

op de op 9 februari 2018 door ons ontvangen aanvraag voor een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming van Multimodale terminal de Kempen BV, Gesworenhoekseweg 4, 5047 TM te Tilburg voor de uitbreiding van een multimodale terminal, kadastraal bekend BDL02, sectie G, nummers 1468 en 1470 en WEE01, sectie Q, nummer 158, in de gemeenten Weert en Cranendonck.

INHOUDSOPGAVE

BESCHIKKING	3
1 Onderwerp	3
2 Beschikking	3
PROCEDURELE ASPECTEN	5
1 Aanvraag	5
2 Bevoegd gezag	5
3 Uniforme openbare voorbereidingsprocedure	5
4 Ontvankelijkheid	5
5 Zienswijzen naar aanleiding van terinzagelegging van het ontwerpbesluit	5
6 Instemming	11
7 Wijziging ten opzichte van het ontwerpbesluit	11
8 Overige regelgeving	12
OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN	13
1 Wettelijk kader – Wet natuurbescherming	13
2 Mogelijke effecten van het project	15
2.1 Oppervlakteverlies	15
2.2 Verstoring door mechanische effecten	15
2.3 Versnippering	15
2.4 Verontreiniging, verdroging, vernatting en verstoring van de waterhuishouding	15
2.5 Verstoring door geluid	16
2.6 Verstoring door licht	16
2.7 Verstoring door trilling	17
2.8 Optische verstoring	17
3 Stikstofdepositie	17
3.1 Beoogde situatie	17
3.2 Uitgangssituatie	18
3.3 Effecten stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden	18
3.4 Overwegingen effecten op beschermde gebieden	18
3.5 Conclusie	20

BESCHIKKING

1 Onderwerp

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 9 februari 2018 van Multimodale terminal de Kempen BV een aanvraag ontvangen voor een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming. De aanvraag betreft de uitbreiding van een multimodale terminal, kadastraal bekend BDL02, sectie G, nummers 1468 en 1470 en WEE01, sectie Q, nummer 158 in de gemeenten Cranendonck en Weert.

2 Beschikking

Gelet op de bepalingen van de Wet natuurbescherming besluiten wij:

- I. aan Multimodale terminal de Kempen BV, Gesworenhoekseweg 4, 5047 TM te Tilburg, de op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming vereiste vergunning te verlenen voor de uitbreiding van een multimodale terminal, inclusief toedeling van ontwikkelingsruimte zoals weergegeven in bijlage 1, kadastraal bekend BDL02, sectie G, nummers 1468 en 1470 en WEE01, sectie Q, nummer 158, gelegen nabij het Natura 2000-gebied, zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze vergunning;
- II. dat de beschrijving van het project, in de aanvraag en de bijlage 1 bij deze beschikking, voor zover deze betrekking heeft op de activiteit en emissiepunten, onderdeel uitmaakt van deze vergunning;
- III. aan deze vergunning het volgende voorschrift te verbinden;
 1. initiatiefnemer dient een logboek bij te houden met daarin vermeld:
 - a. de aantallen bezoekende vrachtwagens per dag per Euroklasse met kentekenregistratie;
 - b. de aantallen bezoekende schepen per dag en per type met registratienummer.

Bijlage 1: AERIUS Register: berekening en toedeling ontwikkelingsruimte (RgXffCbbTcfU (29 augustus 2018))

's-Hertogenbosch 30 november 2018

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
namens deze,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by a series of loops and a long diagonal stroke.

De heer J.A.J. Lenssen,
Directeur Omgevingsdienst Brabant Noord

De aanvraag, het definitieve besluit en de bijbehorende stukken liggen vanaf 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 **6 weken ter inzage** bij de Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN), Victorialaan 1 b-g, 5213 JG te 's-Hertogenbosch. Telefoonnummer (0485) 729 189.
Voor inzage in de bijbehorende stukken dient een afspraak gemaakt te worden
Het besluit is digitaal op te vragen via e-mail info@odbn.nl of terug te vinden op de website www.brabant.nl/loket/verleende-vergunningen.

PROCEDURELE ASPECTEN

3 Aanvraag

Op 9 februari 2018 hebben wij van Multimodale terminal de Kempen BV aan de Gesworenhoeckseweg 4, 5047 TM te Tilburg, een aanvraag voor een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) ontvangen. De aanvraag is op 21 maart 2018 aangevuld. Een uitgebreide projectomschrijving is opgenomen in de aanvraag. De aanvraag is geregistreerd onder nummer Z/065398.

4 Bevoegd gezag

Omdat het project grotendeels gerealiseerd wordt, onderscheidenlijk verricht wordt in de provincie Noord-Brabant, zijn wij op grond van artikel 1.3 van de Wnb bevoegd om op de aanvraag te beslissen. Bij ons besluit betrekken wij tevens de gevolgen voor Natura 2000-gebieden buiten onze provinciegrens en/of buiten Nederland.

5 Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Op 17 januari 2017 (dossier C2200217/4118896) hebben wij besloten de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing te verklaren op de voorbereiding van besluiten op aanvragen om een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb (www.brabant.nl).

6 Ontvankelijkheid

Ten aanzien van de aspecten van de aanvraag waarvoor een vergunning ingevolge de Wnb is vereist, hebben wij beoordeeld of de aanvraag volledig is en voldoende gegevens bevat. In aanvulling op de aanvraag hebben wij de volgende gegevens en bescheiden bij onze beoordeling betrokken.

- De aangeleverde AERIUS-berekening van de beoogde situatie hebben wij aangepast, in zoverre dat de labels van de emissiebronnen 5, 10, 11 en 12 zijn gewijzigd in 'scheepvaart' respectievelijk 'mobiele bronnen'.

Wij zijn van oordeel dat de aanvraag in combinatie met bovenstaande gegevens en bescheiden voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van die aspecten waarvoor een vergunning ingevolge de Wnb is vereist.

7 Zienswijzen naar aanleiding van terinzagelegging van het ontwerpbesluit

De kennisgeving over het ontwerpbesluit en bijbehorende stukken is gepubliceerd op de website www.brabant.nl onder 'bekendmakingen' op 12 september 2018. Vervolgens heeft het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegen bij de Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN), Victorialaan 1 b-g, 5213 JG 's-Hertogenbosch, namelijk van 12 september 2018 tot en met 23 oktober 2018, en is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen naar voren te brengen.

Naar aanleiding van het ontwerpbesluit op de aanvraag zijn, binnen de door de wet gestelde termijn, zienswijzen ingebracht door:

1. Jan-Eelco Dijk, Vos & Vennoten advocaten, Postbus 3221, 2001 DE te Haarlem, namens Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein gevestigd in Cranendonck, ingekomen 18 oktober 2018;
2. R. J.M. B. Hermesen, Marialaan 50, 6024 AC te Budel-Dorplein, ingekomen 22 oktober 2018;
3. Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek, tjeu.cox@gmail.com, ingekomen 23 oktober 2018.

De zienswijzen zijn als volgt samen te vatten:

Jan-Eelco Dijk, Vos & Vennoten advocaten, Postbus 3221, 2001 DE te Haarlem, namens Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projct de Dorplein

1. PAS niet juridisch houdbaar

De RvS heeft in twee uitspraken van 17 mei 2017 beroepen tegen besluiten, waar ook werd verwezen naar de PAS, deels gegrond verklaard en heeft besloten prejudiciële vragen te stellen aan het Europese Hof van Justitie. In dat verband is relevant de conclusie van de Advocaat-Generaal dat het systeem van het PAS in ieder geval in haar huidige vorm niet geschikt geacht wordt om significante effecten op Natura 2000-gebieden te voorkomen en te waarborgen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied behouden blijven. Verder brengt de Stichting naar voren dat de kans zeer groot is dat het PAS de toets der kritiek van het Europese Hof niet kan doorstaan. Gelet hierop kan de vergunning redelijkerwijs niet worden verleend.

2. Uitbreiding niet opgenomen in Regeling natuurbescherming

Het aangevraagde project komt niet één op één overeen met het prioritair project 'vergroten haven Cranendonck' zoals genoemd in de Regeling Natuurbescherming. Onduidelijk is of het om het zelfde project gaat. Daarom kan geen aanspraak worden gemaakt op de voor dit project gereserveerde ontwikkelingsruimte.

3. Omvang project voor wat betreft toetsing onduidelijk

Uit de stukken blijkt dat het project uit 3 fasen bestaat. Onduidelijk is of de fase 3 ook in beeld is gebracht en getoetst. Het volledige project dient te worden getoetst.

4. Onduidelijkheid over stikstofbronnen

- a. in de aanvraag staat dat aangemeerde schepen gebruik maken van walstroom en dus geen emissies hebben. Dit is niet geborgd via voorschriften in de vergunning. Onduidelijk is verder of de aanmerende schepen beperkt blijven tot de typen Kempenaars en Port-Liners, zoals opgenomen in de notitie van Royal Haskoning d.d. 20 maart 2018;
- b. in de aanvraag is uitgegaan van een aantal uitgangspunten waarvan te betwijfelen valt of die haalbaar zijn (inzet Port-Liners, inzet Euro 6 vrachtwagens). De inzet van deze voertuigen is niet geborgd, mogelijk zullen andere dan wel andere hoeveelheden schepen en voertuigen worden ingezet hetgeen leidt tot hogere emissies;
- c. de aanvraag bevat tegenstrijdige informatie over de aantallen vrachtwagens die de terminal bezoeken. De in de aanvraag genoemde aantallen vrachtwagenbewegingen zijn ook aanzienlijk lager dan de aantallen vrachtwagenbewegingen zoals genoemd in het akoestisch onderzoek van maart 2018;
- d. van de loskraan en de zuiginstallatie zijn de emissies ten onrechte niet meegenomen;

5. Alleen maar gevolgen op Natura 2000-gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven' onderzocht

Andere gebieden in Noord-Brabant, maar ook in Limburg en Vlaanderen zijn ten onrechte niet betrokken in het onderzoek naar stikstofdepositie. Daarnaast ontbreekt instemming van de provincie Limburg, hetgeen wel vereist is.

6. Geen voorschriften teneinde significante effecten te voorkomen

In de vergunning ontbreken voorschriften ter beperking van negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden

7. Negatieve effecten anders dan stikstof

- a. Het ontwerpbesluit is gebaseerd op een groot aantal aannames die onvoldoende door onderzoek worden ondersteund;
- b. De conclusie dat er geen effecten zijn van versnippering is ondeugdelijk onderbouwd en gebaseerd op een beperkt aantal feiten. Er wordt met name ingegaan op de bever en de kamsalamander. Informatie over gevolgen voor kleine modderkruiper, bittervoorn, nachtzwaluw, boomleeuwrik en roodborsttapuit ontbreekt. Ook voor de bever zijn de conclusies te beperkt;
- c. Aan de geluidbelasting boven de 47 dB(A) ten noordoosten van de haven wordt in de ontwerpbeschikking ten onrechte voorbij gegaan;
- d. Schepen van het type Kempenaar en vrachtwagens van een ouder type en een emissieklasse Euro 4 of lager hebben een grotere geluidsbelasting tot gevolg.

8. Effecten op soorten

Ten onrechte wordt ervan uitgegaan dat de aantallen van de nachtzwaluw ruim boven de instandhoudingsdoelstellingen liggen

R. J.M. B. Hermsen

De zienswijze is identiek aan de zienswijze van Jan-Eelco Dijk, Vos & Vennoten advocaten.

Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek

1. Het aangevraagde project stijgt uit boven het prioritaire project

De aangevraagde activiteiten wijken fors af van de kengetallen zoals opgenomen in het door de provincie Noord-Brabant aangemerkte prioritaair project in de Regeling natuurbescherming. Er is sprake van een verveelvoudiging en ook de aard van de terminal wijzigt fundamenteel. Ten slotte moet worden aangenomen dat een verdere toename van stikstofdepositie in fase 3 zal volgen.

2. De aanvraag is niet transparant en eenduidig

De aanvraag komt niet overeen met de gegevens voor de omgevingsvergunning. Aantallen verkeersbewegingen komen niet overeen en containeraantallen verschillen of er worden verschillende definities gebruikt. Scheepsbewegingen variëren en typeaanduidingen zijn niet gelijk.

3. Reservering stikstofdepositie vanuit prioritaair project versus toekenning in vergunning Wnb roept vragen op

De reservering berekend met de Aerius calculatie van 6 januari 2015 toont onverklaarbare grote verschillen met de Aerius berekening van 29 augustus 2018 bij de ontwerp-vergunning. De indruk ontstaat dat de reservering te groot is, zodat de activiteiten binnen de terminal verveelvoudigd kunnen worden binnen de reservering.

4. Relatie met omgeving is niet benoemd

Er is onvoldoende rekening gehouden met andere ontwikkelingen in de regio zoals DIC en IJzeren Rijn. De ontwikkelingen zullen een aanzienlijke belasting voor het Natura 2000-gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven' opleveren in cumulatie van stikstofdepositie.

5. Toetsing PAS door Europees Hof van Justitie dient te worden afgewacht

Gezien het feit dat de te verwachten uitspraak Europees Hof met betrekking tot de PAS grote

gevolgen lijkt te hebben, lijkt een pas op de plaats tot de uitspraak wel zo verstandig;

6. Veiligheid vervoer afvalproduct van Nyrstar via water is risico?

Bij een calamiteit op het water bestaan grote risico's voor het (water)milieu. Hiermee is geen rekening gehouden.

7. Retentiebekken versus kwel kalkrijk water langs kanaalzone.

In een rapport Natuurcompensatie op hoofdlijnen, bijlage bij de MER rapportage DIC uit 2009 staat een verlaging van het maaiveld langs het kanaal als maatregel opgenomen.

- a. Is infiltratie van het hierin te bufferen hemelwater hiermee niet in strijd?
- b. Maatregelen om te voorkomen dat vervuild hemelwater in het retentiebekken kan stromen worden gemist

Op deze zienswijzen reageren wij als volgt:

Zienswijzen Jan-Eelco Dijk, Vos & Vennoten advocaten, Postbus 3221, 2001 DE te Haarlem, namens Stichting Industrieel Erfgoed Le Projet de Dorplein en R. J.M. B. Hermsen:

1. *PAS niet juridisch houdbaar*

Het is bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) op 17 mei 2017 prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie heeft gesteld over de verenigbaarheid van de Nederlandse PAS-systematiek met art. 6 van de Europese Habitatrichtlijn (ECLI:NL:RVS:2017:1259). De Afdeling gaat er daarbij vanuit dat van onverenigbaarheid geen sprake zal zijn. Uit de verwijzingsuitspraak van de Afdeling volgt niet dat de conclusies van de gebiedsanalyses en de passende beoordeling op onvolledige of op onjuiste gegevens zijn gebaseerd. Dit betekent dat geen sprake is aantasting van de natuurlijke kenmerken van de aan de orde zijnde Natura 2000 gebieden. Evenmin heeft de Afdeling het noodzakelijk geacht voorlopige voorziening te treffen nu de geconstateerde gebreken kunnen worden gerepareerd waardoor geen sprake is van onomkeerbare gevolgen. Op grond van deze gegevens nopen de verwijzingsuitspraken niet tot de verzochte weigering van de vergunningaanvragen. Tevens accepteert het Europese Hof een systeem als dat van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) bij het toestaan van projecten.

2. *Uitbreiding niet opgenomen in Regeling natuurbescherming*

Wij hebben gecontroleerd in AERIUS Register of de aanvraag valt binnen de contouren van het prioritaire project "Cranendonck vergroten haven" zoals opgenomen in bijlage 1 van de Regeling natuurbescherming. Uit deze controle blijkt dat onderhavig project valt binnen het prioritaire project. Er is daarom geen twijfel dat onderhavig project als prioritair project is opgenomen in de Regeling natuurbescherming.

3. *Omvang project voor wat betreft toetsing onduidelijk*

De emissies die plaatsvinden in fase 1 en 2 verschillen niet van de emissies die plaatsvinden na uitvoering van fase 3. Fase 3 voorziet in nieuwe bebouwing, maar leidt niet tot een toename van emissies in de gebruiksfase. De vergunning heeft betrekking op het gehele project, dat in totaal uit 3 fasen bestaat.

4. *Onduidelijkheid over stikstofbronnen*

- a. *in de aanvraag staat dat aangemeerde schepen gebruik maken van walstroom en dus geen emissies hebben. Dit is niet geborgd via voorschriften in de vergunning*

De omschrijving van de aangevraagde activiteiten maakt deel uit van de vergunning. Via handhaving

en toezicht zal worden toegezien dat de aangevraagde activiteiten, conform aanvraag, zullen plaatsvinden;

- b. in de aanvraag is uitgegaan van een aantal uitgangspunten waarvan te betwijfelen valt of die haalbaar zijn (inzet Port-Liners, inzet Euro 6 vrachtwagens). De inzet van deze voertuigen is niet geborgd, mogelijk zullen andere schepen en voertuigen worden ingezet hetgeen leidt tot hogere emissies*

Wij gaan ervan uit dat de vloot van initiatiefnemer zal bestaan uit de voertuigen en vrachtwagens conform de aanvraag. Via handhaving en toezicht zal worden toegezien dat de aangevraagde activiteiten, conform aanvraag, zullen plaatsvinden. Teneinde de handhaving hierop mogelijk te maken is een voorschrift aan de vergunning toegevoegd waarin het bijhouden van een logboek voor de registratie van bezoekende schepen en vrachtwagens is voorgeschreven ;

- c. de aanvraag bevat tegenstrijdige informatie over de aantallen vrachtwagens die de terminal bezoeken. De in de aanvraag genoemde aantallen vrachtwagenbewegingen zijn ook aanzienlijk lager dan de aantallen vrachtwagenbewegingen zoals genoemd in het akoestisch onderzoek van maart 2018*

In de aanvraag is uitgegaan van een reële bepaling van het aantal vrachtwagenbewegingen in relatie tot de voorgenomen activiteiten. Deze aantallen zijn correct gemodelleerd in de AERIUS berekening. De AERIUS berekening gaat uit van een verdeling van bewegingen over 365 dagen van het jaar. Initiatiefnemer geeft aan dat jaarlijks sprake zal zijn van 250 werkbare dagen waarop de bewegingen plaatsvinden. Daarom is een omrekening gemaakt van de in de AERIUS berekening opgenomen bewegingen;

- d. van de loskraan en de zuiginstallatie zijn de emissies ten onrechte niet meegenomen;*

De loskraan is wel in de bijgevoegde AERIUS-berekening meegenomen als de bron 'kadekraan'. Met zuiginstallatie wordt de stofafzuiginstallatie bedoeld. Deze installatie wordt elektrisch aangedreven en leidt daarom niet tot (stikstof)emissies naar de lucht.

5. Alleen maar gevolgen op Natura 2000-gebied 'Weerter- en Budelerbergen & Ringselven' onderzocht

AERIUS Calculator berekent de stikstofdepositie op alle nabijgelegen Natura 2000-gebieden, inclusief de in Vlaanderen gelegen gebieden. Indien gebieden niet genoemd worden betekent dat, dat op die gebieden de depositie onder de drempelwaarde blijft. Andere Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 1,5 kilometer, overige effecten voor deze gebieden zijn op voorhand uit te sluiten en daarom niet verder benoemd. Voor de instemming van de provincie Limburg wordt verwezen naar de volgende paragraaf.

6. Geen voorschriften teneinde significante effecten te voorkomen

De omschrijving van de aangevraagde activiteiten maakt deel uit van de vergunning. Via toezicht en handhaving zal worden toegezien dat de aangevraagde activiteiten, conform aanvraag, zullen plaatsvinden. Zie ook beantwoording onder 4.

7. Negatieve effecten anders dan stikstof

- a. het ontwerpbesluit is gebaseerd op een groot aantal aannames die onvoldoende door onderzoek worden ondersteund*

Het ontwerpbesluit is mede gebaseerd op door de initiatiefnemer uitgevoerd onderzoek naar effecten op de beschermde gebieden, hetgeen geresulteerd heeft in een rapportage die deel uitmaakt van de aanvraag;

- b. de conclusie dat er geen effecten zijn van versnippering is ondeugdelijk onderbouwd en gebaseerd op een beperkt aantal feiten. Er wordt met name ingegaan op de bever en de kamsalamander. Informatie over gevolgen voor kleine modderkruiper,*

bittervoorn, nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit ontbreekt. Ook voor de bever zijn de conclusies te beperkt

Voor het Natura 2000-gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven' is de bever niet aangewezen als beschermde soort. Voor de overige genoemde soorten blijkt uit onderzoek dat het projectgebied niet van belang is als leefgebied of als verbinding tussen leefgebieden. De voorgenomen ontwikkelingen werpen derhalve geen barrière op tussen de verschillende leefgebieden voor deze soorten;

- c. aan de geluidbelasting boven de 47 dB(A) ten noordoosten van de haven wordt in de ontwerpbeschikking ten onrechte voorbij gegaan*

De 47 db(A) contour, die relevant is voor vogels, reikt inderdaad ook ten noordwesten van het plangebied tot in het Natura 2000-gebied. Dit deel is echter geen Vogelrichtlijngebied. In paragraaf 2.5 'Verstoring door geluid' wordt ingegaan op mogelijke effecten van geluid voor Habitatrichtlijnsoorten;

- d. schepen van het type Kempenaar en vrachtwagens van een ouder type en een emissieklasse Euro 4 of lager hebben een grotere geluidsbelasting tot gevolg.*

Voor wat betreft de uitgangspunten voor aantallen en typen schepen en vrachtwagens wordt verwezen naar onze reactie onder 4.

8. Effecten op soorten

De instandhoudingsdoelstelling voor de nachtzwaluw in 'Weerter- en Budelerbergen & Ringselven' bedraagt 18 paar broedvogels. In het concept-beheerplan van het Natura 2000-gebied (2009) staat dat er 25-30 broedparen zijn. In de meer recente gebiedsanalyse voor de PAS voor het gebied staat dat alleen al in de terreinen van Defensie (slechts een deel van het gebied) 51 territoria zijn. Beide aantallen, die ook in tabel 4 zijn opgenomen, zijn ruim hoger dan het doel. Een vergelijkbare toelichting geldt voor de boomleeuwerik en roodborsttapuit.

Zienswijze Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek:

1. Het aangevraagde project stijgt uit boven het prioritaire project

Bezwaarmaker geeft aan dat het aangevraagde project niet overeenkomt met kengetallen die eerder zijn gepresenteerd. Sinds 2009 is er inderdaad sprake van diverse wijzigingen in het project. Het klopt dat sindsdien diverse aanpassingen en actualisaties van het project hebben plaatsgevonden. Voorliggende aanvraag hebben wij getoetst aan de meest actuele gegevens zoals opgenomen in het prioritaire project en vallen binnen de gereserveerde ruimte.

2. De aanvraag is niet transparant en eenduidig

Voor de omgevingsvergunning loopt een procedure in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De rapporten behorende bij aanvraag voor de omgevingsvergunning maken geen deel uit van onderhavige aanvraag en worden derhalve niet beoordeeld.

3. Reservering stikstofdepositie vanuit prioritaire project versus toekenning in vergunning Wnb roept vragen op

Bij de aanvraag zit een AERIUS berekening waarbij rekening is gehouden met het in te zetten materieel, de kwaliteit ervan en de intensiteit van die inzet. In vergelijking met de in januari 2015 door de provincie (in het kader van het bepalen van de te reserveren ontwikkelruimte) uitgevoerde berekening zijn er grote verschillen aan te duiden. Die verschillen komen voort uit de kwaliteit van het in te zetten materieel, zoals Euro 6 klasse vrachtwagens en elektrisch aangedreven binnenvaartschepen. Er is geen sprake van dat, zoals bezwaarmaker stelt, de activiteiten vereenvoudigd kunnen worden binnen de reservering.

4. Relatie met omgeving is niet benoemd

Bezwaarmaker mist relatie met de projecten Metalot (DIC) en IJzeren Rijn, er wordt geen rekening gehouden met cumulatieve depositie. DIC is prioritair project. Voor beide projecten zijn bij ons nog geen aanvragen bekend. Op dit moment zijn cumulatieve effecten daarom (nog) niet aan de orde.

5. Toetsing PAS door Europees Hof van Justitie dient te worden afgewacht

Het is bekend dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) op 17 mei 2017 prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie heeft gesteld over de verenigbaarheid van de Nederlandse PAS-systematiek met art. 6 van de Europese Habitatrichtlijn (ECLI:NL:RVS:2017:1259). De Afdeling gaat er daarbij vanuit dat van onverenigbaarheid geen sprake zal zijn. Uit de verwijzingsuitspraak van de Afdeling volgt niet dat de conclusies van de gebiedsanalyses en de passende beoordeling op onvolledige of op onjuiste gegevens zijn gebaseerd. Dit betekent dat geen sprake is aantasting van de natuurlijke kenmerken van de aan de orde zijnde Natura 2000 gebieden. Evenmin heeft de Afdeling het noodzakelijk geacht voorlopige voorziening te treffen nu de geconstateerde gebreken kunnen worden gerepareerd waardoor geen sprake is van onomkeerbare gevolgen. Op grond van deze gegevens nopen de verwijzingsuitspraken niet tot de verzochte weigering van de vergunningaanvragen. Op 7 november heeft het Europese Hof van Justitie uitspraak gedaan. Hieruit blijkt dat zij een systeem als dat van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) bij het toestaan van projecten accepteert.

6. Veiligheid vervoer afvalproduct van Nyrstar via water is risico?

Bezwaarmaker heeft niet duidelijk gemaakt dat het hier een risico betreft dat kan leiden tot verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Alle eventuele negatieve effecten van het aangevraagde project zijn in de vergunning beoordeeld.

7. Retentiebekken versus kwel kalkrijk water langs kanaalzone

Dit onderwerp valt buiten de reikwijdte van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

De zienswijzen van Jan-Eelco Dijk, Vos & Vennoten advocaten, Postbus 3221, 2001 DE te Haarlem, namens Stichting Industrieel Erfgoed Le Projet de Dorplein en R. J.M. B. Hermsen zijn gegrond voor zover deze betrekking hebben op het ontbreken van voorschriften om de aantallen en klassen van de bezoekende schepen en voertuigen te kunnen borgen. De voorschriften zijn alsnog aan de vergunning toegevoegd. Voor het overige zijn de zienswijzen ongegrond.

8 Instemming

Op grond van artikel 1.3, derde lid, van de Wnb hebben wij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg verzocht om in te stemmen met het besluit, waarbij wij hebben aangegeven het ontbreken van een reactie, gelijk te stellen aan een instemming. Binnen de gestelde termijn hebben wij geen reactie van het college ontvangen.

9 Wijziging ten opzichte van het ontwerpbesluit

Naar aanleiding van de zienswijzen is een voorschrift aan het dictum toegevoegd.

10 Overige regelgeving

Bij de beoordeling van onderhavige aanvraag zijn andere aspecten dan gerelateerd aan de Wnb en de daarbij behorende regelgeving niet betrokken. De Wnb en bijbehorende regelgeving zoals de Verordening natuurbescherming Noord-Brabant zijn gericht op de bescherming van natuur. Een toestemming op basis van andere wet- en regelgeving kan derhalve aan de orde zijn, onder andere voor ruimtelijke ordening of gezondheid.

OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN

1 Wettelijk kader – Wet natuurbescherming

Artikel 2.7 van de Wnb heeft betrekking op de vergunningplicht in verband met Natura 2000-gebieden (habitatrichtlijn- en vogelrichtlijngebieden). Op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is het verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten of andere handelingen uit te voeren die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State¹ blijkt dat een wijziging of uitbreiding van een veehouderij die stikstofdepositie tot gevolg heeft op voor stikstof gevoelige habitats en soorten binnen een Natura 2000-gebied vergunningplichtig is op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Behoudens ongewijzigde voorzetting op basis van een verleende omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel i, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, verleende Wet natuurbeschermingsvergunning, project waar op basis van artikel 2.9, vierde lid, van de Wnb, of artikel 2.12, eerste lid, van het Besluit natuurbescherming (hierna: Bnb), het artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb niet van toepassing is dan wel er sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid, van de Wnb, is bij het oprichten, uitbreiden of wijzigen van het project of andere handelingen van voornoemde situaties een Wet natuurbeschermingsvergunning noodzakelijk.

Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag wordt op grond van artikel 2.8, negende lid, van de Wnb rekening gehouden met de gevolgen die het aangevraagde project, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

In artikel 5.4 van de Wnb zijn gronden opgenomen op grond waarvan een vergunning kan worden ingetrokken of gewijzigd. De vergunning kan in elk geval worden ingetrokken indien blijkt dat de vergunninghouder zich niet houdt aan de vergunning.

Programmatistische aanpak stikstof

Op 1 juli 2015 is de Programmatistische aanpak stikstof (hierna: de PAS) opgenomen in de regelgeving en daarmee is de beoordeling van stikstof gewijzigd. In de Regeling natuurbescherming (hierna: Rnb) is ondermeer aangegeven welke activiteiten in de PAS zijn opgenomen als bestaande activiteit (artikel 2.4, vijfde lid, van de Rnb). Vanaf deze bestaande activiteit is bij verdere uitbreiding noodzakelijk dat vooraf wordt gezien of ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld.

Voor de vaststelling of een project of een andere handeling wat betreft stikstofdepositie een verslechterend of versturend effect kan hebben wordt deze berekend met gebruikmaking van AERIUS Calculator (verder AERIUS) versie 2016L².

In de PAS is ruimte voor economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden. Deze depositieruimte is allereerst beschikbaar voor autonome ontwikkelingen. Daarnaast is er ruimte beschikbaar voor projecten en andere handelingen waarvan de veroorzaakte

¹ O.a. uitspraak van 31 maart 2010, zaaknummer 200903784/1/R2 en uitspraak van 7 september 2011, zaaknummer 201003301/1/R2.

² Opgenomen in artikel 1.1 en 2.1 van de Regeling natuurbescherming

stikstofdepositie onder de grenswaarde blijft. Het overige gedeelte van de depositieruimte kan als de ontwikkelingsruimte worden toegedeeld aan (deels prioritaire) projecten en andere handelingen. Dit wordt in toedelingsbesluiten (besluiten als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, van het Besluit natuurbescherming) vastgelegd.

De ontwikkelingsruimte wordt bepaald ten opzichte van:

- de verleende Wet natuurbeschermingsvergunning of omgevingsvergunning inclusief verklaring van geen bedenkingen voor de Wnb voor het hoogst belaste of meest nabij gelegen Natura 2000-gebied;
- een project als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, van het Bnb waarvoor op basis van artikel 2.9, achtste lid, van de Wnb een melding is ingediend, dan wel;
- de hoogste feitelijke depositie binnen de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2014. Deze hoogste depositie moet passend zijn binnen de kaders van de op dat moment geldende toestemming maar mag niet meer zijn dan de op 1 januari 2015 geldende toestemming;
- als na de bovengenoemde verleende Wet natuurbeschermingsvergunning, omgevingsvergunning inclusief verklaring van geen bedenkingen, of project waarvoor een melding is ingediend, een of meer meldingen zijn gedaan die betrekking hebben op wijzigingen van het project waarop dat toestemmingsbesluit of de eerstgenoemde melding betrekking had, wordt de toename bepaald ten opzichte van het project zoals dat is gewijzigd overeenkomstig de laatste melding.

Beleidsregel natuurbescherming Noord-Brabant

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben voor het toedelen van de vrij beschikbare ontwikkelingsruimte (segment 2) aan projecten en andere handelingen een beleidsregel vastgesteld. In de Beleidsregel natuurbescherming Noord-Brabant (hierna: Beleidsregel) wordt bepaald hoe Gedeputeerde Staten met haar bevoegdheid met betrekking tot het toedelen van ontwikkelingsruimte willen omgaan. Wanneer aan de Beleidsregel wordt voldaan, zullen Gedeputeerde Staten de beschikbare ontwikkelingsruimte toedelen.

Referentiedatum

Ten aanzien van andere effecten dan als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, buitenlandse Natura 2000-gebieden en Natura 2000-gebieden niet opgenomen in de PAS wordt op basis van de Beleidsregel de voor het betreffende Natura 2000-gebied geldende referentiedatum betrokken.

Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt tevens dat bij de beoordeling van de aanvraag moet worden uitgegaan van de vergunde situatie met de laagste emissie in de periode vanaf de referentiedatum³.

³ Hierbij gelden later verleende vergunningen krachtens de Wabo, de Wet milieubeheer of Hinderwet of ingediende meldingen op basis van het Besluit melkrundveehouderij milieubeheer, het Besluit landbouw milieubeheer of het Activiteitenbesluit, voor zover hierin een lagere ammoniakemissie is vergund of gemeld, als uitgangssituatie.

2 Mogelijke effecten van het project

Gezien de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven', van circa 75 meter, zijn op dit gebied naast effecten van stikstofdepositie als gevolg van de uitstoot van stikstof mogelijk effecten te verwachten door oppervlakteverlies, versnippering, verstoring door mechanische effecten, verontreiniging, verdroging, vernatting, verstoring van de waterhuishouding, verstoring door geluid en licht, en trilling en optische verstoring. In de aanvraag wordt ten aanzien van deze aspecten een nadere onderbouwing gegeven. In voedselarme ecosystemen, zoals aanwezig in de nabij gelegen natuurgebieden, leidt een overmaat⁴ aan stikstofdepositie tot een ongewenste toename aan voedingsstoffen en verzuring.

2.1 Oppervlakteverlies

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Er vinden geen werkzaamheden plaats binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Hierdoor kunnen negatieve effecten ten gevolge van oppervlakteverlies worden uitgesloten.

2.2 Verstoring door mechanische effecten

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Er vinden, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase, geen werkzaamheden plaats binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied of op zeer korte afstand daarvan. Hierdoor kunnen negatieve effecten ten gevolge mechanische effecten worden uitgesloten.

2.3 Versnippering

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Er vinden geen werkzaamheden plaats binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied. De projectlocatie is wel gelegen tussen verschillende deelgebieden van het Natura 2000-gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven'. Het projectgebied heeft in de huidige situatie geen functie van betekenis als verbinding tussen de verschillende deelgebieden. Er zijn geen aanvullende infrastructurele werken voorzien die een nieuwe blokkade vormen of de al aanwezige barrière verergeren tussen de afzonderlijke deelgebieden. Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van versnippering op voorhand worden uitgesloten.

2.4 Verontreiniging, verdroging, vernatting en verstoring van de waterhuishouding

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Er is, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase geen sprake van grondwateronttrekking of anderszins wijziging van de waterhuishouding. Er is evenmin sprake van lozingen op het oppervlaktewater. De afwatering van de terreinverharding wordt aangesloten op de bestaande riolering. Hiermee zijn negatieve effecten door verontreiniging, verdroging, vernatting, en verstoring van de waterhuishouding uit te sluiten.

⁴ Alterra-rapport nr. 2397 (Wageningen, 2012) geeft een overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op de habitattypen en habitats van soorten binnen Natura 2000-gebieden.

2.5 Verstoring door geluid

Verstoring door geluid kan aan de orde zijn in zowel de aanlegfase als in de gebruiksfase, en is vooral het gevolg van de inzet van voertuigen, vooral vrachtwagens. Tijdens de gebruiksfase worden aanmerkelijk meer voertuigen ingezet dan tijdens de aanlegfase. De geluidsbelasting tijdens de maximale representatieve bedrijfssituatie in de gebruiksfase is door initiatiefnemer in beeld gebracht. Deze situatie kan worden beschouwd als de worst-case situatie. In de effectbeoordeling wordt van deze situatie uitgegaan.

Vogelrichtlijnsoorten

Boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit zijn gevoelig voor verstoring voor geluid. Geluidsniveaus boven de 47 dB (A) kunnen verstorend zijn voor deze soorten. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting alleen in het vogelrichtlijn-deelgebied 'Laurabossen' boven de 47 dB (A) uitkomt. Op een klein gedeelte van dit deelgebied reikt de geluidsbelasting tot circa 50 meter in het Natura 2000-gebied. Het gebied ter plaatse bestaat uit dichte naaldbossen en is niet van belang voor de aangewezen broedvogels. Geschikte broedgebieden van de aangewezen soorten liggen op grotere afstand en hebben te maken met een veel lagere geluidsbelasting en worden daarom nauwelijks verstoord door geluid. Daar komt bij dat de broedgebieden visueel afgeschermd zijn door bomenrijen, zodat geluidsverstoring niet samengaat met optische verstoring (zie 2.8). De aantallen van boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit liggen allen ruim boven de instandhoudingsdoelstelling, wat betekent dat de draagkracht ruim voldoende is. Het toekomstperspectief van deze soorten is gunstig.

Habitatrichtlijnsoorten

De 47 dB (A) contour is berekend voor een hoogte van 5 meter boven het maaiveld en ligt voor een klein gedeelte over het 'Ringselven'. Omdat geluid vanuit de lucht niet of nauwelijks doordringt in het water, is verstoring van de kleine modderkruiper in deze context niet aan de orde. De kamsalamander is waargenomen in het Ringselven, recente verspreidingsgegevens zijn niet voorhanden. De soort is voor zover bekend niet gevoelig voor verstoring door geluid.

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege verstoring door geluid.

2.6 Verstoring door licht

Boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit zijn gevoelig voor verstoring voor licht. In de huidige situatie is verlichting aanwezig op het fase 1-terrein, en is daarnaast sprake van 2 lichtmasten aan de Havenweg, verlichting langs de Kempenweg en verlichting op het Nyrstar-terrein. In de aanlegfase en in de gebruiksfase is geen sprake van toename van de verlichting. Twee bestaande lichtmasten worden vervangen door verlichting die aan de nieuwe gebouwen wordt gemonteerd. De verlichting zal schuin naar beneden schijnen en is alleen gericht op dat deel van het terrein waarop de bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Geschikte broedgebieden van boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit liggen op meer dan 100 meter afstand. Deze broedgebieden zijn afgeschermd door bomenrijen. De aantallen van boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit liggen allen ruim boven de instandhoudingsdoelstelling, wat betekent dat de draagkracht ruim voldoende is. Het toekomstperspectief van deze soorten is gunstig.

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege verstoring door licht.

2.7 Verstoring door trilling

Trillingen kunnen worden veroorzaakt door heiwerkzaamheden (aanlegfase) en scheepvaart (gebruiksfase). Bij het realiseren van de bouwwerken is geen sprake van heiwerkzaamheden. Door toename van het scheepvaartverkeer kunnen trillingen door scheepsmotoren wel toenemen. Trillingen worden snel door water en door grond gedempt. Trillingen dringen daarom niet in betekenende mate door tot het nabijgelegen deelgebied 'Laurabossen' en andere deelgebieden van het Natura 2000-gebied.

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege verstoring door trilling.

2.8 Optische verstoring

Bewegingen van voertuigen, werktuigen en mensen kunnen leiden tot verstoring van diersoorten. Relevante activiteiten, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase, bestaan uit bewegingen op het terminalterrein en over aan- en afvoerwegen, en hebben daarmee een voorspelbaar karakter. De afstand van het plangebied tot het 'Ringselven' en de 'Budelerbergen' bedraagt ruim 100 meter. De afstand van het plangebied tot de 'Laurabossen' bedraagt ruim 50 meter. Genoemde gebieden zijn allemaal afgeschermd door diverse bomenrijen, rietkragen en andere begroeiing. Bewegingen zijn niet of nauwelijks waarneembaar vanuit het Natura 2000-gebied.

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege optische verstoring.

3 Stikstofdepositie

3.1 Beoogde situatie

De aanvraag heeft betrekking op de uitbreiding en exploitatie van een multimodale terminal. Het project bestaat uit een aanlegfase en een gebruiksfase. In de aanvraag is aangegeven welke werkzaamheden plaatsvinden in de aanlegfase en in de gebruiksfase.

In onderstaande tabellen zijn de emissies, voortkomend uit de werkzaamheden behorende bij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase, inzichtelijk gemaakt. Voor een gedetailleerde omschrijving van de bronnen in de gebruiksfase wordt verwezen naar de bijlage bij deze beschikking en de aanvraag.

Tabel 1a. Aangevraagde situatie, aanlegfase

Emissiebron	kg NO _x /jr	kg NH ₃ /jr
mobiele werktuigen	78,72	-
verkeersbewegingen	12,26	< 1
Totaal	90,97	< 1

Tabel 1b. Aangevraagde situatie, gebruiksfase

Emissiebron	kg NO _x /jr	kg NH ₃ /jr
mobiele werktuigen	497,82	-
verkeersbewegingen	78,35	1,44
scheepvaartbewegingen	871,59	-
Totaal	1.447,76	1,44

3.2 Uitgangssituatie

Op 25 juni 2015 hebben Gedeputeerde Staten van Limburg een Wnb-vergunning verleend. Het betreft een tijdelijke vergunning. Voor de uitgangssituatie wordt derhalve uitgegaan van een nulsituatie.

3.3 Effecten stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden

Om een goed beeld te krijgen van de stikstofdepositie op de beschermde gebieden is de depositie berekend op verschillende punten. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenmodel AERIUS. Uit de berekeningen blijkt dat er in de aangevraagde situatie op het Natura 2000-gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven' sprake is van een stikstofdepositie boven de grenswaarde op 21 maart 2018.

Er zijn berekeningen uitgevoerd van de stikstofdepositie van de aanlegfase en van de gebruiksfase. Omdat de stikstofdepositie in de gebruiksfase hoger is dan de stikstofdepositie in de aanlegfase, wordt de stikstofdepositie in de gebruiksfase nader getoetst. Uit de berekeningen blijkt dat er in de aangevraagde situatie sprake is van een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de uitgangssituatie. Dit is inzichtelijk gemaakt in de aanvraag. Voor deze wijziging is ontwikkelingsruimte nodig ten opzichte van de uitgangssituatie.

In onderstaande tabel zijn de maximale depositiewaarden weergegeven voor het meest nabijgelegen beschermde natuurgebied.

Tabel 2. Stikstofdepositieberekeningen (mol N/ha/jr)

Beschermde natuurgebied	Stikstofdepositie uitgangssituatie	Stikstofdepositie aangevraagd	Hoogste projectverschil
'Weerter en Budelerbergen & Ringselven'	0	2,94	2,94

3.4 Overwegingen effecten op beschermde gebieden

Op 14 april 2015 hebben wij ingestemd met het Programma aanpak stikstof 2015-2021. Dit programma is een instrument om Natura 2000-doelstellingen te realiseren en tegelijk ruimte te scheppen voor bestaande en nieuwe economische ontwikkelingen. Het programma is passend beoordeeld, waarbij getoetst is of de uitvoering van het programma een risico vormt voor de instandhoudingsdoelstellingen van individuele Natura 2000-gebieden, opgenomen binnen de PAS.

uit gebiedsanalyses die de ecologische onderbouwing vormen dat met het programma de stikstofgevoelige Natura 2000-doelstellingen (op termijn) gerealiseerd kunnen worden en er ontwikkelingsruimte beschikbaar kan worden gesteld voor economische ontwikkelingen.

In de gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied is verzekerd dat door de uitvoering van een gebalanceerd en robuust pakket aan herstelmaatregelen, in de eerste programmaperiode geen verslechtering optreedt van alle voor stikstof gevoelige habitattypen en habitats van soorten. Bij deze beoordeling is uitgegaan van de achtergrondwaarde tot 2015. In deze achtergrondwaarde zijn alle voor de aanvang van het programma feitelijke emissies verdisconteerd, zoals blijkt uit de grootschalige concentratie en depositiekaarten Nederland (GCN en GDN). Deze emissies hebben al voor de aanvang van het programma plaatsgevonden en hebben als uitgangspunt gediend voor de passende beoordeling. Voor de depositie als gevolg van deze emissies is derhalve geen ontwikkelingsruimte nodig.

De aangevraagde activiteit veroorzaakt stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied met habitattypen en soorten die negatief worden beïnvloed door een overmaat aan stikstofdepositie. Door de maatregelen in de PAS is het mogelijk om voor deze activiteit een vergunning te verlenen. Bij het verlenen van deze toestemming baseren wij ons op de passende beoordeling die voor de PAS is opgesteld. De conclusie van de passende beoordeling van het programma 2015-2021 is dat kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van de in het programma opgenomen Natura 2000-gebieden worden aangetast. Deze conclusie is kort samengevat gebaseerd op:

- het oordeel in de gebiedsanalyse voor elk Natura 2000-gebied opgenomen binnen de PAS dat er wetenschappelijk gezien geen twijfel is dat met het beschikbaar stellen van ontwikkelingsruimte en depositieruimte voor economische ontwikkelingen met de PAS de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstofgevoelige habitattypen en habitats van soorten op termijn worden gehaald en dat behoud is geborgd;
- een beoordeling van de ontwikkeling van de stikstofdepositie, waarbij sprake is van een vermindering van de depositie ten opzichte van de situatie zonder de PAS;
- de vaststelling dat de PAS voldoet aan de voorwaarden die verzekeren dat het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden niet in gevaar komt;
- de vaststelling dat de PAS, in het geval dat nieuwe inzichten of ontwikkelingen daartoe aanleiding geven op basis van adequate monitoring, tijdig kan worden bijgesteld.

Met onze instemming met het Programma aanpak stikstof 2015-2021 hebben wij ook ingestemd met bovenstaande conclusie van de passende beoordeling van dit programma.

Voor onderhavige voorgenomen project is sprake van een toename van stikstofdepositie en is ontwikkelingsruimte benodigd.

Het voorgenomen project staat vermeld in bijlage 1 van de Regeling natuurbescherming ('prioritaire projecten') waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd in segment 1.

Gelet op het bovenstaande zijn wij van mening dat de gevraagde vergunning kan worden verleend voor de beoogde activiteit en de daarbij behorende stikstofdepositie. In de bijlage uit AERIUS Register (zie bijlage 1) is de benodigde ontwikkelingsruimte weergegeven.

Uit de aanvraag 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.

3.5 Conclusie

Op grond van bovenstaande beoordeling concluderen wij dat bij toedeling van ontwikkelingsruimte en ook voor de overige effecten de aangevraagde activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, niet kan leiden tot verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het Natura 2000-gebied 'Weerter en Budelerbergen & Ringselven' en geen significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Wij verlenen de gevraagde vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb.

Bijlage 1: AERIUS Register berekening en toedeling ontwikkelingsruimte (RgXffCbbTcfU (29 augustus 2018))

Is los bijgevoegd

*Dit document is een bijlage bij het
toestemmingsbesluit als bedoeld in artikel 2.7
eerste lid, van het Besluit natuurbescherming.*

Bijlage, Prioritair project

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een
bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige
documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en
pas.naturazoo.nl.

AERIUS REGISTER

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Multimodale Terminal De Kempen B.V.	Havenweg 3a, 6024 RA Budel-Dorplein

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	Bevoegd gezag
Multimodale Terminal De Kempen	RgXffCbbTcfU	Provincie Noord-Brabant
Datum berekening	Rekenjaar	
29 augustus 2018, 10:57	2018	
Sector	Deelsector	Prioritair project
Mobiele werktuigen	Bouw en Industrie	Cranendonck vergroten haven

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	1.447,76 kg/j
NH ₃	1,44 kg/j

Resultaten

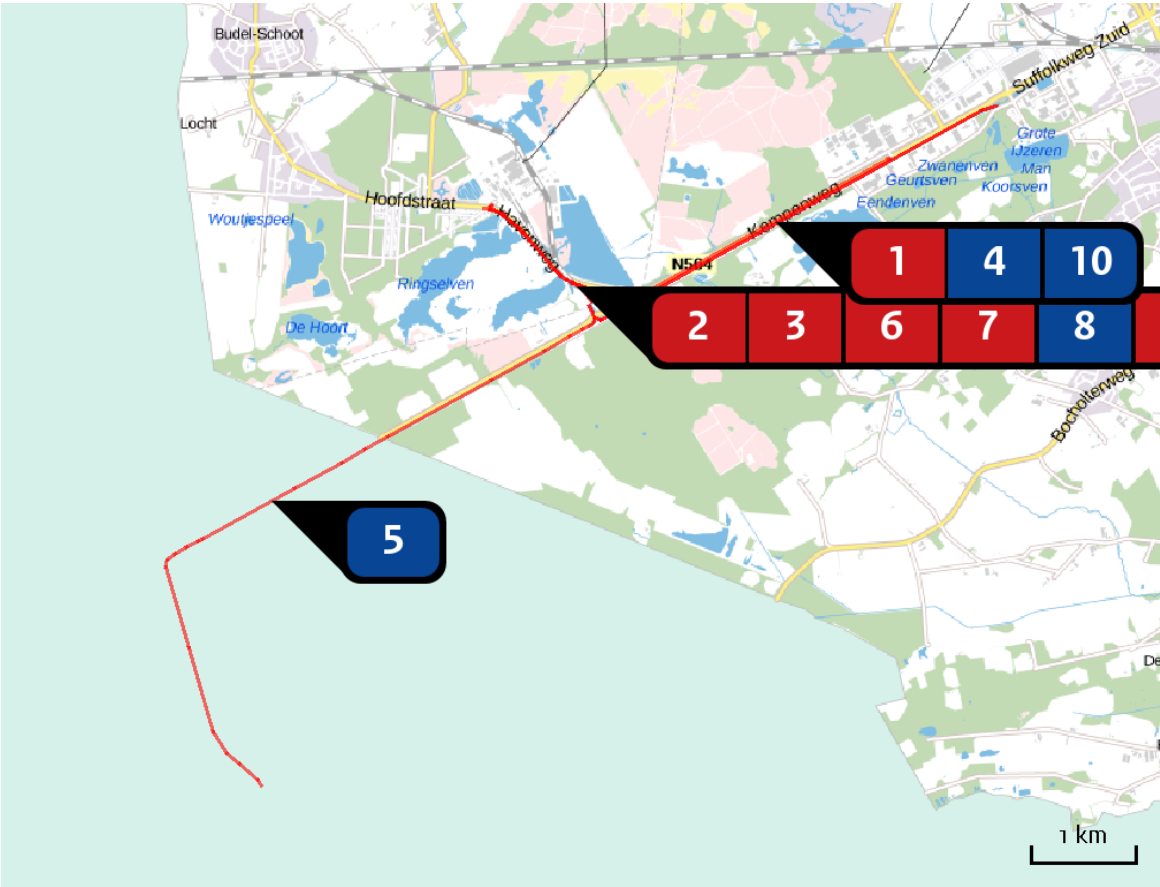
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	2,94

Toelichting

Stikstofdepositie van de bedrijfsfase van de Multimodale Terminal De Kempen

Locatie
Beoogde situatie



Emissie
Beoogde situatie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1		Verkeers aantr. w. traject haven - Kempenweg Wegverkeer Buitenwegen	1,02 kg/j 51,13 kg/j
2		Verkeers aantr. w. traject Nyrstar - haven Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j 10,28 kg/j
3		Verkeers aantr. w. traject haven - Randweg-Zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j 8,66 kg/j
4		Verkeers aantr. w. binnenvaart Kempenaar (richting Weert) Scheepvaart Binnenvaart: Vaarroute	- 471,43 kg/j
5		Verkeers aantr. w. binnenvaart nieuw type schip (richting België) Scheepvaart Binnenvaart: Vaarroute	- 322,00 kg/j
6		Vrachtwagens rijden op inrichting Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j 7,98 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7	 Personenwagens rijden op inrichting Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
8	 Varen en manoeuvreren in haven binnenvaartschepen Scheepvaart Binnenvaart: Vaarroute	-	57,16 kg/j
9	 Reach stacker Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	170,82 kg/j
10	 Verkeers aantr. w. binnenvaart nieuw type schip (richting Weert) Scheepvaart Binnenvaart: Vaarroute	-	21,00 kg/j
11	 Kadekraan Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	30,00 kg/j
12	 Stationair draaien vrachtwagens op inrichting Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	297,00 kg/j

Resultaten
PAS-
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage *	Ontwikkelings- ruimte beschikbaar?
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	2,94	

 Ontwikkelingsruimte beschikbaar Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

Weerter- en Budelerbergen & Ringselven

Habitatype	Hoogste bijdrage *	Ontwikkelings- ruimte beschikbaar?
Lg13 Bos van arme zandgronden	2,94	
H7210 Galigaanmoerassen	2,09	
Hg1Do Hoogveenbossen	1,77	
ZGHg1Do Hoogveenbossen	1,18	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	1,12	
Hg190 Oude eikenbossen	1,12	
L4030 Droge heiden	1,05	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,99	
ZGH3130 Zwakgebufferde vennen	0,93	
Lg09 Droog struisgrasland	0,81	
H4030 Droge heiden	0,62	
H2330 Zandverstuivingen	0,20	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,09	

 Ontwikkelingsruimte beschikbaar Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Emissie
(per bron)
Beoogde situatie



Naam

Verkeers aantr. w. traject haven
- Kempenweg

Locatie (X,Y)

172070, 360474

NOx

51,13 kg/j

NH3

1,02 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW - Euro 6	60,0	NOx NH3	41,05 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	30,0	NOx NH3	10,08 kg/j < 1 kg/j



Naam

Verkeers aantr. w. traject Nyrstar
- haven

Locatie (X,Y)

170142, 360446

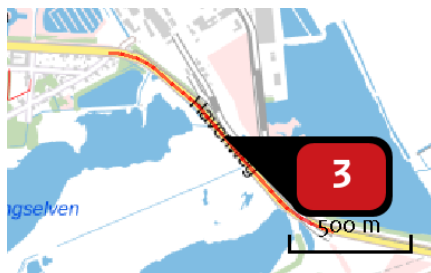
NOx

10,28 kg/j

NH3

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW - Euro 6	42,0	NOx NH3	10,28 kg/j < 1 kg/j



Naam Verkeers aantr. w. traject haven
- Randweg-Zuid

Locatie (X,Y) 170132, 360450

NOx 8,66 kg/j

NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW - Euro 6	20,0	NOx NH3	4,99 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	30,0	NOx NH3	3,67 kg/j < 1 kg/j



Naam Verkeers aantr. w. binnenvaart
Kempenaar (richting Weert)

Locatie (X,Y) 172628, 360756

Type vaarweg CEMT_II

NOx 471,43 kg/j

Scheepstype	Omschrijving	Vaarbeweging per etmaal (A -> B)	Percentage geladen	Vaarbeweging per etmaal (B -> A)	Percentage geladen	Stof	Emissie
M2	Kempenaar	1	75%	1	75%	NOx	471,43 kg/j



Naam Verkeers aantr. w. binnenvaart
nieuw type schip (richting
België)

Locatie (X,Y) 167635, 358013

Uitstoothoogte 4,0 m

Warmteinhoud 0,013 MW

Temporele
variatie Transport

NOx 322,00 kg/j



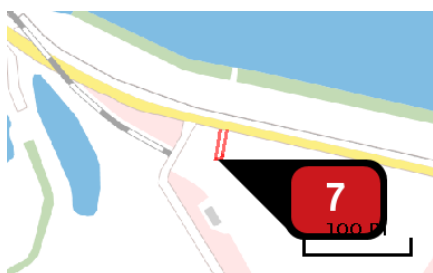
Naam
Vrachtwagens rijden op
inrichting

Locatie (X,Y)
170723, 359930

NOx
7,98 kg/j

NH₃
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Euroklasse	Vrachtauto diesel > 20 ton GVW - Euro 6	61,0	NOx NH ₃	7,98 kg/j < 1 kg/j



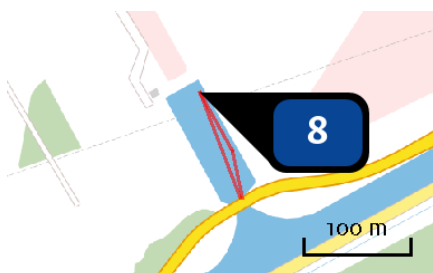
Naam
Personenwagens rijden op
inrichting

Locatie (X,Y)
170612, 360024

NOx
< 1 kg/j

NH₃
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	30,0	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j



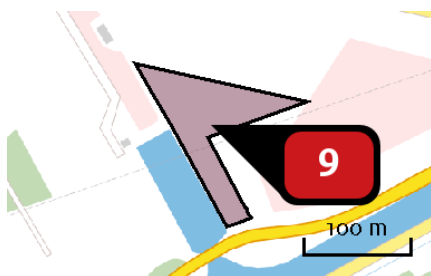
Naam
Varen en manoeuvreren in
haven binnenvaartschepen

Locatie (X,Y)
170670, 359869

Type vaarweg
CEMT_II

NOx
57,16 kg/j

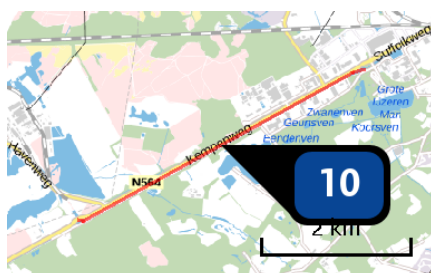
Scheepstype	Omschrijving	Vaarbeweging per etmaal (A -> B)	Percentage geladen	Vaarbeweging per etmaal (B -> A)	Percentage geladen	Stof	Emissie
M2	Nieuw type schip	2	75%	1	75%	NOx	34,30 kg/j
M2	Kempenaar	1	75%	1	75%	NOx	22,86 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx

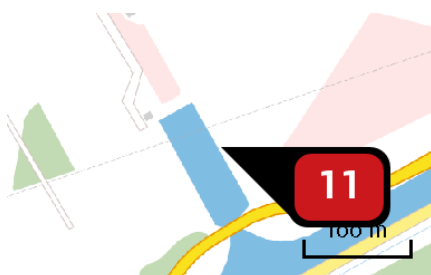
Reach stacker
170706, 359886
170,82 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Reach stacker		3,5	0,0	0,0	NOx	170,82 kg/j



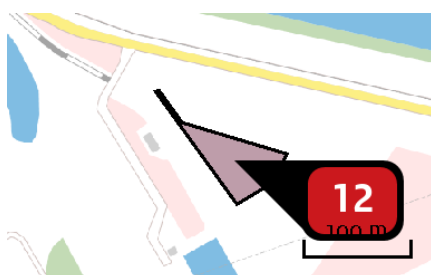
Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Warmteinhoud
Temporele
variatie
NOx

Verkeers aantr. w. binnenvaart
nieuw type schip (richting Weert)
172628, 360756
4,0 m
0,013 MW
Transport
21,00 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Warmteinhoud
Temporele
variatie
NOx

Kadekraan
170695, 359840
20,0 m
0,000 MW
Standaard profiel industrie
30,00 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Oppervlakte
Spreiding
Warmteinhoud
Temporele
variatie
NOx

Stationair draaien vrachtwagens
op inrichting
170686, 359954
0,5 m
0,4 ha
0,0 m
0,000 MW
Zwaar verkeer
297,00 kg/j

Disclaimer

De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de projectinvoer en de aanvraag wordt getoetst door het bevoegd gezag. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_2018o822_4e9c9cd914

Database versie 2016L_2017o828_c3fo58foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>