

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplanwijziging klaver 1 Trade Port Noord

projectnr. 268745
versie 1.2
27 februari 2015

auteur(s)

M.A. (Martijn) van Eck
S. (Sander) Zondervan

Opdrachtgever

Trade Port Noord
Postbus 3317
5902 RH Venlo

datum vrijgave

27 februari 2015

beschrijving versie 1.2

definitief

goedkeuring

M.A. van Eck

vrijgave

dr. ir.. L. T. Runia

Datum van uitgave:

27 februari 2015

Contactadres:

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

Copyright © 2015

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud	Blz.
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	3
1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling	4
1.4 Leeswijzer	4
2 Kenmerken van het project	5
2.1 Wijziging klaver 1	5
3 Plaats van het plan	7
3.1 Ligging plan	7
3.2 Bestaand grondgebruik	8
3.3 Gevoelige gebieden in en nabij het plangebied	8
4 Kenmerken van het potentiële effect	9
4.1 Hinder voor omgeving	9
4.1.1 Verkeer	9
4.1.2 Geluid	9
4.1.3 Luchtkwaliteit	9
4.1.4 Externe veiligheid	10
4.2 Bodem, water en ecologie	10
4.2.1 Bodem	10
4.2.2 Water	10
4.2.3 Ecologie	11
4.3 Archeologie, cultuurhistorie en landschap	12
4.3.1 Archeologie	12
4.3.2 Landschap en cultuurhistorie	13
4.4 Conclusie	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging van Trade Port Noord wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. De vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft als doel om te toetsen of als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

Het bestemmingsplan voor TPN is tot stand gekomen met behulp van milieueffectrapportage. Dit geldt ook voor de structuurvisie voor het Klavertje 4-gebied.

1.2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan. Het centrale onderdeel van een m.e.r. is het milieueffectrapport (MER) waarin de milieueffecten voor een tal van aspecten voor een of meerdere alternatieven geanalyseerd en beoordeeld worden ten opzichte van de referentiesituatie. Deze m.e.r.-procedure is van toepassing bij activiteiten waarvan reeds vast staat dat er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Deze activiteiten met bijbehorende drempelwaarden staan weergegeven in onderdeel C van het Besluit m.e.r. (ook geldt voor activiteiten uit onderdeel D waar een plan, bijvoorbeeld een structuurvisie, voor nodig is).

Naast het direct uit moeten voeren van een m.e.r. zijn in het Besluit m.e.r. ook activiteiten met bijbehorende drempelwaarden aangegeven waarvoor eerst beoordeeld moet worden of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze activiteiten en drempelwaarden staan benoemd in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Voor deze activiteiten dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

Door de wijziging van het Besluit m.e.r. in het voorjaar van 2011 is het tegenwoordig ook verplicht om aandacht aan m.e.r. te besteden voor activiteiten die in onderdeel D genoemd staan, maar waar de drempelwaarden niet gehaald worden. Deze drempelwaarden zijn aantallen, oppervlaktes of grootte. Voor activiteiten die wel in onderdeel D van het Besluit m.e.r. genoemd staan, maar waar de aantallen uit het betreffende plan of besluit onder de drempelwaarden liggen dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Hierbij wordt, net als bij de m.e.r.-beoordeling getoetst of er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden. Het verschil met de 'gewone' m.e.r.-beoordeling is dat aan de vormvrije m.e.r.-beoordeling geen aparte procedurevereisten zitten (vandaar de term vormvrij). Qua inhoud gelden wel strikte vereisten vanuit de Europese richtlijn m.e.r.

Dit project valt onder categorie D11.3 van het besluit m.e.r.: *aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein*. De gevalsgrens is 75 ha, de beoogde wijziging zit ruim onder die grens. Dit betekent dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld moet worden (om uit te sluiten dat een hernieuwde m.e.r.-procedure doorlopen moet worden). De relevante milieu-informatie wordt vervolgens gebruikt ten behoeve van de toelichting in het bestemmingsplan.

Dit betekent dat het verplicht is om een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het wijziging van het bestemmingsplan uit te voeren.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

Er bestaan bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In deze richtlijn staan drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteiten in een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan getoetst worden (zie samenvatting in tekstbox):

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Selectiecriteria Europese richtlijn

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere projecten,
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik,
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands,
 - kustgebieden,
 - berg- en bosgebieden,
 - reservaten en natuurparken,
 - gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd;
 - speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG,
 - gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden,
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid,
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking),
- het grensoverschrijdende karakter van het effect,
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Uitgangspunt bij de vormvrije m.e.r. beoordeling is dat er voor deze projecten geen sprake is van een plicht tot het opstellen van een MER, tenzij belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In hoofdstuk twee staan de kenmerken van het project centraal, in hoofdstuk drie de plaats van het project en in hoofdstuk vier de kenmerken van potentiële effecten. Het rapport sluit in hoofdstuk vijf af met enkele conclusies.

2 Kenmerken van het project

Het bestemmingsplan Trade Port Noord (vastgesteld op 31 oktober 2012 en onherroepelijk) is gebaseerd op een stedenbouwkundig ontwerp (2008- 2010) toen de marktvraag naar bedrijfsgronden anders was dan heden ten dage. Door schaalvergroting in de logistieke wereld is nu behoefte aan grote en zeer grote efficiënt indeelbare logistieke kavels. Daarbij is het noodzakelijk dat de kavel volledig rechthoekig dient te zijn. Het vigerende bestemmingsplan (in klaverstructuur) maakt een efficiënte kavelindeling volgens deze maatvoering en met de benodigde schaalgrootte (schaalvergroting aan gebouwen tot 150.000 m² onder een dak) onvoldoende mogelijk. Binnen de sterk competitieve markt voor bedrijventerreinen - geleid door de huidige economische omstandigheden - zal zonder planaanpassing van Trade Port Noord de concurrentiepositie aanzienlijk verslechteren. De noodzaak tot het flexibiliseren van het bestemmingsplan is evident. Om die reden wordt het bestemmingsplan voor één van de onderdelen van Trade Port Noord, namelijk Klaver 1, gewijzigd.

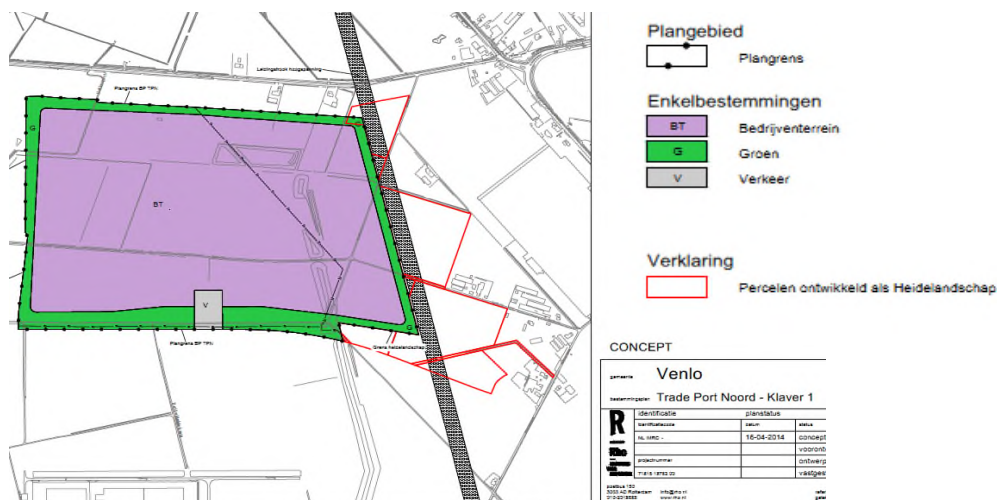
2.1 Wijziging klaver 1

Onderstaand is een uitsnede weergegeven van klaver 1 van het bestemmingsplan Trade Port Noord welke op 31 oktober 2012 is vastgesteld.



figuur 2.1 Uitsnede vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het voornemen is om het uitgeefbaar oppervlak van dit klaver te vergroten door de klaverstructuur te wijzigingen van vier percelen naar in één vlak (optimalisatie) en daarbij de klaver naar de oostzijde tot aan de hoogspanningslijn uit te breiden.



figuur 2.2 Uitsnede nieuwe bestemmingsplan Trade Port Noord klaver 1 (bron:Tradeportnoord.com)

In onderstaand overzicht zijn de oppervlakten weergegeven van klaver 1 met daarin de toename aan oppervlakte van het nieuwe terrein ten opzichte van het vigerende plan.

Oppervlakte in hectares	Huidig	Nieuw
Verkeer	7,4	0,9
Groen	14,9	10,8
Bedrijventerrein	29,5	52,7
Totaal	51,8	64,4

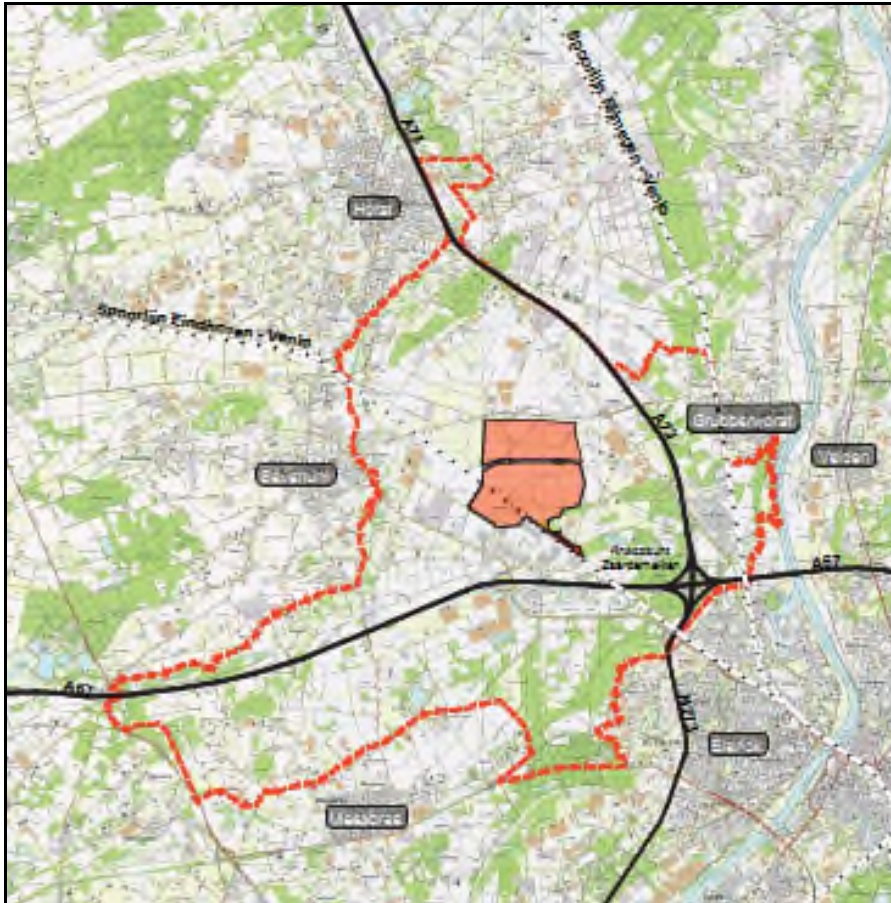
De oppervlakte- en percentageberekening wordt nu:

- Vigerende oppervlakte groen bedraagt 28,76% van het totale gebied van 51,8 ha.
- Het nieuwe totale gebied bedraagt 64,4 ha, het vigerende percentage van 28,76% groen geeft dan 18,52 ha.
- Op de verbeelding is 10,8 ha Groen/water vastgelegd. Blijft dus nog 7,72 ha groen/water nodig in de nieuwe bestemming BT.
- Nieuwe oppervlakte BT bedraagt 52,7 ha: hiervan wordt 7,72 ha groen/water: dit is 14,65%.
- In de regels van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat tenminste 14% van de oppervlakte BT groen/water dient te zijn.

3 Plaats van het plan

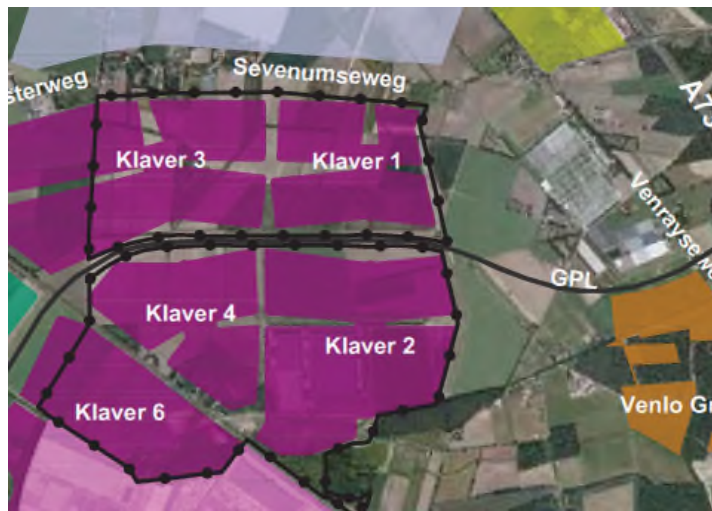
3.1 Ligging plan

Het plangebied van Trade Port Noord is gelegen ten noordwesten van de stad Venlo, nabij de rijkswegen A73 en A67. weergegeven in afbeelding (zie figuur 3.1).



figuur 3.1 Globale ligging van het plangebied Trade Port Noord in Venlo

Afbeelding 3.2 geeft inzicht in de ligging van klaver 1 ten opzichte van heel bedrijventerrein Trade Port Noord. Zoals eerder beschreven wordt voor alléén klaver 1 een wijziging van het bestemmingsplan doorgevoerd.



figuur 3.2 De klaverindeling van Trade Port Noord

3.2 Bestaand grondgebruik

De bestaande situatie van het Trade Port Noord, waar Klaver 1 deel van uitmaakt, wordt gekenmerkt door een open agrarisch landschap met aan de randen stedelijke bebouwing en het bedrijventerrein Trade Port West. Het gebruik van de agrarische gronden bestaat uit gewassenteelt en enkele percelen zijn in gebruik voor boom- en fruitteelt. Het middengebied wordt ontsloten door kleine landbouwwegen.

De twee ruimtelijk bepalende randen van het gebied worden thans gevormd door de spoorlijn Venlo-Eindhoven en de verbindingsweg Sevenumseweg/Grubbenvorsterweg. Verspreid langs dit lint liggen verschillende bebouwingsconcentraties bestaande uit woonbebouwing, bedrijfsbebouwing, enkele boerderijen en recreatieve voorzieningen.

3.3 Gevoelige gebieden in en nabij het plangebied

Onder gevoelige gebieden (zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) vallen Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Nationale landschappen, beschermde monumenten en Belvédèregebieden. In het plangebied zelf zijn geen Natura 2000, EHS, wetlands, beschermde natuurmonumenten, nationale parken of nationale landschappen aanwezig.

Natura 2000-gebied / beschermde natuurmonumenten

In en direct rond het plangebied ligt geen Natura 2000-gebied. De dichtst bij gelegen Natura 2000-gebieden zijn Maasduinen (gebiedsnummer 145) op ruim 5 km ten noordoosten van het plangebied en Deurnsche Peel & Mariapeel (gebiedsnummer 139) op ruim 10 km ten westen van het plangebied.

Ecologische hoofdstructuur

Klaver 1 is niet gelegen in de directe nabijheid van de ecologische hoofdstructuur.

4 Kenmerken van het potentiële effect

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de optredende effecten voor de diverse milieuthema's. De milieu-informatie vanuit de diverse gebiedsonderzoeken, die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan, vormen hierbij de leidraad.

4.1 Hinder voor omgeving

4.1.1 Verkeer

De voorgenomen uitbreiding van de voor bedrijven bestemde ruimte op klaver leidt tot een toename van de verkeersgeneratie van klaver 1. Op basis van de gehanteerde kengetallen voor de verkeersgeneratie voor dit klaver bedraagt de toename circa 1.200 motorvoertuigen per etmaal (28% licht, 18% middelzwaar en 54% zwaar). Dit verkeer verdeelt zich via de Greenportlane naar de A73 en A67. De verkeerstoename van 1.200 mvt/etmaal is een fractie van de totale verkeersproductie van heel Trade Port Noord en levert een zeer beperkt toename van de verkeersintensiteiten op de Greenportlane.

Als gevolg van de uitbreiding van klaver 1 zal er geen sprake zijn van een piekbelasting. De verkeersbijdrage (voornamelijk vrachtverkeer) zal verdeeld zijn over een etmaal. De geringe verkeersbijdrage als gevolg van de uitbreiding van klaver 1 zal niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling op de Greenportlane, met name ten aanzien van de aansluiting van de Greenportlane met de A73 en de A67.

4.1.2 Geluid

De akoestische effecten van de ontwikkeling zijn beschouwd in de memo akoestische effecten optimalisatie bestemmingsplan Klaver 1 TPN (Antea Group, mei 2014). De toename van oppervlakte en intensiteit van het gebruik van Klaver 1 leidt tot een beperkte verandering van de akoestische situatie. Bij één woning zal zonder maatregelen een relevante verhoging (1 dB) optreden die leidt toe een geluidbelasting die hoger ligt dan de na te streven maximale geluidbelasting uit de Nota Industriegeluid TPN¹. Door het goed beheren van de "uitgegeven" geluidrechten en -ruimte zal bij deze woning worden voldaan aan de maximale geluidbelasting. Dit wordt in het kader van de Nota Industrielawaai in beeld gebracht en geborgd. Er zijn diverse realistische mogelijkheden om binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan, en geborgd in de omgevingsvergunning, geluidbeheersmaatregelen te treffen die akoestische effecten op de omgeving te beperken en waarmee de ontwikkeling past binnen de beschikbare geluidruimte. De akoestische effecten zijn niet van dien aard dat deze aan te merken zijn als belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

4.1.3 Luchtkwaliteit

De effecten van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit zijn beschouwd in de memo beoordeling luchtkwaliteit m.e.r. beoordeling Klaver 1 Trade Port Noord (Antea Group, april 2014). De aanpassing van klaver 1 leidt, ten opzichte van het voor het vigerende plan, tot een beperkte toename van de (directe) PM10-emissies van de bedrijven op Klaver 1. Daarnaast zal de verkeerstoename leiden tot een beperkte toename van de NO₂- en PM10-concentraties langs de wegen in de directe omgeving, met name langs de Greenportlane en de rijkswegen.

Uit het voor Trade Port Noord uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de concentraties NO₂ en PM10 in de directe omgeving van klaver 1 (zeer) ruim onder maatgevende grenswaarden liggen. Aangezien de effecten van de herziening van klaver 1 beperkt zijn is aannemelijk dat de grenswaarden ook na herziening van Klaver 1 niet worden overschreden. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming en effecten zijn niet van dien aard dat deze aan te merken zijn als belangrijk nadelig voor het milieu.

¹ Het gaat om een woning die inmiddels is verworven door DCGV maar die nog wel een woonbestemming heeft.

4.1.4 Externe veiligheid

De effecten van de ontwikkeling op de externe veiligheid voor zowel het plaatsgebonden als het groepsrisico zijn beschouwd in de memo beoordeling extern veiligheid Bestemmingsplan Trade Port Noord, Klaver 1 (Antea Group, april 2014). In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende potentiële risicobronnen. Onderstaand zijn de resultaten voor deze risicobronnen weergegeven.

Rotterdam – Rijn Pijpleiding: Binnen de PR 10^{-6} /jaar-contouren van deze leidingen (44 meter bij de 24 inch leiding en 36 m bij de 35 inch leiding²) mogen geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd. De leidingen hebben (ook in de toekomstige situatie) geen groepsrisico. Binnen de PR 10^{-6} /jaar-contouren biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid voor de realisatie van beperkt kwetsbare objecten onder de voorwaarde dat hiervan het zwaarwegend belang wordt aangetoond (motiveringsplicht). Bij de toelating van de realisatie van beperkt kwetsbare objecten is invulling gegeven aan de eisen op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Greenportlane: Deze weg heeft geen PR 10^{-6} /jaar-contour. Het groepsrisico van de weg zal toenemen, maar ook in de toekomstige situatie lager zijn dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Verantwoording van het groepsrisico conform de cRvgs is van toepassing. Echter de effecten zijn niet belangrijk nadelig voor het milieu.

Mts. Witlox Pulles: De PR 10^{-6} /jaar-contour en het invloedsgebied van deze Bevi-inrichting reiken niet tot het plangebied. Het is daarmee geen relevante risicobron in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

De effecten op het gebied van de externe veiligheid zijn zeer beperkt en niet aan te merken als belangrijk nadelig voor het milieu.

4.2 Bodem, water en ecologie

4.2.1 Bodem

Verspreid over heel Trade Port Noord zijn lokale verontreinigingen voorkomen. Deze zijn bijvoorbeeld gerelateerd aan het gebruik van (asbesthoudend) verhardingsmateriaal, slib in watergangen en puntverontreinigingen, bijvoorbeeld bij (voormalige) boerderijen. Het algemene beeld is dat er geen zware en grootschalige verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. De wijziging van het plan voor Klaver 1 is van dien aard dat deze geen relevante gevolgen voor het milieu op het gebied van de bodem.

4.2.2 Water

Er zijn enkele ingrepen in het oppervlaktewatersysteem voorzien. In het bestemmingsplan voor Klaver 1 is opgenomen dat een deel van de Berkerheide gedempt wordt. Door omzetten van landbouwfunctie naar bedrijventerrein is deze watergang niet meer nodig voor de afwatering. Met planwijziging wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden aan de waterkwaliteit en waterberging. In de zuidoost hoek van klaver 1 is een rioolgemaal gelegen. Via dit gemaal wordt het afvalwater vanuit de omgeving via rioolwatertransportleidingen naar het overnamepunt van het waterschapsbedrijf gebracht. Het gemaal blijft behouden. Vanuit het aspect water zijn er geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu.

² Rotterdam-Rijn Pijpleiding (RRP) heeft schriftelijk (brief van 10 december 2014, kenmerk: BEH 2014 0780) gewijzigde afstanden doorgegeven die door RRP zijn bepaald op basis van een herberekening volgens de RIVM Handleiding Risicoberekeningen Bevb versie 2.0, 1 juli 2014. De eerder berekende afstanden in versie 1.1 van dit rapport waren 25 meter voor de 24 inch leiding en 33 meter voor de 36 inch leiding.

4.2.3 *Ecologie*

In de memo Ecologie - onderdeel vormvrije m.e.r.-beoordeling uitbreiding Klaver 1 (Antea Group, mei 2014) zijn de effecten van de ontwikkeling op Natura 2000, net Nationaal natuurwerk en soorten.

Natura 2000

Effecten op Natura zijn onderzocht voor zowel de uitbreiding van het bedrijventerrein, gerelateerde verkeerseffecten en de aanleg.

Oppervlakte bedrijventerrein

Door de uitbreiding van de oppervlakte bedrijventerrein en de efficiëntere kavelindeling van Klaver 1 is een lichte depositietoename als gevolg van de emissie vanaf het bedrijventerrein mogelijk. Als mitigerende maatregel wordt het bestemmingsplan Trade Port Noord - klaver 1 (conform het bestemmingsplan Trade Port Noord) zo beperkt dat de vestiging van bedrijven en bedrijfsactiviteiten die leiden tot een relevante stikstofemissie niet worden toegestaan. Hierdoor kan worden uitgesloten dat het bestemmingsplan leidt tot significante effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden door een toename van stikstofdepositie als gevolg van emissies door bedrijven.

Verkeerseffecten

Ten aanzien van de wegverkeereffecten op het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is in de PB voor Trade Port Noord geconstateerd dat de effecten van Trade Port Noord in 2010 onderdeel zijn geweest van de effectbeoordeling voor het Tracébesluit Rijksweg 74. In het Tracébesluit Rijksweg 74 zijn in relatie tot de Natuurbeschermingswet de effecten van Trade Port Noord op het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel en Mariapeel in de cumulatie met Rijksweg 74 vertaald in een pakket van mitigerende maatregelen, deels zelfs meer dan de strikte mitigatieopgave. Met deze maatregelen is, naast het effect van Rijksweg 74, ook het effect van Trade Port Noord teniet gedaan. Daarmee zijn de effecten van stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer vanwege Trade Port Noord reeds beoordeeld en voldoende gemitigeerd. De effecten van Klaver 1 vallen binnen de bandbreedte van het totale Trade Port Noord én binnen de ruimere mitigatieopgave zoals uitgevoerd voor de Rijksweg 74. De effecten kunnen daarmee met recht buiten de mitigatieopgave van Trade Port Noord - klaver 1 blijven.

Ten aanzien van de wegverkeereffecten (netwerkeffect) op het Natura 2000-gebied Maasduinen is er sprake van een toename wegverkeer als gevolg van (de uitbreiding van) het bedrijventerrein. Het grootste gedeelte van Trade Port Noord - klaver 1 valt binnen de reeds getoetste effecten in het kader van Trade Port Noord. De toename van verkeer door de uitbreiding en de efficiëntere indeling is beperkt ten opzichte van de totale verkeersaantrekkende werking van Trade Port Noord.

Binnen klaver 1 betreft de toename van de totale oppervlakte met bestemming bedrijventerrein 23,6 ha. Echter daarbinnen wordt nog 6,69 ha groen gerealiseerd zodat het potentieel uitgeefbaar terrein 46,41 ha betreft en daarbinnen worden ook nog wegen aangelegd omdat in de nieuwe situatie maar 0,9 ha hard bestemd is voor verkeer. Dit betekent dat de toename aan verkeersbewegingen niet evenredig zal zijn met de toename aan oppervlakte met de bestemming bedrijventerrein binnen Klaver 1. De toename zal veel beperkter zijn en zal ter hoogte van de Maasduinen wegvallen ten opzichte van de autonome ontwikkelingen en de totale verkeersaantrekkende werking van Trade Port Noord, gezien de afstand van ruim 5 km tot het Natura 2000-gebied Maasduinen. Bovendien vallen de effecten van het realiseren van klaver 1 binnen de bandbreedte van de effecten van het totale Trade Port Noord. Dit omdat sprake is van een gefaseerde ontwikkeling en de andere fase (nog) niet gerealiseerd zijn. Voor de effecten van Trade Port Noord is er, ondanks de beperkte toename als gevolg van Trade Port Noord Klaver 1, door het schoner worden van het wegverkeer sprake van een verbetering van de stikstofdepositie in 2020 in de stikstofgevoelige habitats ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien is in het concept Natura 2000-beheerplan opgenomen dat de bosstrook aan de rand van het Natura 2000-gebied behouden blijft als buffer voor verspreiding van ammoniak en deels stikstof kan opnemen afkomstig van het verkeer. Een lokale toename dicht bij de weg kan worden verevend met een de positieve effecten in dezelfde habitattypen op grotere afstand. Hierdoor kan worden uitgesloten dat het

bestemmingsplan leidt tot significante effecten op het Natura 2000-gebied Maasduinen door een toename van stikstofdepositie door netwerkeffecten verkeer.

Effecten aanlegfase

Tijdens de aanlegfase is sprake van extra uitstoot van stikstof door materieel voor het bouwen en/of slopen (bouwkransen, heismachines, graafmachines e.d.) en door verkeersbewegingen voor aan- en afvoer van materiaal. Het effect hiervan is echter tijdelijk en vooral geconcentreerd rond het plan-gebied. Er wordt daarom geen negatief effect verwacht op Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat op Natura 2000-gebieden ten gevolge van de ontwikkeling geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu zijn, die aanleiding geven tot het opstellen van een MER.

Nationaal natuurnetwerk

Het Nationaal Natuurnetwerk werd vroeger Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale ontwikkelingszone groen (POG) genoemd. Realisatie van de ontwikkelingen in het bestemmingsplan Trade Port Noord - Klaver 1 heeft geen negatief effect op de het Nationaal Natuurnetwerk. Het plangebied is geen onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk, de afstand tot aan de nabijgelegen onderdelen ervan is dermate dat er geen sprake is van externe werking. Ook tijdens de aanlegfase is geen sprake van negatief effect op het Nationaal Natuurnetwerk, niet in ruimtebeslag en niet in externe werking (geluidhinder).

Flora en fauna

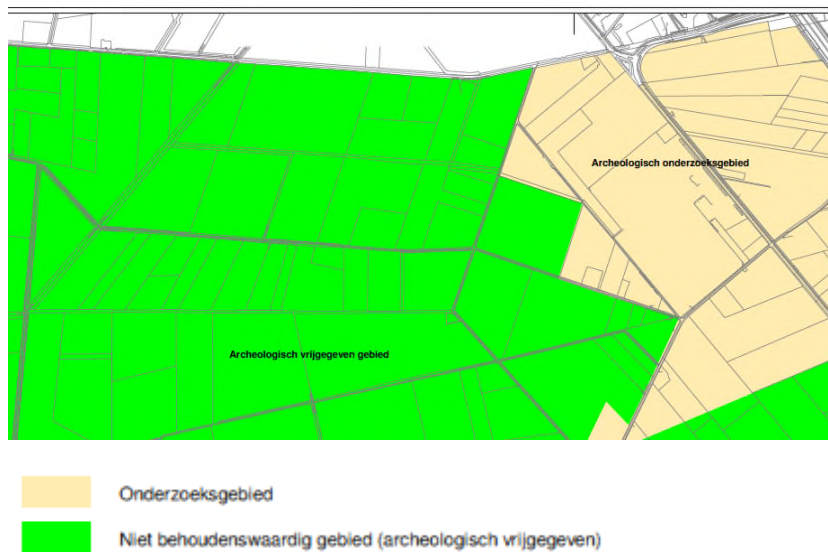
De realisatie van klaver 1 gaat gepaard met bebouwing. Er gaan daarmee flora- en faunawaarden verloren. De bestaande waarden van het plangebied Trade Port Noord Klaver 1 zijn beperkt. Een deel van het plangebied was ingericht als parkeerterrein voor de Floriade 2012 en is in de aanloop daar naar toe getoetst op mogelijke natuureffecten (Oranjewoud, januari 2011). Het plangebied van Trade Port Noord -Klaver 1 fungeert als leefgebied voor enkele strenger beschermde diersoorten, zoals de enkele vogelsoorten, vleermuizen en das. Zoals beschreven in de memo Ecologie - onderdeel vormvrije m.e.r.-beoordeling uitbreiding Klaver 1 (Antea Group, mei 2014) zijn ter voorkoming van effecten op de das mitigerende maatregelen nodig. Rekening houdend met de maatregelen voor de das zijn de effecten op soorten beperkt en zal de Flora- en faunawet de uitvoering van het bestemmingsplan Trade Port Noord - Klaver 1 niet in de weg staan.

Ook tijdens de aanlegfase treedt het verlies van waarden en verstoring al op. Hier dient in de aanlegfase rekening mee gehouden te worden (inventarisatie vooraf, geen werkzaamheden in broedseizoen, tijdig uitvoeren mitigerende maatregelen e.d.).

4.3 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

4.3.1 Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord is op basis van diverse onderzoeken reeds beschreven dat de ontwikkeling van Trade Port Noord niet zal leiden tot een relevante aantasting van archeologische waarden. Deze conclusie blijft voor het aangepast bestemmingsplan voor Klaver 1 ongewijzigd. Op de archeologische maatregelenkaart uit 2010 (TML notitie 263) valt ook de gehele uitbreiding van het bestemmingsplan gebied in de zone "niet behoudenswaardig gebied, archeologisch vrijgegeven". Voor het bestemmingsplan voor Klaver 1, waar aan de oostzijde uitbreiding plaatsvindt ten opzichte van het vigerende plan, is het archeologisch risico nihil.



figuur 4.1 Archeologische maatregelenkaart (2010)

Er zijn geen belangrijk nadelige gevolgen op het aspect archeologie te verwachten die leiden tot de plicht om een MER op te stellen.

4.3.2 *Landschap en cultuurhistorie*

Als gevolg van de bestemmingsplanwijziging wordt het oppervlak aan bedrijventerrein groter. Ten opzichte van het reeds bestemde bedrijventerrein schuift klaver 1 oostwaarts op. Als gevolg van deze verandering worden geen beschermde cultuurhistorische-, landschappelijke waarden aangetast. De percelen waar het bedrijventerrein naar toe opschuift kennen een agrarische bestemming. De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van Trade port Noord (langs de Sevenumse- en Grubbenvorsterweg) blijven als zodanig intact. De waardevolle lintstructuur met lintbebouwing, laanbeplanting worden niet aangetast.

4.4 **Conclusie**

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat - ook cumulatief over de effecten en in samenhang met ontwikkelingen in de omgeving - geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het plan wijziging klaver 1 Trade Port Noord die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de milieuaspecten geldt dat er nauwelijks effecten optreden. Geconcludeerd wordt dat er geen verplichting is tot het opstellen van een MER of een m.e.r.-beoordeling voor onderhavige ontwikkeling.