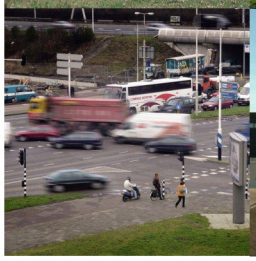
Witteveen + Bos

Provincie Noord-Brabant

Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk

Deze notitie dient in combinatie te worden gelezen met het rapport Milieueffecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, d.d. 12 april 2013, referentie HT331-21/holj2/036.



Witteveen+Bos

Provincie Noord-Brabant

Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk

Deze notitie dient in combinatie te worden gelezen met het rapport Milieueffecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, d.d. 12 april 2013, referentie HT331-21/holj2/036.

referentie	projectcode	status
HT331-21/14-009.526	HT331-21	definitief
projectleider	**projectdirecteur**	**datum**
ir. N.J. Monster	ing. M.T. Marshall	7 mei 2014

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	ir. N.J. Monster	

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
fax 0570 69 73 44
www.witteveenbos.nl

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

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm, hetzij elektronisch, mechanisch dan wel met digitale technieken door fotokopieën, opnamen, internet of op enige andere wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE **blz.**

1. INLEIDING **1**
1.1. Aanleiding oplegnotitie 1
1.2. Doel oplegnotitie 2
1.3. Leeswijzer 2

2. PLANWIJZIGING **3**

3. ACTUELE UITGANGSPUNTEN MILIEUONDERZOEKEN **5**

4. EFFECTEN VAN DE PLANWIJZIGING **9**
4.1. Verschillen verkeer 9
4.2. Verschillen geluid 9
4.3. Verschillen luchtkwaliteit 10
4.4. Verschillen stikstofdepositie 11
4.5. Verschillen natuur 12
4.6. Verschillen overige thema's 12

5. SAMENVATTING EN CONCLUSIE **13**

laatste bladzijde **13**

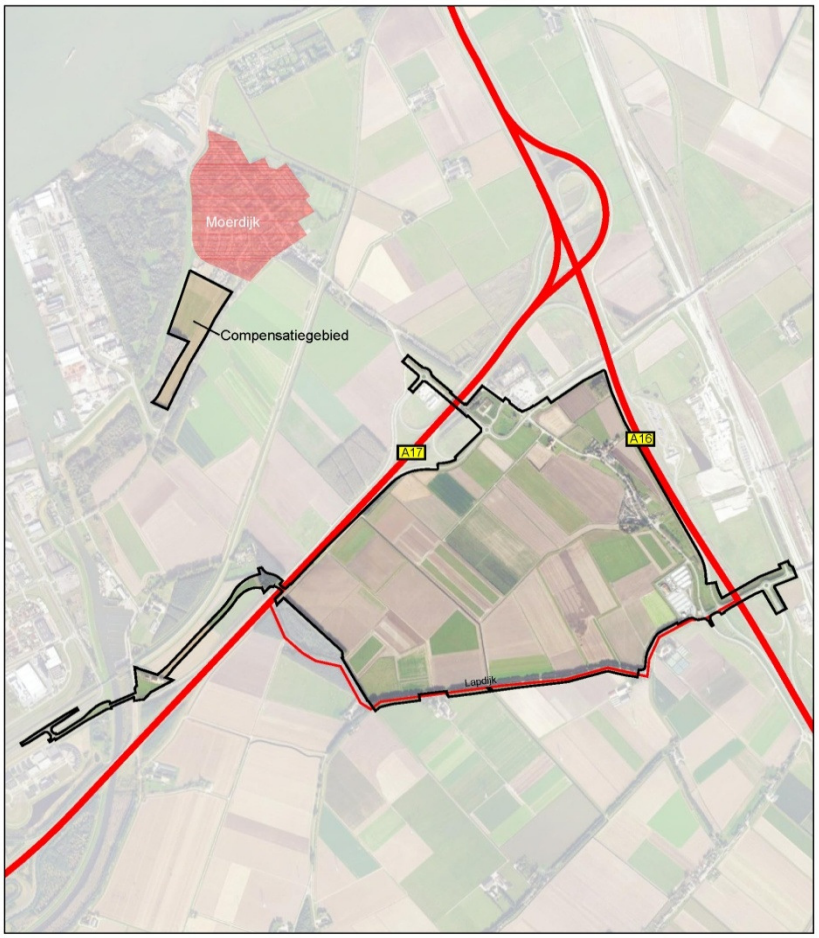
BIJLAGEN **aantal blz.**

-

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding oplegnotitie

De provincie Noord-Brabant is van plan ten zuiden van knooppunt Klaverpolder in de oksel van de A16 en A17 het Logistiek Park Moerdijk (LPM) te ontwikkelen en realiseren. Het LPM wordt met ongeveer 142,5 hectare een van de grotere logistieke parken in Nederland, gericht op grootschalige logistieke bedrijven die naast opslag en distributie extra waarde toevoegen, zogenoemde Value Added Logistics (VAL)-bedrijven. Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het plangebied weer.



Voor de ontwikkeling en realisatie van het LPM is een voorontwerp-inpassingsplan opgesteld. Daarnaast zijn in een Milieueffectrapport (MER) de milieueffecten van het logistiek park inzichtelijk gemaakt. Het MER heeft in de periode 24 mei tot en met 4 juli 2012 zes weken ter inzage gelegen samen met het voorontwerp-inpassingsplan.

Naar aanleiding van de ingekomen reacties en adviezen zijn het concept MER en voorontwerp inpassingsplan aangepast tot definitief MER d.d. 12 april 2013 en ontwerp inpassingsplan d.d. 6 mei 2013.

In het najaar van 2013 heeft de provincie Noord-Brabant naar aanleiding van de politieke behandeling van het plan een second opinion laten uitvoeren op het nut en noodzaakonderzoek van de Stec Groep. In vervolg op de uitkomsten van deze second opinion wil de provincie een aantal wijzigingen in het plan doorvoeren. In hoofdstuk 2 worden deze aangegeven. Dit betreffen wijzigingen op kenmerken waarop het MER (MER VKA) en het voorontwerp-inpassingsplan waren gebaseerd.

Door de second opinion op het nut en noodzaakonderzoek van het LPM hebben de vaststelling van het ontwerp- en definitieve inpassingsplan vertraging opgelopen. Hierdoor zijn voor enkele uitgevoerde (milieu)onderzoeken nieuwe onderzoeksuitgangspunten beschikbaar gekomen. In hoofdstuk 3 is aangegeven voor welke onderzoeken dit geldt en welke onderzoeksuitgangspunten het betreft.

De aangepaste documenten voor het MER en het ontwerp-inpassingsplan worden nu door Gedeputeerde Staten ter inzage gelegd. Het definitieve inpassingsplan voor LPM kan naar verwachting eind 2014 vastgesteld worden door Provinciale Staten.

1.2. Doel oplegnotitie

In de voorliggende oplegnotitie wordt onderzocht of de aanpassing van de planontwikkeling tot andere effecten leidt ten opzichte van het voorkeursalternatief voor het LPM en of deze relevant zijn voor de eerder getrokken conclusies in het MER. Tevens wordt onderzocht of de actualisatie van de onderzoeksuitgangspunten voor de MER-onderzoeken consequenties heeft voor de reeds uitgevoerde milieuonderzoeken en of de conclusies hieruit nog steeds valide zijn met het oog op een juridisch onderbouwd inpassingsplan.

De oplegnotitie dient beschouwd te worden als een actuele aanvulling op de milieubeoordelingen in het MER. De oplegnotitie wordt tezamen met het MER en ontwerp-inpassingsplan voor het Logistiek Park Moerdijk ter inzage gelegd.

1.3. Leeswijzer

Voorliggende oplegnotitie is als volgt opgebouwd:
- hoofdstuk 2 bevat een toelichting op de planwijzigingen ten opzichte van het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het MER en voorontwerp-inpassingsplan;
- hoofdstuk 3 gaat in op recent beschikbaar gekomen actualisaties van onderzoeksuitgangspunten ten opzichte van de onderzoeksuitgangspunten die zijn gebruikt voor de reeds eerder uitgevoerde onderzoeken in het kader van het MER en het ontwerp-inpassingsplan;
- hoofdstuk 4 bevat een toelichting op de gevolgen van de planwijziging en de geactualiseerde onderzoeksuitgangspunten op de MER-effecten. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de consequenties voor het uitgevoerde onderzoek voor verkeer, geluid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en overige aspecten;
- hoofdstuk 5 bevat een samenvatting en integrale conclusie.

2. PLANWIJZIGING

Het plan voor Logistiek Park Moerdijk zoals opgenomen in het MER VKA en het voorontwerp-inpassingsplan is, naar aanleiding van de in opdracht van de provincie Noord-Brabant uitgevoerde second opinion op het nut en noodzaakonderzoek van Stec Groep, op de volgende specifieke onderdelen aangepast:

Verruiming/flexibilisering van de doelgroep
Logistiek Park Moerdijk is vooral bedoeld voor grootschalige Value Added Logistics (VAL)-bedrijven. VAL-bedrijven zijn logistieke bedrijven die zich naast reguliere opslag- en distributieactiviteiten richten op activiteiten die toegevoegde waarde opleveren.

Na de second opinion over nut en noodzaak is de doelgroep voor LPM enigszins verruimd. Concreet betekent dit dat naast VAL-bedrijven ook bedrijven worden toegestaan die synergie/samenwerking hebben met VAL-bedrijven die zich op het LPM vestigen. Deze planregels in het inpassingsplan zijn aangepast naar deze verruiming van de doelgroep.

Verlenging van de uitgifte termijn (uitgiftetermijn tussen 10 en 20 jaar)
Voor de ontwikkeling en uitgifte van Logistiek Park Moerdijk is aanvankelijk een periode van 10 jaar voorzien. Uit de second opinion over nut en noodzaak is gebleken dat het niet waarschijnlijk is dat het LPM binnen een periode van tien jaar volledig is uitgegeven. Daarom is deze uitgiftetermijn verlengd naar het jaar 2030. Dit betekent dat de planhorizon voor MER en inpassingsplan wijzigt. Deze verlengde planhorizon wordt voor het inpassingsplan mogelijk gemaakt middels een aanmelding van het project Logistiek Park Moerdijk voor de negende tranche van de Crisis- en herstelwet.

3. ACTUELE UITGANGSPUNTEN MILIEUONDERZOEKEN

Volgens de oorspronkelijke planning zou het ontwerp-inpassingsplan LPM medio 2013 ter inzage worden gelegd. Vanwege de second opinion op het nut en noodzaakonderzoek in het najaar van 2013, is de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan uitgesteld tot juni 2014. Inmiddels zijn voor enkele MER-onderzoeken nieuwe inputgegevens beschikbaar gekomen. In projecten wordt in prinicpe altijd van de meest actuele beschikbare gegevens uitgegaan. De volgende gegevens zijn recentelijk beschikbaar gekomen:

Nieuw verkeersmodel
De verkeerscijfers die gebruikt zijn voor MER en ontwerp-inpassingsplan, zijn in juli 2012 berekend met het verkeersmodel. Hierbij is het NRM2012 als basis gebruikt. Om dit model, dat afkomstig is van Rijkswaterstaat, geschikt te maken voor de verkeersberekeningen voor LPM zijn verfijningen in het netwerk aangebracht op die plekken waar onvoldoende detailniveau in het NRM netwerk aanwezig was.

Inmiddels is er een nieuw verkeersmodel van Rijkswaterstaat beschikbaar: het NRM2013. Dit is een geactualiseerde versie van het NRM2012[1].

Om inzicht te krijgen in de verschillen tussen beide modellen en de consequenties voor de effecten op verkeer en daaraan gerelateerde milieueffecten, is een globale vergelijking gemaakt tussen de verkeersmodellen NRM2012 en NRM2013 op basis van de niet verfijnde netwerken. De vergelijking is uitgevoerd voor de autonome situatie voor de jaren 2020 en 2030. Dit is de toekomstige situatie (2020 en 2030) inclusief de autonome ontwikkelingen maar zonder LPM.

De conclusies met betrekking tot de vergelijking tussen het NRM2012 en NRM2013 zijn:
- het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het NRM2012 en NRM2013 laten geen grote verschillen zien;
- rondom het LPM zijn de netwerken vergelijkbaar, met uitzondering van:
  - de capaciteit op de A27 ten noorden van Gorinchem in 2020. De wegcapaciteit van dit wegvak in 2020 is in het NRM2012 groter dan in het NRM2013. Dit komt doordat het NRM2012 uitgaat van de aanwezigheid van een derde rijstrook in 2020, terwijl dit in het NRM2013 is gecorrigeerd naar twee rijstroken omdat de aanleg van de derde rijstrook thans staat gepland voor na 2020;
  - maximumsnelheid op de A16 ter hoogte van LPM. Deze is verlaagd van 130 km/u (in NRM2012) naar 120 km/u (in NRM2013) in 2020 en 2030;
  - verkeerskundig gezien zijn de intensiteitsverschillen tussen het NRM2012 en NRM2013 gering op het hoofdwegennet en op het deel van het onderliggende wegennet dat in de originele, niet verfijnde netwerken zit. Het gaat om enkele procenten die wegvallen in de marge van een verkeersmodel. Het is aannemelijk dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in een verfijnd NRM2013 dan ook een vergelijkbaar beeld laat zien als het verfijnde NRM2012 dat voor het MER is gebruikt;
- de verkeersafwikkeling (I/C-verhoudingen) in het NRM2012 en NRM2013 laten eenzelfde beeld zien voor de ochtend- en avondspits rondom het LPM. Dit geldt voor zowel de situatie in 2020 als in 2030.

---

[1] Naar verwachting wordt in juli 2014 het definitieve NRM2014 door Rijkswaterstaat vastgesteld en is vanaf dan ook te gebruiken in projecten.

Actualisatie van de emissiefactoren en achtergrondconcentraties (GCN)
Jaarlijks maken RIVM en het ministerie van Infrastructuur en Milieu cijfers bekend met betrekking tot respectievelijk achtergrondconcentraties (GCN) en emissiefactoren voor het wegverkeer. In maart 2014 zijn de meest recente achtergrondconcentraties en emissiefactoren bekend gemaakt.

In de luchtkwaliteitsberekeningen die zijn uitgevoerd voor het MER VKA en het ontwerpinpassingsplan is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor het wegverkeer[1] en achtergrondconcentraties die zijn gepubliceerd in 2012.

Voor de stikstofdepositieberekeningen in het kader van MER en Passende Beoordeling is gebruik gemaakt van de emissiefactoren en achtergronddeposities (GDN) uit 2011. Ook hiervoor geldt dat vanaf maart 2014 recente emissiefactoren en depositiekaarten beschikbaar zijn.

Om zicht te krijgen op de veranderingen van stikstofdepositie bij het gebruik van de meest recente gegevens, is een globale vergelijking gemaakt tussen de versie uit 2014 ten opzichte van de eerder gebruikte versie uit 2011.

De conclusies voor luchtkwaliteit met betrekking tot de vergelijking zijn:
- op basis van de meest recente emissiefactoren voor wegverkeer worden hogere achtergrondconcentraties voor zowel NO_2 als PM10 verwacht;
- uitgaande van de meest recente emissiefactoren is de toename van de uitstoot van NO_2 door het project ongeveer 6 % hoger dan wanneer wordt uitgegaan van de verouderde emissiecijfers voor NO_2 en circa 1 % hoger voor PM10. De wijziging in emissiefactoren resulteert in een iets hogere projectbijdrage van LPM.

De conclusies voor stikstofdepositie met betrekking tot de vergelijking zijn:
- de actuele cijfers m.b.t. achtergronddeposities zoals opgenomen op de depositiekaarten (GDN-kaarten) laten relatief grote verschillen zien ten opzichte van de eerder gebruikte GDN-kaarten voor de stikstofdepositieberekeningen. Daarbij gaat het om zowel positieve als negatieve veranderingen. De gebruikte GDN-kaarten in het stikstofdepositieonderzoek zijn daarmee niet meer actueel;
- de emissies op basis van de recente emissiefactoren zijn hoger dan de totale emissies in het eerder uitgevoerde stikstofdepositieonderzoek. De toename door het project daalt echter wel, namelijk met 28 procent (NO_x) en 15 procent (NH_3).

NSL
Een ander aandachtspunt voor het uitgevoerde onderzoek voor luchtkwaliteit is de looptijd van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarop de onderbouwing van het project LPM (voor het onderdeel luchtkwaliteit) zich baseert. Het project LPM is opgenomen in dit programma, waardoor geen projectspecifieke toetsing aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer nodig is. Het NSL heeft een looptijd tot augustus 2014, maar wordt zeer waarschijnlijk verlengd[2]. Momenteel wordt er van uitgegaan dat de verlenging tijdig (d.w.z. vóór vaststelling van het definitieve inpassingsplan) wettelijk is geregeld, waardoor de projectonderbouwing op basis van het NSL gehandhaafd kan blijven.

---

[1] Voor het treinverkeer en scheepvaartverkeer gelden ongewijzigde emissies.

[2] Nota van Antwoord Kabinetsstandpunt Verlengen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, reactie van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op de inspraakreacties, 17 december 2013.

Indien het NSL niet tijdig wordt verlengd ontstaat er na 1 augustus 2014 de situatie dat men zich niet meer kan beroepen op het NSL als onderbouwing voor een project. Nog onduidelijk is of projecten die al waren aangemeld bij het NSL, hier eveneens consequenties van gaan ondervinden. Mogelijk zal alsnog een toetsing aan de overige luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer moeten plaatsvinden. Op basis van de resultaten van voorgaand onderzoek naar de luchtkwaliteit is de verwachting dat aan de luchtkwaliteitseisen kan worden voldaan. Dit dient met het (reeds voorziene) geactualiseerde luchtonderzoek te worden aangetoond.

4. EFFECTEN VAN DE PLANWIJZIGING

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de gevolgen van de planwijziging voor de reeds uitgevoerde onderzoeken ten behoeve van het MER en ontwerp-inpassingsplan. Voor een uitvoerige beschouwing van de gevolgen voor het uitgevoerde verkeersonderzoek en de verkeersgerelateerde effectstudies (geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie wordt verwezen naar de bijlagen bij deze oplegnotitie. Voor het overige wordt verwezen naar het MER rapport d.d. 12 april 2013.

4.1. Verschillen verkeer

Voor het thema verkeer leidt de planwijziging niet tot andere effecten:
- de verruiming van de doelgroep op het LPM heeft geen effect op de verkeersaantrekkende werking van het terrein. De doelgroep blijft Value Added Logistics-bedrijven (VAL) en ook het aantal uit te geven hectare blijft ongewijzigd. Behalve de verkeersaantrekkende werking blijft ook de verdeling tussen personen- en vrachtverkeer gelijk;
- de langere uitgifte termijn (tot 2030) heeft geen consequenties voor de verkeerskundige effectbeschrijving zoals opgenomen in het MER VKA. Dit omdat het jaar 2030 al is meegenomen als onderzoeksjaar voor de verkeersmodelberekeningen die in het kader van het MER zijn uitgevoerd voor de autonome situatie (referentiesituatie) en het voorkeursalternatief (plansituatie)[1];
- de hoeveelheid extra verkeer als gevolg van het LPM blijft gelijk, dus het absolute verschil tussen referentiesituatie en plansituatie is ook gelijk;
- de verruiming van de doelgroep en de langere uitgiftetermijn heeft geen nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (rijkswegennet) en het onderliggend weggennet (provinciale en gemeentelijke weggenet).

Ondanks dat de planwijziging ging aanleiding geven om het MER te herzien, is vanwege het beschikbaar komen van een nieuw verkeersmodel (NRM2013), toch een aanvullende berekening uitgevoerd. Daaruit blijkt het volgende:
- een globale beschouwing van het nieuwe verkeersmodel (NRM2013) levert een vergelijkbaar beeld op t.a.v. de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en de belangrijkste provinciale en lokale wegen (slechts een deel van het onderliggend wegennet is opgenomen in het NRM2013);
- om de effecten op het onderliggende wegennet rondom LPM beter in kaart te kunnen brengen moet het nieuwe verkeersmodel worden verfijnd en moeten extra telpunten op het onderliggende wegennet worden meegenomen. Het is aannemelijk dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in een verfijnd NRM2013 dan ook een vergelijkbaar beeld laat zien als het verfijnde NRM2012 dat voor het MER is gebruikt.

4.2. Verschillen geluid

Voor het thema geluid zijn de gevolgen van de planwijziging beperkt onderscheidend ten opzichte van het voorkeursalternatief. Omdat het effect niet significant is komt dit niet tot uiting in de beoordeling van het VKA:
- de verruiming van de doelgroep heeft geen effecten op het gebied van geluid;
- de langere uitgifte termijn op het LPM leidt op zich niet tot extra geluidbelastingen als gevolg van industrielawaai, verkeerslawaai, of gecumuleerde geluidbelasting;
- wel leidt de aanpassing van de uitgangspunten voor het geluidonderzoek tot andere effecten op de criteria wegverkeerslawaai en cumulatie van geluid. Door de verschuiving

[1] Het gehanteerde verkeersmodel bevat de toekomstige ontwikkelingen voor de jaren 2020 en 2030.

van het peiljaar (van 2025 naar 2030) en het gebruik van het NRM2013 in plaats van het NRM2012) neemt de geluidsbelasting als gevolg van de omliggende bestaande wegen iets toe (tot maximaal 0.48 dB). Omdat toenamen van minder dan 1 dB met het menselijk gehoor niet waarneembaar zijn, kan gesproken worden van een niet significant effect;
- omdat deze toenamen niet direct het gevolg zijn van de realisatie van het LPM, maar van een langere doorkijk (van 2025 naar 2030) en een verwachte autonome groei in verkeersintensiteiten in die periode, hoeven aan deze toename in het kader van de realisatie van LPM geen consequenties te worden verbonden;
- naar verwachting komt vanaf juli 2014 het NRM2014 beschikbaar. Verwacht wordt dat het NRM2014 iets lagere autonome toenames laat zien dan het NRM2013. Dit moet nog worden bevestigd door nader onderzoek vóór vaststelling van het definitieve inpassingsplan. Dit kan er toe leiden dat de berekende toenamen in dB ook lager zullen uitvallen;
- wanneer de verkeerscijfers op basis van het NRM2014 bekend zijn, kan op een hoog detailniveau (met modelberekeningen) op afzonderlijk woningniveau worden getoetst of de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer nog consequenties heeft voor het aantal vast te stellen hogere waarden of de vast te stellen waarde. Verwacht wordt dat dit niet of in zeer beperkte mate zal leiden tot een bijstelling van de eerder getrokken conclusies in het MER VKA (Bijlage V) en het inpassingsplan.

4.3. Verschillen luchtkwaliteit

Voor het MER zijn de effecten voor het aspect luchtkwaliteit kwantitatief getoetst aan de wettelijke normering en kwalitatief aan de hand van de berekende concentraties van de maatgevende stoffen NO_2 en PM10.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteitseisen niet worden overschreden en is geconcludeerd dat dit aspect geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Voor een toelichting op deze effecten wordt verwezen naar het MER VKA.

Voor het thema luchtkwaliteit zijn de effecten van de planwijziging beperkt onderscheidend ten opzichte van het voorkeursalternatief en positief te beoordelen:
- de verruiming van de doelgroep op het LPM heeft geen gevolgen voor de totale verkeersaantrekkende werking van LPM en evenmin voor de hoeveelheid scheepvaart- en railverkeer na invulling van het bedrijventerrein. Hierdoor zal deze planwijziging niet tot andere gevolgen leiden voor de luchtkwaliteit door de emissie van stikstofoxiden (NO_x) (waaronder NO_2) en fijnstof (PM10) (bij gelijkblijvende emissiefactoren);
- de gewijzigde uitgiftetermijn heeft mogelijk wel gevolgen voor de luchtkwaliteit. In het luchtkwaliteitonderzoek is uitgegaan van realisatiejaar (en daarmee onderzoeksjaar) 2015. Dit leidt tot een overschatting van de effecten op de luchtkwaliteit in het gebied, want het werkelijke jaar waarin het LPM volledig is ingevuld ligt verder in de toekomst (dit was 2023 en wordt 2030). Hierdoor is sprake is van een worstcase benadering omdat naar verwachting de achtergrondconcentratie (GCN) van NO_2 en PM10 over langere tijd afneemt. Vanwege het schoner worden van voertuigen is de verwachting dan ook dat de emissiefactoren van NO_x en PM10 van het verkeer in de toekomst dalen;
- gezien de lagere emissies en achtergrondconcentraties, uitgaande van een later realisatiejaar, resulteert de planwijziging in een lagere planbijdrage en lagere totale concentratie NO_2 en PM10. De planwijziging doet daarom geen afbreuk aan de resultaten en conclusies uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER en gerapporteerd in het MER VKA. Het onderzoek beschrijft de planeffecten van het VKA die in werkelijkheid gunstiger zullen uitpakken;

- de analyse van de planwijzigingen en de gewijzigde uitgangspunten voor het onderzoek naar luchtkwaliteit en stikstofdepositie levert geen eenduidige conclusie op ten aanzien van het verschil in effecten ten opzichte van het voorkeursalternatief dat is onderzocht in het MER VKA en het ontwerp-inpassingsplan;
- omdat op dit moment geen sluitende conclusie kan worden getrokken over het effect van de wijzigingen in het plan, wordt een actualisatie van het luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd vóór vaststelling van het definitieve inpassingsplan op basis van de dan meest actuele beschikbare gegevens.

4.4. Verschillen stikstofdepositie

In 2012 zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd voor MER en Passende Beoordeling. Uit dit onderzoek blijkt dat realisatie van het LPM leidt tot een toename van de stikstofdepositie maar het aantal gebieden met een overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW) niet toeneemt.

De analyse van de effecten van de planwijzigingen en de gewijzigde emissiefactoren en achtergronddeposities (GDN) op luchtkwaliteit levert geen eenduidige conclusie op:
- de verruiming van de doelgroep op het LPM heeft geen gevolgen voor de totale verkeersaantrekkende werking van LPM en evenmin voor de hoeveelheid scheepvaart- en railverkeer na invulling van het logistiek park. Hierdoor zal deze planwijziging niet tot andere gevolgen leiden voor de luchtkwaliteit door de emissie van stikstofoxiden (NO_x) en NH_3 (ammoniak) (bij gelijkblijvende emissiefactoren);
- de langere uitgifte termijn resulteert niet in nadelige effecten ten aanzien van stikstofdepositie. In het MER en de Passende Beoordeling voor het LPM is de stikstofdepositie berekend voor het toekomstjaar 2018. Voor dit jaar is gekozen omdat de NO_{x-} en NH_{3-} emissies van het verkeer en de achtergronddepositie op langere termijn een dalende trend laten zien. Voor het onderzoek naar stikstofdepositie is dus aangenomen dat in 2018 het totale logistiek park is gerealiseerd. Zodoende is in de berekeningen geen rekening gehouden met de verwachte autonome afname van de emissies en achtergronddepositie in de toekomst en is sprake van een zogenoemde worstcase benadering. Als het jaar waarin het LPM volledig is gevuld nog verder in de toekomst komt te liggen, in 2030, zullen de effecten van het plan op luchtkwaliteit naar verwachting gunstiger uitpakken;
- een vergelijking van de gebruikte GDN-kaarten (uit 2011) en nieuwe GDN-kaarten (uit 2014) met achtergronddeposities resulteren in significante verschillen, zowel positief als negatief. Het uitgevoerde stikstofdepositieonderzoek is daarmee niet meer actueel;
- uit de vergelijking van de gebruikte emissiefactoren uit 2011 en de recente emissiefactoren van 2014 blijkt dat de emissies op basis van de recente emissiefactoren in 2023 hoger zijn dan de totale emissies in het eerder uitgevoerde stikstofdepositieonderzoek. De toename door het project daalt echter wel, namelijk met 28 procent (NO_x) en 15 procent (NH_3);
- omdat op dit moment geen sluitende conclusie kan worden getrokken over het effect van de wijzigingen is een actualisatie van het stikstofdepositie onderzoek nodig. Deze actualisatie zal worden uitgevoerd vóór vaststelling van het definitieve inpassingsplan op basis van de meest actuele beschikbare gegevens. Ook zullen - indien nodig - de uitkomsten de geactualiseerde stikstofberekeningen en worden verwerkt in de Passende Beoordeling en het Mitigatie- en compensatieplan.

4.5. Verschillen natuur

De planwijzigingen zijn voor het aspect natuur niet onderscheidend op beschermde soorten. Wel is er - als gevolg van een nog uit te voeren actualisatie van de stikstofdepositieberekeningen -sprake van een mogelijk onderscheidend effect op beschermde gebieden (Natura 2000) ten opzichte van beschreven effecten van het VKA in de Passende Beoordeling.

De resultaten van de nieuwe stikstofdepositieberekeningen zullen vóór vaststelling van het inpassingsplan worden verwerkt in de Passende Beoordeling. Waar nodig zullen aanvullende mitigerende maatregelen worden getroffen.

4.6. Verschillen overige thema's

De planwijzigingen zijn voor de overige thema's (externe veiligheid, bodem, water en landschap, cultuurhistorie en archeologie) niet onderscheidend. De wijziging in doelgroep heeft namelijk geen fysieke ruimtelijke impact en een verlenging van de uitgiftetermijn heeft ook geen effect op deze thema's. Voor een toelichting op de effecten voor deze thema's wordt verwezen naar het MER.

5. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In het najaar van 2013 heeft de provincie Noord-Brabant naar aanleiding van de politieke behandeling van het plan een second opinion laten uitvoeren op het nut en noodzaakonderzoek van de Stec Groep voor het project Logistiek Park Moerdijk. In vervolg op de uitkomsten van deze second opinion wil de provincie Noord-Brabant een aantal wijzigingen in het plan doorvoeren, te weten:

- een verruiming in de doelgroep, in die zin dat ook bedrijven worden toegestaan die een synergie/ samenwerking hebben met reeds op het LPM gevestigde VAL-bedrijven. In de definitie van VAL wordt 'value added' niet meer alleen gezien als value added op het product, maar ook als value added in de keten;
- een verlenging van de uitgiftetermijn van tien naar veertien jaar. De nieuwe verwachte uitgiftetermijn wordt veertien jaar, gerekend vanaf start uitgifte eind 2016.

Dit maakt het noodzakelijk om te bezien of de conclusies uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor MER en ontwerp-inpassingsplan nog valide zijn. Hier komt bij dat inmiddels enkele onderzoeksuitgangspunten die in voorgaande onderzoeken zijn gehanteerd, niet meer actueel zijn.

Voor de relevante MER-thema's is een globale analyse uitgevoerd naar de effecten van de planwijziging en de geactualiseerde onderzoeksuitgangspunten ten opzichte van het voorkeursalternatief voor LPM.

Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd dat de planwijziging niet tot andere inzichten in de milieueffecten leiden voor verkeer, geluid, externe veiligheid, bodem, water en landschap, cultuurhistorie en archeologie. Derhalve is er geen aanleiding om het MER (d.d. 12 april 2013, referentie HT331-21/holj2/036) te herzien.

De planwijziging is beperkt van invloed op de in het MER opgenomen milieueffecten voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Omdat de wijziging positief is beoordeeld ten opzichte van de effecten van het VKA geldt ook voor deze aspecten dat de conclusies uit MER en de Passende Beoordeling nog volstaan.

Het beschikbaar komen van actuele inputgegevens (emissiefactoren en achtergrondwaarden) maakt nieuw onderzoek voor in ieder geval luchtkwaliteit en stikstofdepositie wenselijk. Actualisatie van de onderzoeken kan plaatsvinden na ter inzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan maar vóór vaststelling van het definitieve inpassingsplan. De resultaten worden verwerkt in de Passende Beoordeling en het Mitigatie- en compensatieplan ecologie voor het LPM.

Daarnaast worden zodra het nieuwste verkeersmodel (NRM2014) beschikbaar is, nieuwe verkeerscijfers berekend om inzichtelijk te krijgen wat de verkeerskundige effecten zijn van de ontwikkeling op de verkeersintensiteiten en doorstroming op en rond het LPM, zowel op hoofd- als onderliggendwegennet. Op basis van de nieuw te berekenen verkeerscijfers worden ook nieuwe berekeningen uitgevoerd van de geluidbelasting op de woningen. Dit om te toetsen of er aanvullende consequenties zijn voor de vaststelling van hogere waarden.

Geconcludeerd is dat de beperkte effecten van de planwijziging geen aanleiding geven om de uitgevoerde onderzoeken vóór het ontwerp-inpassingsplan te actualiseren. Waar nodig zal tussen het ontwerp-inpassingsplan en het definitieve ipassingsplan nog onderzoek worden aangevuld of herzien zodat de definitieve vaststelling van het inpassingsplan op basis van de dan beschikbare meest actuele gegevens kan plaatsvinden.