofdstuk 5.

f) het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis

Op de uitbreiding van de terminal vinden handelingen met gevaarlijk stoffen plaats. Daarnaast wordt de oever aangepast door het aanleggen van een nieuw stuk kade. De potentiële effecten (mens, lucht, bodem, water, klimaat) en beheersing daarvan komen aan de orde in hoofdstuk 5.

g) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling)

De gezondheid is in voldoende mate beschermd als emissies voldoen aan de daarvoor geldende normen. De potentiële effecten komen aan de orde in hoofdstuk 5.

Conclusie

Uit de kenmerken van het project blijkt dat de activiteiten op de binnenvaartterminal zijn genoemd in categorie 2.1, kolom 1, onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

De activiteiten overschrijden de drempelwaarden in kolom 2 niet. De m.e.r.-beoordelingsplicht is niet van toepassing. In onderhavig geval geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

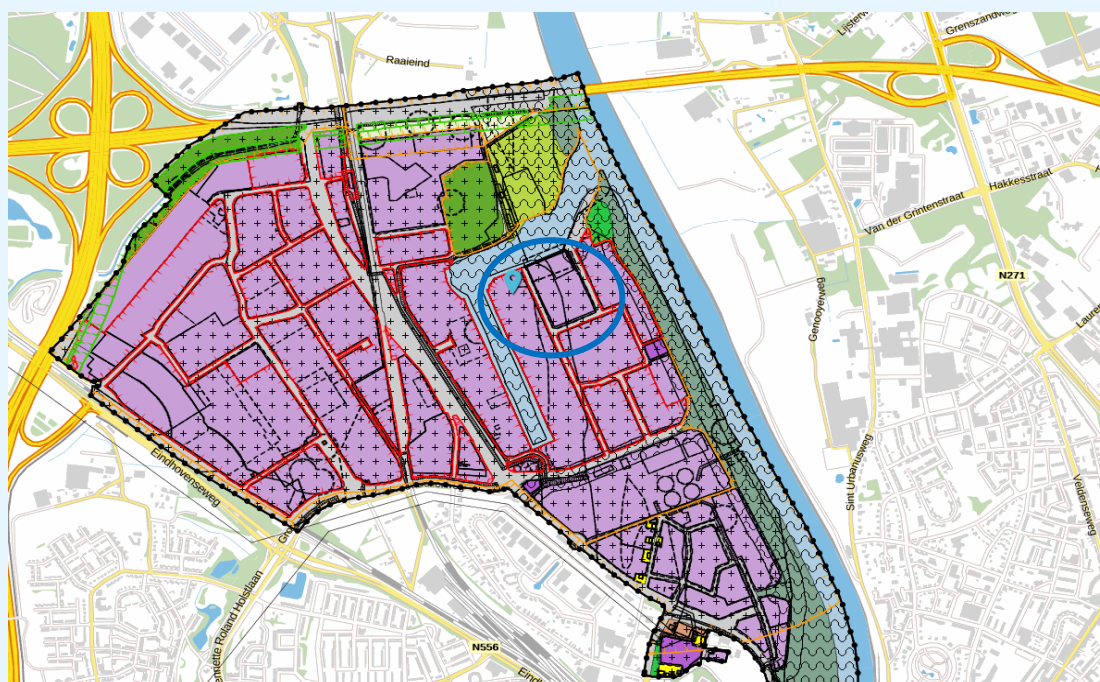
De milieubelasting wordt nader omschreven in hoofdstuk 5.

4. Locatie van het project

De beoordeling is per selectie criterium onder punt 2 van bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' gegeven. Voor wat betreft de locatie van het project gaat het om de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn.

a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik

De projectlocatie ligt op industrieterrein Venlo Trade Port. Het industrieterrein Venlo Trade Port ligt in de gemeente Venlo, ten noordwesten aansluitend aan de kern Venlo. Het industrieterrein wordt begrensd door de Eindhovenseweg in het zuidwesten, de A67/A73 in het noorden, de rivier De Maas in het oosten en de Groot Bollerweg en de Venrayseweg in het zuidwesten. Het industrieterrein Venlo Trade Port beslaat een (bruto)oppervlakte van ongeveer 300 ha. Een op grond van de Wet geluidhinder vastgestelde geluidszone begrenst de geluidsemissie van het gehele industrieterrein. Figuur 3 toont de begrenzing van het vigerende bestemmingsplan met ter plaatse van de blauwe cirkel de locatie van de binnenvaartterminal.



figuur 3: begrenzing van het bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan Venlo Trade Port staat ter plaatse van de projectlocatie (vaarwatergerelateerde) bedrijven met een maximale milieucategorie van 4.2. toe. Op dit moment is de grond in gebruik door een logistiek bedrijf voor goederenopslag en distributie over de weg.

b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan

De natuurlijke hulpbronnen zijn al in gebruik voor en geschikt voor logistieke bedrijvigheid. Dit wijzigt niet ten gevolge van de ontwikkeling.

c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Onder de typen gevoelige gebieden (zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) vallen Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland, Nationale landschappen, beschermde monumenten, Belvédère gebieden en woongebieden.

In het projectgebied zelf en in de directe nabijheid zijn geen Natura 2000, EHS, wetlands, beschermde natuurmonumenten, nationale parken of nationale landschappen aanwezig. Het dichtstbijzijnde Nederlandse Natura-2000 gebied is Maasduinen en ligt op ongeveer 5,2 kilometer van het projectgebied. In het kader van de ontwikkeling is voorafgaand aan het gecoördineerde proces en deze aanmeldnotitie een vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd. Deze aanvraag gaat uit van extern salderen. De negatieve effecten van de ontwikkeling van de bargeterminal worden gecompenseerd met ingekochte emissierechten. Hiervoor wordt een agrarisch bedrijf gesaneerd. Ten aanzien van het opnamevermogen van het natuurlijke milieu geldt dat er geen sprake is van significant negatieve effecten.

Woongebieden liggen door het toepassen van de geluid- en milieuzonering op grote afstanden van het industrieterrein en op meer dan 1 kilometer afstand van de projectlocatie, enkele separate woningen liggen op een iets kortere afstand. Ter plaatse van het industrieterrein geldt een geluidszone. Deze geluidszone wordt aangepast en voor één woning wordt een hogere grenswaarde vastgesteld. Hiervoor wordt een nieuw facetbestemmingsplan Geluid opgesteld. Doordat de begrenzing van het industrieterrein niet wijzigt, geldt voor alle woningen dat al bij het vaststellen van de begrenzing van het industrieterrein de afweging is gemaakt dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De hogere grenswaarde bij één woning en aanpassing van de geluidszone hebben geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat van omliggende woningen.

5. Soort en kenmerken van het potentiële effect

5.1 Inleiding

De beoordeling is per selectie criterium uit punt 3 van bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' gegeven. De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten zijn, in samenhang met de onder hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 uiteengezette criteria, beoordeeld.

De soorten en kenmerken van potentiële effecten zijn ten behoeve van de herziening van het bestemmingsplan geanalyseerd en beoordeeld. Alle beoordelingen in dit hoofdstuk zijn geheel gebaseerd op de analyse en beoordeling in de toelichting bij het bestemmingsplan 'Uitbreiding Barge terminal' IMRO: NL.IMRO.0983.BP201701BARGETER.

5.2 Hinder naar de omgeving

5.2.1 Verkeer

De op- en overslag van containers ter plaatse van de bargeterminal groeit van circa 80.000 TEU per jaar naar 235.000 TEU per jaar. Door het project neemt het aantal bezoekende binnenvaartschepen toe van 260 tot circa 760 per jaar. Het aantal vrachtwagenbewegingen afkomstig van de bargeterminal neemt toe tot circa 101.000 vrachtwagens per jaar. Om het verkeer in goede banen te leiden, wijzigt de verkeerssituatie ter plaatse. De terminal krijgt een nieuwe entree aan de zijde van de Tjalkkade. Hier wordt meer ruimte gereserveerd voor het opstellen van wachtende vrachtwagens. De uitrit wordt gesitueerd aan de Ankerkade. De gewijzigde entree zorgt voor minder overlast voor omliggende bedrijven door wachtende vrachtwagens aan de Ankerkade. Hierdoor wordt overlast voorkomen.

Tegenover de groei van het aantal verkeersbewegingen van de bargeterminal staat het verdwijnen van twee logistieke bedrijven. Deze bedrijven hebben een gezamenlijk bvo van circa 12.000 m². Op basis van CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren), genereren deze bedrijven circa 117.000 verkeersbewegingen per jaar (467 per dag 250 werkdagen). Uitgangspunten: kengetal voor 'Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf), matig stedelijk, rest bebouwde kom, minimale norm.

Ten aanzien van de belasting van het verkeersnetwerk is dan ook sprake van een minimale wijziging. Belangrijke nadelige gevolgen op de omgeving vanwege hinder door verkeer zijn uitgesloten.

5.2.2 Geluid

De toename van het verkeer veroorzaakt geen hinder omdat dit opgaat in de al aanwezige verkeerstromen en in de nabijheid geen geluidsgevoelige objecten aanwezig zijn.

Voor de ontwikkeling is een akoestisch onderzoek (DGMR-rapport met kenmerk M.2019.0668.12.R001) uitgevoerd. Het rapport beschrijft de akoestische gevolgen van de uitbreiding van de binnenvaartterminal in westelijke richting. Het bestaande rekenmodel is aangepast aan de toekomstige bedrijfsindeling en de uiteindelijk te realiseren capaciteit van de inrichting. De op- en overslag van containers groeit van circa 80.000 TEU per jaar naar 235.000 TEU per jaar.

Doordat sprake is van een uitbreiding van de terminal, zowel ruimtelijk als in overslaghandeling,

past deze niet binnen de geldende vergunningvoorschriften. Aanpassing van de geluidszone is noodzakelijk. Door de aanpassing komen er geen nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszone te liggen. Er moet één hogere waarde worden aangepast. De eerder vastgestelde hogere waarde wordt middels een separate procedure met 1 dB(A) verhoogd naar 56 dB(A). De toename van de geluidsbelasting is gering.

Het rekenmodel is beschikbaar gesteld aan het bevoegd gezag ter toetsing van de inpasbaarheid van Venlo Trade Port binnen de geluidszone en Hogere Waarden. De uitkomsten van de beoordeling van het bevoegd gezag worden verwerkt in de nieuwe milieuvergunning en wanneer noodzakelijk worden hogere waarden verleend.

Door de ligging van VTP ter plaatse van een gezoneerd industrieterrein en de grote afstand ten opzichte van woonbebouwing en geluidgevoelige functies, zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu uit te sluiten.

5.2.3 Lucht

De toename van activiteiten en de verkeerstoename leiden lokaal bij de binnenvaarterminal tot een beperkte toename van de emissie van verontreinigende (indicator)stoffen PM₁₀ en stikstofoxiden naar de omgeving. Uit de toetsing van de nieuwe situatie (DGMR-rapport met kenmerk M.2019.0668.06) blijkt dat het project ruimschoots voldoet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (titel 5.2 Wet milieubeheer). Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vanwege lucht zijn uitgesloten.

Negatieve effecten van de geëmitteerde stikstofoxiden in Natura-2000 gebieden worden door externe saldering teniet gedaan (zie hoofdstuk 4). Ook geldt voor de toekomst dat door de toepassing van schoner materieel in combinatie met de te verwachten autonome ontwikkelingen rond de emissies van schepen en vrachtverkeer de deposities in de maatgevende Natura-2000 gebieden afneemt.

5.2.4 Veiligheid

De op- en overslag van gevaarlijke stoffen neemt toe en daarmee stijgt het risico beperkt (zie DGMR-rapport met kenmerk M.2019.0668.05.R001). Uit de toetsing van de nieuwe situatie blijkt dat het project aan de grenswaarden conform het Besluit externe veiligheid inrichtingen voldoet. De stijging van het risico wordt verantwoord in het bestemmingsplan.

Het project beïnvloedt de waterveiligheid (overstromingsrisico) niet. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vanwege activiteiten met gevaarlijk stoffen zijn uitgesloten.

5.3 Begassen en ontgassen van containers

VPT wenst op de bargeterminal de mogelijkheid te hebben om containers te begassen en ontgassen. Dit betreft niet het be- en ontgassen van geklasseerde containers. Het begassen van containers betreft een steeds vaker voorkomende eis van landen bij de import van containers met betrekking tot ongediertebestrijding van de inhoud van de containers. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het begassen van de inhoud van containers met bijvoorbeeld gewasbeschermingsmiddelen of pesticiden.

Voor de uitvoering van deze werkzaamheden gaat VTP de samenwerking aan met het begassingsbedrijf Fumico. Alle werkzaamheden met betrekking tot het begassen en ontgassen van containers worden uitbesteed aan Fumico. VTP verzorgt de locatie, afbakening en

waarschuwingmaatregelen. Het begassingsgebied wordt omheind met een verplaatsbaar hekwerk en er is een reachstacker aanwezig voor handling van containers. Tijdens het begassen vinden geen handelingen met de reachstacker plaats.

Het uitvoeren van de activiteit begassen en ontgassen van containers is gebonden aan strenge regelgeving. Hiermee wordt voorkomen dat als gevolg van deze activiteit schadelijke emissies en hinder naar de omgeving ontstaat.

5.3.1 Luchtkwaliteit begassen

Het begassen van de containers met sulfurylfluoride wordt gecontroleerd uitgevoerd. Na het begassen worden de containers opengezet om te ventileren. Gemiddeld komt bij een ontgassing, van een recent begaste container, 1,9 kg SF per container vrij, waarbij tijdens de start van de ontgassing het meeste gas vrijkomt. Op basis van het aantal te be- en ontgassen containers per jaar wordt de totale jaaremissie op basis van de aanvraag geschat op 24,7 ton sulfurylfluoride.

Activiteitenbesluit milieubeheer

Met de inbouw van het normatieve deel van de Nederlandse Emissierichtlijn Lucht (NeR) in het Activiteitenbesluit per 1 januari 2016 geldt afdeling 2.3 Lucht en geur voor alle typen inrichtingen. De emissie-eisen uit de voormalige NeR zijn daarmee rechtstreeks werkend geworden.

De emissies worden getoetst aan de systematiek van het Activiteitenbesluit. Dit besluit schrijft de BBT voor het beperken van emissies naar de buitenlucht voor. Het beschrijft direct het toetsingskader voor de beoordeling en regulering van luchtmissies voor.

ZZS-stoffen

Het Activiteitenbesluit stelt eisen voor zeer zorgwekkende stoffen (ZZS-stoffen). Voor bepaalde stoffen geldt een minimalisatieverplichting. De stoffen die vrijkomen bij de aangevraagde activiteit, betreffen geen zorgwekkende stoffen.

Concentraties binnen de inrichting (Arbo)

Alle containers worden na het begassen natuurlijk geventileerd. Hierbij wordt de Arbo-grenswaarde van 10 meter in acht genomen. Om dit te bewaken worden continu metingen verricht op 5 meter afstand, uitgevoerd met een Spectros ExplorIR of een ander goedgekeurd gasmeetapparaat voor het vrijgeven van een container na ontgassen. De detectiegrens is 0,03 ppm. Als er rond de begassingslocatie een te hoge concentratie SF wordt gemeten, neemt de gassingsleider maatregelen, om de bronsterkte van de emissie te verlagen. De buitenomtrek van de te begassen containers wordt afgebakend door middel van bouwhekken of vaste afrastering. Verblijfsruimten die binnen de veiligheidszone vallen, blijven ontruimd gedurende de begassingsperiode tot aan de vrijgave van de containers.

Concentraties buiten de inrichting

Buiten de inrichting gelden de milieukwaliteitseisen uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Hierin zijn geen concentratiegrenzen opgenomen voor middelen die voor begassing worden gebruikt. Om de omgeving buiten de inrichting te beschermen, kan getoetst worden aan andere grenswaarden voor de betreffende gassen. Deze zogenaamde Maximaal Toelaatbare Risico (MTR) waarden zijn gekoppeld aan een bepaalde duur van blootstelling en variëren van kortdurende alarm- en interventieperioden tot maximale concentratie die jaargemiddeld toegestaan zijn.

De berekende concentratie van sulfurylfluoride buiten de inrichting wordt getoetst aan de grenswaarde van 12 mg/m³ (= 3 ppm) zoals aangedragen door de EU.

Doordat bij VTP deze concentratie wordt gemeten op 5 meter afstand van de containers, kan deze concentratie nooit optreden buiten de veiligheidszone en buiten de inrichting.

Toetsing grenswaarde Activiteitenbesluit

In afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit zijn grenswaarden opgenomen voor emissies naar de lucht. Gezien de eigenschappen van sulfurylfluoride moet deze stof worden beschouwd als een gA.2 stof. Ook is sulfurylfluoride een sterk broeikasgas.

Bij natuurlijke ventilatie van de containers is sprake van diffuse emissies en gelden de emissiegrenswaarden uit het Activiteitenbesluit niet. Bij VTP wordt enkel natuurlijke ventilatie toegepast.

BBT (Best Beschikbare Technieken)

Voor diffuse emissies geldt dat deze zoveel mogelijk door middel van good housekeeping en preventieve maatregelen moeten worden beperkt. Van alle maatregelen (tegengaan diffuse emissie, meetverplichtingen, afzuigen en kanaliseren, afvangen) moet vastgesteld worden dat deze aangemerkt kunnen worden als Beste Beschikbare Technieken. Hierbij moeten de redelijkerwijs te verwachten financiële en economische gevolgen en het milieurendement (bijvoorbeeld de kosteneffectiviteit bepaald volgens het Activiteitenbesluit) worden afgewogen.

Diffuse emissies die niet kunnen worden beperkt, moeten in overeenstemming met de beste beschikbare technieken zoveel mogelijk worden afgevoerd doormiddel van gerichte afzuiging. Voor sulfurylfluoride is echter(nog) geen geschikte afvangtechniek beschikbaar om de emissie te beperken. De nu beschikbare voorzieningen om diffuse emissie van soortgelijke stoffen te kanaliseren en afzuiging en filtratie toe te passen om de emissiegrenswaarden te halen, zijn (kosten) effectief. Filters lopen snel vol door bijvangst van CO₂, waardoor deze bij elke gassing aan vervanging toe zijn. Het inpakken van containers met zeilen en het toepassen van gaswassystemen zijn ook niet efficiënt. Conclusie is dat het afvangen van sulfurylfluoride (vooralsnog niet mogelijk) niet (kosten)effectief kan plaatsvinden. De inrichting voldoet aan BBT.

Door begassingsbedrijven en productfabrikanten wordt druk onderzoek gedaan naar nieuwe technieken. Wanneer deze toegankelijk worden en efficiënt blijken, worden deze toegepast. Zie separate notitie Fumico.

Luchtkwaliteitseisen algemeen

Tijdens de be- en ontgassingsactiviteiten komen geen fijnstof (PM₁₀), stikstofoxiden, koolstofmonoxide, benzeen, zwaveldioxide en/of zware metalen vrij.

Voor een nadere omschrijving van de activiteit, de wetgeving, het proces en de milieuaspecten zie notitie 'begassen en ontgassen van containers', met kenmerk: M.2019.0668.04.N001

Als gevolg van deze nieuwe activiteit zijn nadelige effecten voor het milieu uitgesloten.

5.4 Bodem, land, water, natuur en biodiversiteit

5.4.1 Bodem en land

Het landgebruik wijzigt niet relevant. Voor de aanlegfase wordt voor de ontwikkeling een bodemonderzoek uitgevoerd. Tijdens de aanlegfase wordt zo nodig aanwezige bodemverontreiniging conform de wet- en regelgeving gesaneerd. Bodemverontreiniging wordt op basis van het historische grondgebruik van de ontwikkeling niet verwacht. De binnenvaartterminal heeft conform de vigerende wet- en regelgeving een beheerstrategie in werking, die nieuwe bodemverontreiniging voorkomt. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op de bodemkwaliteit zijn uitgesloten.

5.4.2 Natuur en biodiversiteit

Door bureau Els & Linde zijn drie quickscans flora en fauna uitgevoerd (Rapport 1 met kenmerk 20.399 van 28 oktober 2020, rapport 2 met kenmerk 20.441 van 22 december 2020 en rapport 3 met kenmerk 20.442 van 9 februari 2021).

De quickscans tonen aan dat de aanwezigheid van vleermuizen ter plaatse van de bestaande bebouwing en populieren op de locatie, niet op voorhand is uit te sluiten. De aanwezigheid van gierzwaluwen in de betreffende bedrijfspanden is ook op voorhand niet uit te sluiten.

Nader onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen (fourageergebied en nestplaatsen) en gierzwaluwen wordt uitgevoerd. Preventief worden mitigerende maatregelen opgesteld om mogelijk aanwezige vleermuizen en gierzwaluwen te verplaatsen. Afhankelijk van de uitkomsten van het nader onderzoek wordt een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd.

Er is mogelijkheid voor algemeen voorkomende broedvogels om te nestelen. Werkzaamheden moeten uitgevoerd worden buiten het broedseizoen.

Het oppervlaktewater in de directe omgeving van locatie is geschikt voor watergebonden organismen. De werkzaamheden houden rekening met de kwetsbare voortplantingsperiode van vissen.

Ten aanzien van stikstofdepositie is een Wnb-vergunning aangevraagd. Deze aanvraag gaat uit van extern salderen. De negatieve effecten van de ontwikkeling van de bargeterminal worden gecompenseerd met ingekochte emissierechten. Hiervoor wordt een agrarisch bedrijf gesaneerd.

Met inachtneming van bovenstaande maatregelen zijn significante nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op natuurwaarden en biodiversiteit uitgesloten.

5.4.3 Water

Ten behoeve van de aan te leggen kademuur wordt het bestaande talud deels afgegraven en ter plaatse wordt een damwand gerealiseerd waarmee voldoende waterdiepgang voor de schepen wordt gerealiseerd. Per saldo ontstaat hierdoor meer ruimte voor de rivier.

Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op de waterkwaliteit en kwantiteit zijn uitgesloten. Het terrein van Venlo Trade Port B.V. bedraagt in totaal circa 9 ha. Het hemelwater kan verontreinigd zijn vanwege het rijden van voertuigen met een verbrandingsmotor. Om verontreiniging van oppervlaktewater tegen te gaan wordt het hemelwater afgevoerd via een

OBAS, voordat het geloosd wordt op het oppervlaktewater. Hiermee wordt de waterkwaliteit en kwantiteit geborgd.

5.5 Cultureel erfgoed en het landschap

5.5.1 Archeologie

In het projectgebied zijn archeologische resten te verwachten. Een verkennend booronderzoek na de sloop van de bestaande gebouwen brengt de eventueel aanwezige resten in kaart. De aanleg wordt afgestemd op de aanwezigheid van de archeologische resten.

Belangrijke nadelige gevolgen vanwege de aantasting van archeologische waarde zijn met deze aanpak uitgesloten.

5.5.2 Landschap en cultuurhistorie

Het project leidt niet tot veranderingen die beschermde cultuurhistorische en landschappelijke waarden aantast.

5.6 Samenhang van effecten

Relevante cumulatieve effecten met andere projecten zijn niet aan de orde. Het opstellen van verschillende soorten effecten van het project zelf leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit mede gezien het feit dat het project binnen de nu planologische milieuruimte in termen van de milieucategorie past. Ook in samenhang leiden de effecten van het project niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

6. Conclusie

Uit onze analyse volgt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse.

Op basis van deze m.e.r.-beoordeling concluderen wij dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van VTP niet te verwachten zijn.

Het volgen van een (volledige) m.e.r.-procedure en hiermee het beschouwen van noodzakelijke alternatieven is daarom niet nodig. In de vergunningvoorschriften (aan te vragen revisie-omgevingsvergunning onderdeel milieu) kunnen zo nodig mede op basis van de milieu-informatie aanvullende maatregelen en/of voorschriften worden opgenomen om de minimale nadelige milieueffecten verder terug te dringen.



ir. E.A. (Edward) Vermaas
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.