

# **Voortoets - Passende Beoordeling Bedrijventerrein Trade Port Noord, Venlo**

Toetsing op het niveau van Besluit MER

projectnr. 197197  
revisie 03  
18 oktober 2011

## **Opdrachtgever**

Gemeente Venlo  
Postbus 3434  
5202 RK Venlo

datum vrijgave

18-10-2011

beschrijving revisie 2.0

Eindrapport PB t.b.v. Besluit MER

goedkeuring

L.J.G. Koks

vrijgave

M. van Eck

## **Samenvatting**

### ***Voortoets en Passende Beoordeling***

De ontwikkeling van Trade Port Noord (als geheel) kan effect hebben op Natura 2000-gebieden als gevolg van de emissie van stikstofverbindingen uit wegverkeer en stationaire bronnen en de daarop volgende depositie in kwetsbare Natura 2000-gebieden.

#### **Voortoets**

In het voortraject van het plan-MER bij de Structuurvisie zijn geen depositieberekeningen uitgevoerd, maar is op basis van vergelijking met projecten in de omgeving een voorlopige uitspraak gedaan over de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden als gevolg van Trade Port Noord. Daarbij is geconcludeerd dat de effecten als gevolg van Trade Port Noord klein zijn, maar dat momenteel voor de meeste habitattypen sprake is van een overspannen situatie voor het aspect stikstofdepositie. Aangezien een verdere toename van stikstofdepositie onwenselijk is voor realisering van de instandhoudingsdoelstellingen, kunnen *significante effecten niet op voorhand worden uitgesloten*.

#### **Passende Beoordeling**

Op grond van de conclusie uit de Voortoets is besloten tot het opstellen van een Passende Beoordeling in het kader van het Besluit-MER bij het Bestemmingsplan Trade Port Noord.

De selectie van te beschouwen Natura 2000-gebieden is gebaseerd op de reikwijdte van effecten vanaf het bedrijventerrein zelf, en effecten vanwege veranderingen in verkeersintensiteiten.

Effecten vanaf het bedrijventerrein zijn bepaald voor Natura 2000-gebied Maasduinen (145) als dichtst bij het bedrijventerrein gelegen gebied op 5,5 km afstand, gelegen in de heersende windrichting vanaf Trade Port Noord. De effecten zijn bepaald als depositie in het natuurgebied op basis van verwachte emissie bij de planologisch mogelijk gemaakte categorieën.

Effecten als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten zijn bepaald voor Natura 2000-gebieden Maasduinen (145) en Mariapeel & Deurnsche Peel (139), in verband met extra verkeer op respectievelijk A73 en extra verkeer op de A67. Hoewel Deurnsche Peel & Mariapeel met ca 7 km op geruime afstand van Trade Port Noord ligt, is het effect van verkeersintensiteiten op korte afstand merkbaar aangezien de A67 het natuurgebied doorsnijdt.

De Passende Beoordeling voor het Besluit-MER bij het Bestemmingsplan is gebaseerd op depositieberekeningen van stikstof in de genoemde Natura 2000-gebieden. In de Voortoets is geconcludeerd dat geen andere milieueffec-

ten dan stikstofemissie kunnen leiden tot negatieve effecten op de natuurlijke waarden van de Natura 2000-gebieden.

## **Beoordeling bestemmingsplan**

### **Kader**

De Passende Beoordeling is uitgevoerd op het niveau van een concreet Besluit-MER voor het Bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Poort Noord op grondgebied van de gemeente Venlo. De Passende Beoordeling verschaft de informatie waarmee het Bevoegd Gezag voor het Bestemmingsplan kan beoordelen of de bepaling van effecten van Trade Port Noord op Natura 2000-gebieden volledig en op een juiste wijze heeft plaatsgevonden. De Passende Beoordeling is opgesteld conform artikel 19f van de Natuurbeschermingswet 1998.

### **Proces**

In de Passende Beoordeling is een analyse uitgevoerd van de mogelijke effecten die de ontwikkeling van Trade Port Noord zou kunnen hebben op Natura 2000-gebieden in het studiegebied. De analyse is uitgevoerd aan de hand van depositieberekeningen voor stikstof in de geselecteerde Natura 2000-gebieden.

Tijdens het doorlopen van de m.e.r.-procedure is de constatering gedaan dat volledige benutting van het bedrijventerrein door bedrijven die het bestemmingsplan in beginsel mogelijk maakt, leidt tot een toename -zij het beperkt- van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Deze depositietoename vindt in de beschouwde Natura 2000-gebieden plaats in een 'overspannen situatie' voor wat betreft de stikstofbelasting van de voor stikstof gevoelige habitattypen. Dit leidt vervolgens tot de conclusie dat met de huidige stand van regelgeving op het vlak van Natura 2000 en Stikstofdepositie en de bijbehorende toetsingscriteria, niet kan worden uitgesloten dat genoemde depositietoename leidt tot significante effecten op de kwetsbare habitattypen.

In verband met de ambitieuze doelstellingen van het bedrijventerrein op het vlak van milieu-effecten en duurzaamheid, heeft de gemeente Venlo besloten om het bedrijventerrein zo in te richten dat alleen bedrijven zonder wezenlijke emissie van stikstof worden toegelaten.

Een nadere onderbouwing van deze conclusie is te vinden in de Passende Beoordeling als een van de deelonderzoeken bij het MER (Oranjewoud x, 2011).

### **Effectbeoordeling 'bedrijven'**

De gemeente Venlo heeft op grond van bovengenoemde procesuitkomst besloten alleen bedrijven toe te laten die geen wezenlijke emissie van stikstof hebben. De gemeente heeft daartoe een selectie gemaakt van bedrijven waarvan is bepaald dat ze geen wezenlijke uitstoot van stikstof

hebben, en deze lijst van toegestane bedrijven integraal opgenomen in het bestemmingsplan. Omdat zich zodoende geen bedrijven met relevante stikstofemissie kunnen vestigen op Trade Port Noord, zijn daarmee negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uit te sluiten.

#### **Effectbeoordeling 'wegverkeer'**

Gezien de aanscherping van het bestemmingsplan op het aspect stikstofdepositie in relatie tot gevoelige natuurgebieden, ziet ook de vervolgoetsing van het Bestemmingsplan TPN er anders uit dan bij aanvang van het toetsproces. Met het vermijden van stikstofdepositie door bedrijven resteert in de toetsing de effectbeoordeling van veranderende verkeersintensiteiten als gevolg van het bedrijventerrein. Het resultaat van die toetsing wordt hieronder beschreven.

#### *Effecten wegverkeer - Deurnsche Peel & Mariapeel*

Voor de effectbepaling als gevolg van wegverkeer is geconstateerd dat de effecten van Trade Port Noord in 2010 onderdeel zijn geweest van de effectbeoordeling Tracébesluit Rijksweg 74, inclusief mitigatie en compensatie van de effecten.

#### Toelichting:

In het Tracébesluit Rijksweg 74 is het effect van openstelling van deze weg op aansluitende rijkswegen (A67, A73) onderdeel geweest van de Passende Beoordeling A74. In die Passende Beoordeling is een berekening gemaakt van de stikstofdepositie als gevolg van de A74, waarbij in het gehanteerde verkeersmodel ook de verkeerseffecten van een aantal autonome ontwikkelingen is meegenomen, waaronder die van Trade Port Noord. Het totale verkeersaffect als gevolg van A74, dus inclusief het verkeerseffect van Trade Port Noord, is vertaald naar een stikstofdepositie in het gebied Deurnsche Peel & Mariapeel, en vervolgens naar een mitigatieopgave volgens de redeneerlijn die voor stikstofdepositie en verkeer wordt gehanteerd. De op dit moment gangbare redeneerlijn voor verkeer leidt naar verplichte mitigatie van de depositietoename boven het depositieniveau op het moment van vaststelling van het betreffende plan of besluit ('nullijn'). In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is wettelijk vastgelegd dat het autoverkeer in de toekomst schoner wordt. De daarvoor geldende normen maken deel uit van de rekenprogramma's die worden gehanteerd in de bijbehorende depositieberekeningen, en die aan de basis liggen van voorliggende toetsing.

De mitigatie voor de A74 is ingevuld door verplichte reductie van stikstofemissie van elders (regionale bronnen), opdat de toename van stikstofdepositie in het natuurgebied (i.c. Deurnsche Peel & Mariapeel) volledig teniet zou worden gedaan.

De mitigatieopgave is in 2010-2011 gerealiseerd, dus vóórdat de feitelijke toename als gevolg van de A74 en Trade Port Noord heeft

plaatsgevonden. Zodoende kan worden geconcludeerd dat mitigatie van het verkeerseffect op de A67 als gevolg van Trade Port Noord op voorhand is gerealiseerd.

#### *Effecten wegverkeer Maasduinen*

Voor de effecten van Trade Port Noord op Natura 2000-gebied Maasduinen als gevolg van veranderingen in verkeersintensiteiten op de N271 en A73 langs Maasduinen, is in de berekeningen geconstateerd dat de depositie in het natuurgebied vrijwel overal afneemt in de periode 2012-2022. Deze afname is het gevolg van het schoner worden van het wegverkeer overeenkomstig de afspraken in het NSL (zie eerder). Alleen bij volledige ontwikkeling van Trade Port Noord is sprake van een zodanige verandering van de verkeersintensiteiten langs het natuurgebied dat dit leidt tot lokale toename van stikstofdepositie in een strook dichtbij de N271. Deze *toename* vindt plaats binnen habitattypen waarvoor op enige afstand van de weg een *afname* van de depositie is berekend als gevolg van schoner wordend wegverkeer.

Per saldo werkt de depositie-afname als gevolg van schoner wordend wegverkeer sterker door dan de lokale toename dichtbij de weg, aangezien de afname een beduidend grotere oppervlakte van het betreffende habitatype betreft dan de toename. Voor de betreffende habitattypen wordt daarom geconcludeerd dat sprake is van een verbetering in de tijd, wat in lijn is met de instandhoudingsdoelstellingen en de beoogde effecten vanuit het NSL.

Bij deze conclusie wordt opgemerkt dat deze slechts mag worden getrokken wanneer de stikstofdepositie dichtbij de weg geen zodanig groot knelpunt vormt dat een kleine toename fataal zou kunnen zijn voor de betreffende habitattypen. Uit de documentatie rond het beheerplan-proces voor het gebied Maasduinen blijkt niet dat van een dergelijke kritieke situatie sprake is.

<b>Inhoud</b>		<b>Blz.</b>
<b>Samenvatting</b>		
<i>Voortoets en Passende Beoordeling</i>		1
Beoordeling bestemmingsplan		2
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Projectomschrijving	9
1.3	Context	10
<b>2</b>	<b>Toetsingskader</b>	<b>13</b>
2.1	Regelgeving Natura 2000	13
2.2	Gefaseerde toetsing Natura 2000-gebieden	16
<b>3</b>	<b>Onderzoeksmethodiek</b>	<b>19</b>
3.1	Inleiding	19
3.2	Proces	19
3.3	Uitgangspunten gewijzigde toetsing	20
3.4	Uitgangspunten voor de berekeningen	21
3.4.1	<i>Achtergronddepositie</i>	21
3.4.2	<i>Bijdrage bedrijfsbronnen Trade Port Noord</i>	23
3.4.3	<i>Bijdrage relevante wegen</i>	23
3.5	Berekening stikstofdepositie	25
3.6	Ecologisch beoordeling	26
<b>4</b>	<b>Toets Habitatrichtlijn</b>	<b>28</b>
4.1	Inleiding	28
4.2	Deurnsche Peel en Mariapeel	29
4.2.1	<i>Relatie met Tracébesluit A74</i>	29
4.3	Maasduinen	31
4.3.1	<i>Gebiedsbeschrijving en instandhoudingsdoelen</i>	31
4.3.2	<i>Toetsingsmethodiek</i>	34
4.3.3	<i>Berekeningsresultaten</i>	36
4.3.4	<i>Beoordeling op significante gevolgen</i>	37
<b>5</b>	<b>Conclusies en advies vervolgstappen</b>	<b>40</b>
5.1	Conclusies Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel	40
5.2	Conclusies Natura 2000-gebied Maasduinen	40
<b>Bijlage 1: Toelichting toetsingskader</b>		<b>45</b>
<b>Bijlage 2: Verspreidingskaart habitattypen Maasduinen</b>		<b>49</b>
<b>Bijlage 3: Verspreidingskaart habitattypen Deurnsche Peel en Mariapeel</b>		<b>51</b>
<b>Bijlage 4: Resultaten stikstofdepositie bedrijven Deurnsche Peel &amp; Mariapeel</b>		<b>52</b>
<b>Bijlage 5: Resultaten stikstofdepositie Maasduinen als gevolg van wegverkeer (totale Natura 2000-gebied en per habitatype)</b>		<b>54</b>



## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

Het plangebied Trade Port Noord is gelegen ten noordwesten van Venlo, ten noorden van de A67, ten westen van de A73 en tussen de Sevenumseweg en de spoorlijn Venlo-Eindhoven en het bedrijventerrein Trade Port West. De huidige situatie van het plangebied kenmerkt zich door overwegend agrarisch gebied waarvan een deel van het plangebied (zuidoostelijk deel van het plangebied) reeds bestemd is voor bedrijven.

Het plangebied van Trade Port Noord ligt in de gemeente Venlo (het grootste deel) en in de gemeente Horst aan de Maas. Het stedenbouwkundig ontwerp voor Trade Port Noord is op hoofdlijnen gebaseerd op het ruimtelijk ontwerp voor Klavertje 4 zoals weergegeven in het Masterplan Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (juli 2009).

Trade Port Noord (Venlose en Horster deel) heeft na reservering van de Greenportlane een omvang van het circa 271 hectare bruto. Daarvan wordt netto circa 191 hectare netto wordt uitgegeven door de gemeente Venlo. Voor een groot deel zal de ruimte ingevuld worden door logistieke en industriële bedrijven.

De gemeente Venlo en DCGV is zijn voornemens om het Venlose deel van Trade Port Noord te ontwikkelen, De voorgenomen activiteit is derhalve de herontwikkeling van het Venlose deel van Trade Port Noord. Ten behoeve daarvan is de gemeente Venlo voornemens om Trade Port Noord planologisch-juridisch vast te leggen in een bestemmingsplan.

Het MER is toegespitst op een breder onderzoeksgebied dan alleen het Venlose deel, aangezien Trade Port Noord één aaneengesloten bedrijventerrein zal zijn liggend in de gemeente Venlo en Horst aan de Maas.

Trade Port Noord maakt onderdeel uit van de grotere gebiedsontwikkeling Klavertje 4. De gebiedsontwikkeling Klavertje 4 geeft invulling aan een transformatie van de huidige situatie naar een situatie waar ondermeer bedrijvigheid, dynamische landbouw (geconcentreerd in het gebied Californië) en een robuuste groene structuur een plek krijgen. Ook maakt, zoals eerder in dit MER aangegeven, de nieuwe ontsluitingsweg Greenportlane onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4.

De uitwerking van ambities van de gebiedsontwikkeling van Klavertje 4 (en daarbij in hoofdlijnen ook Trade Port Noord) zijn in de POL-aanvulling (3 april 2009) geschetst als zijnde een nieuw planologisch kader. De vigerende ruimtelijke plannen (het kaderstellende POL en concrete bestemmingsplannen) hadden onvoldoende mogelijkheden en samenhang voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4.

Het plangebied TPN zoals dat in de MER is beschouwd is weergegeven in figuur 1.1.





**Figuur 1-1: Plangebied TPN zoals onderzocht in het MER**

De ontwikkeling van Trade Port Noord leidt niet tot ruimtebeslag in Natura 2000-gebieden. De dichtstbijzijnde gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel en Maasduinen liggen op een afstand van respectievelijk 7 en 5,5 km van TPN. Gezien de afstanden zijn directe effecten op de Natura 2000-gebieden uitgesloten. Wel zijn indirecte effecten mogelijk in verband met de externe werking op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofemissie door industrie en installaties en stikstofemissie door verkeer.

De voorliggende toetsing betreft de effectbeoordeling van deze stikstofemissie.

Het realiseren van een bedrijventerrein op deze locatie heeft mogelijk gevolgen voor de emissie van stikstofverbindingen naar de atmosfeer. Het gaat in hoofdzaak om de emissie van  $\text{NO}_x$  en  $\text{NH}_3$  uit statische bronnen (installaties) en mobiele bronnen (verkeer). De plannen voor TPN voorzien niet in de mogelijkheid tot vestiging van intensieve veehouderijen. Uit doorrekening van het project in verkeersmodellen is gebleken dat het project leidt tot veranderingen in verkeersintensiteiten op het aansluitende wegennet. Deze veranderingen leiden mogelijk tot een toename van stikstofemissie en daarmee tot een mogelijke toename van depositie in Natura 2000-gebieden langs die wegen. Daarnaast kan de emissie van stikstofverbindingen uit installaties in het gebied leiden tot hogere concentraties van (vooral)  $\text{NO}_x$  in de atmosfeer ter plaatse van Natura-2000 gebieden, ook als deze op grotere afstand van de bron liggen. Ook dit kan leiden tot een toename van de depositie in de natuurgebieden.

Uit eerdere onderzoeken in het kader van de PlanMER bij de Structuurvisie TPN is gebleken dat andere aspecten als stikstofdepositie niet leiden tot negatieve effecten op Natura 2000-gebieden (Oranjewoud, 2009).

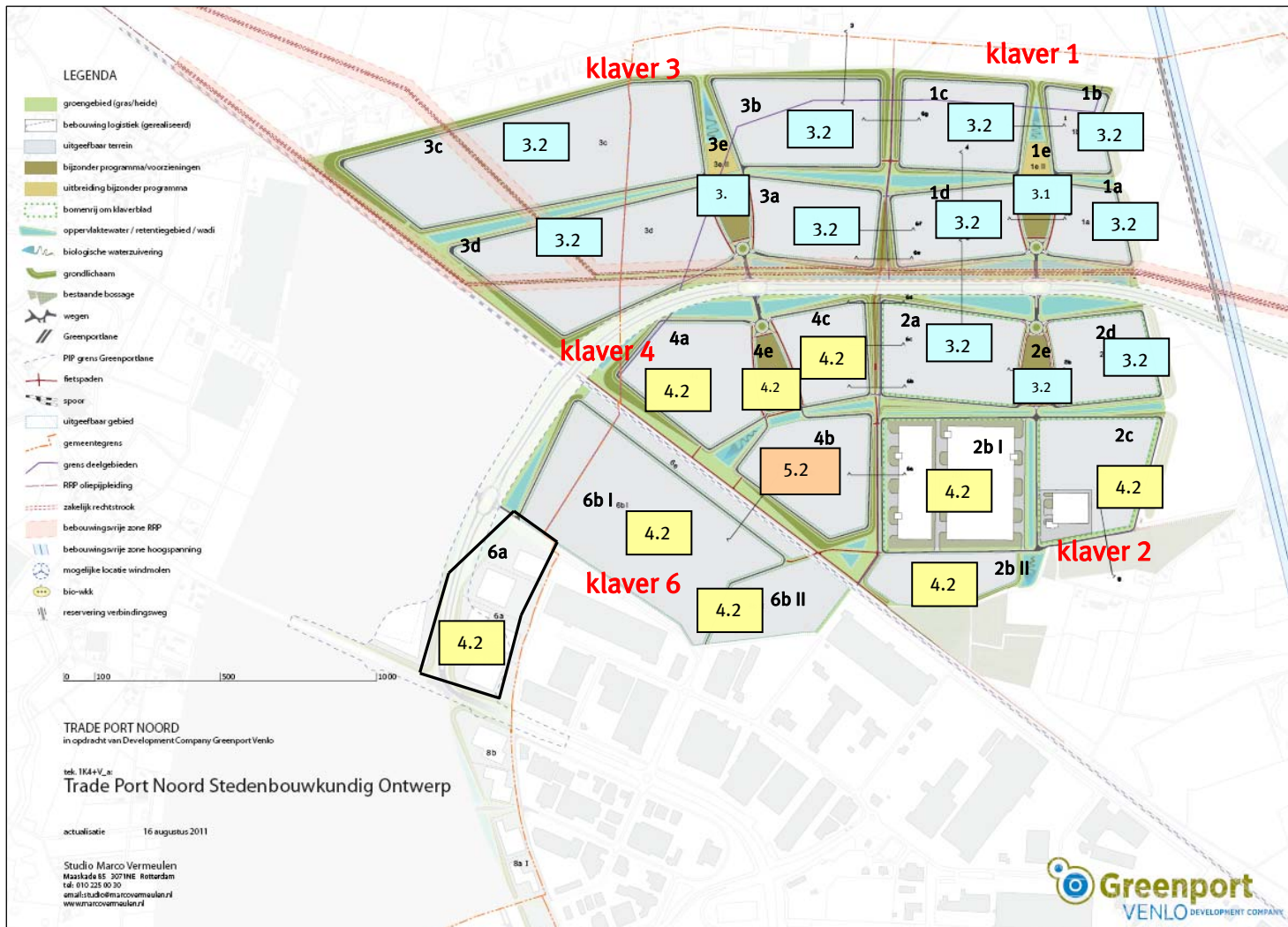
De invloedssfeer van het project Trade Port Noord is voor de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden bepaald op de Natura-2000 gebieden (139) Deurnsche Peel & Mariapeel en (145) Maasduinen. In deze gebieden ligt de depositie van

stikstofverbindingen in de huidige situatie boven de kritische depositiewaarde van de aanwezige habitattypen. Op grond van jurisprudentie dient in zo'n situatie een toename van de depositie te worden beschouwd als een effect dat in potentie kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen.

Gezien de hierboven geschetste situatie is het noodzakelijk om als onderdeel van de procedures voor de ruimtelijke plannen een beoordeling uit te voeren naar de kans op het optreden van mogelijke effecten op de genoemde Natura 2000-gebieden.

## 1.2 Projectomschrijving

Het plangebied TPN is gelegen ten noordwesten van Venlo, ten noorden van de A67, ten westen van de A73 en tussen de Sevenumseweg en de spoorlijn Venlo-Eindhoven en het bedrijventerrein Trade Port West (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).



**Figuur 1.2** Indeling van Trade Port Noord in milieucategorieën  
[bron: DCGV, 16 augustus 2011]

Het bedrijventerrein wordt ingericht voor voornamelijk logistieke en industriële bedrijven, behorend tot de milieucategorieën 3 en 4. Uitgangspunt hierbij is het

Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4 dat is opgesteld ten behoeve van de gehele gebiedsontwikkeling Klavertje 4. De ontsluiting van TPN wordt mogelijk gemaakt door de hoofdontsluitingsweg Greenportlane. Deze doorsnijdt het plangebied van west naar oost en geeft aansluiting op de snelwegen A67 en A73. De Greenportlane maakt geen deel uit van de exploitatie van TPN. De aanleg van de Greenportlane wordt planologisch mogelijk gemaakt door het Provinciaal InpassingsPlan, dat in 2009 door de provincie is vastgesteld. Ten behoeve van de Greenportlane is een MER opgesteld.

De bedrijven op TPN worden ondermeer ingedeeld op basis van de door de gemeente Venlo opgestelde criteria: uitstraling, effect op de omgeving en clustering. De zwaardere categorie bedrijven worden inwaarts gezoneerd en de lichte bedrijven worden gesitueerd aan de rand van het bedrijventerrein. Voorts worden bedrijven met een positieve visuele uitstraling voorzien op zichtlocaties. De gemeente Venlo heeft de intentie uitgesproken om bedrijven die elkaar kunnen versterken zoveel mogelijk te clusteren.

Ten behoeve van TPN is door de gemeente Venlo een Structuurvisie vastgesteld. In het kader van de procedure voor de Structuurvisie zijn een Plan MER en een toets aan de Natuurbeschermingswet (Passende Beoordeling op niveau van Plan MER) opgesteld.

Als volgende stap is voor Trade Port Noord een bestemmingsplan opgesteld, met daarbij een Besluit-MER en de (voorliggende) vervolgoets aan de Natuurbeschermingswet (Passende Beoordeling op niveau van Besluit MER).

Het onderzoeksgebied is ruimer dan dit plangebied en strekt zich uit tot de Natura 2000-gebieden Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel. Het gebied Maasduinen is geselecteerd als dichtst bij en benedenwinds gelegen gebied, en gebied dat tevens mogelijk effecten van veranderende verkeersintensiteiten ondervindt. Het gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is geselecteerd als gebied waarvoor in het kader van de Tracéstudie Rijksweg 74 effecten als gevolg van veranderingen in verkeersintensiteiten zijn geconstateerd.

Op iets grotere afstand dan Natura 2000-gebied Maasduinen zijn in Duitsland ook Natura 2000-gebieden aanwezig. Deze zijn vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Reden daarvoor is dat daarvoor in het kader van een Voortoets bij de Plan MER geen directe aanleiding bestaat, niet via rechtstreekse bronnen en niet via veranderingen in verkeersintensiteiten.

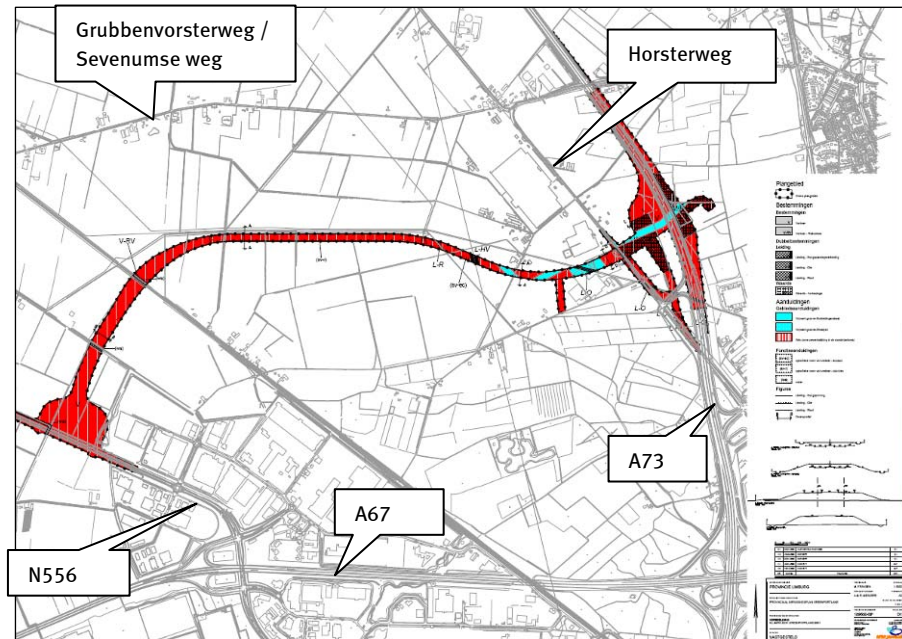
Wanneer binnen de Voortoets bij de Besluit MER blijkt dat er mogelijk effecten op genoemde Natura 2000-gebieden op Nederlands grondgebied optreden, kan in een aanvullende Passende Beoordeling een heroverweging worden gemaakt van de noodzaak tot onderzoek naar mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden op Duits grondgebied.

Wanneer in de Voortoets blijkt dat er geen effecten optreden op Nederlandse Natura 2000-gebieden, en wanneer daarbij wel voor stikstof gevoelige habitattypen zijn betrokken, ligt het niet voor de hand om meer Natura 2000-gebieden op grotere afstand te onderzoeken, niet in Nederland noch in Duitsland.

### 1.3 Context

De ontwikkeling van Trade Port Noord speelt zich af in een gebied waar ook een aantal andere ruimtelijke ontwikkelingen speelt. Een belangrijke daarvan is de

aanleg van de Greenportlane, die een belangrijke rol heeft voor de ontsluiting van TPN. De Greenportlane wordt vastgelegd in een Provinciaal InpassingsPlan, in 2009 vastgesteld door de provincie Limburg. In het MER voor de Greenportlane en de daarbij aanvullende informatie (in eerste instantie opgesteld ten behoeve van de Commissie m.e.r.) is aannemelijk gemaakt dat Greenportlane zelf niet leidt tot extra verkeer en daarmee ook geen (significante) effecten heeft op Natura 2000-gebieden.



**Figuur 1.3: Het tracé van de Greenportlane zoals vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan (10 juli 2009)** [bron: Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane, 10 juli 2009]

Een andere relevante ontwikkeling in het gebied is de aanleg van RW74. Het Tracébesluit (TB) voor de RW74 is in augustus 2010 ondertekend. In het kader van de Tracéwetprocedure voor de RW74 zijn voor enkele Natura 2000-gebieden toetsingen in het kader van de Natuurbeschermingswet opgesteld, die tegelijkertijd met het Tracébesluit zijn gepubliceerd. De openstelling van de RW74 heeft effect op een aantal Natura 2000-gebieden als gevolg van het verschuiven van verkeersstromen. De RW74 leidt niet alleen tot ontlasting van het stedelijke wegennet van Venlo, maar trekt ook verkeer van andere grensoverschrijdende routes. Hierdoor neemt de emissie van stikstofverbindingen, en daarmee ook de depositie in een aantal gevoelige Natura 2000-gebieden toe. In het OTB en TB RW74 is de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied (en dus ook Trade Port Noord) als onderdeel van de referentiesituatie meegenomen.



## 2 Toetsingskader

### 2.1 Regelgeving Natura 2000

#### *Kader van de instandhoudingsdoelstellingen*

Ter uitvoering van de Vogel- en Habitatrichtlijn worden of zijn Natura 2000-gebieden door het ministerie van LNV in de vorm van (Ontwerp-) Aanwijzingsbesluiten aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Vóór de aanwijzing als Natura 2000-gebied waren de meeste gebieden reeds aangewezen als Speciale Beschermingszone (SBZ) in het kader van de Europese Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, of als Beschermd Natuurmonument (BN). Voor zover een Vogelrichtlijngebied of Beschermd Natuurmonument niet samenvalt met een Habitatrichtlijngebied blijft de betreffende aanwijzing als Vogelrichtlijngebied of Beschermd Natuurmonument voor dat deel in stand, inclusief de daarvoor relevante doelen en beschermde waarden. Voor zover wel sprake is van overlapping komt de huidige specifieke aanwijzing pas te vervallen, indien het gebied daadwerkelijk als Natura 2000-gebied is aangewezen met een definitief Aanwijzingsbesluit.

#### *Instandhoudingsdoelstellingen en beheerplannen*

In de (ontwerp-) Aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden worden instandhoudingsdoelen geformuleerd voor de aanwezige habitats en soorten. Voor zover een Beschermd Natuurmonument zich binnen de begrenzing van een Natura 2000-gebied of Vogelrichtlijngebied bevindt en sprake is van een definitief Aanwijzingsbesluit, maken de beschermde waarden uit het oude Aanwijzingsbesluit van rechtswege deel uit van de instandhoudingsdoelstelling voor het Natura 2000-gebied (artikel 15a, tweede lid, Nbwet 1998).

Binnen 3 jaar na vaststelling van het Aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied dient een beheerplan voor het gebied te worden opgesteld. In het plan worden de natuurdoelen (de zogenaamde instandhoudingsdoelen) uit de Aanwijzingsbesluiten geconcretiseerd en wordt beschreven welke beleids- en beheersmaatregelen nodig zijn om deze doelen te realiseren. Het plan geeft duidelijkheid aan beheerders, gebruikers en belanghebbenden over de vraag welke activiteiten in het gebied getoetst moeten worden en voor welke activiteiten geen vergunning nodig is. Het beheerplan is mede het toetsingskader voor de beoordeling op grond van artikel 19j.

Het referentiekader voor de voorliggende toetsing wordt gevormd door de meest actuele stand van zaken in de bovenbeschreven procedure rond aanwijzing van de Natura 2000-gebieden. De actuele stand van zaken per gebied is weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 2-1 Beoordelingskader Nederlandse Natura 2000-gebieden (Bron: Regiebureau Natura 2000).**

Gebied	Naam	Aanwijzingsbesluit	Beheerplan
139	Deurnsche Peel en Mariapeel	Definitief besluit, september 2010	Conceptbeheerplan 7 april 2010
145	Maasduinen	Ontwerp besluit	Concept beschikbaar, augustus 2009

Voor alle gebieden zijn de instandhoudingsdoelen in het (Ontwerp-) Aanwijzingsbesluit bekend. Voor alle gebieden is het proces van het Beheerplan gestart, maar is nog geen vastgesteld Ontwerp-Beheerplan beschikbaar. De vaststelling van deze plannen wordt niet verwacht vóór de vaststelling van het bestemmingsplan voor TPN. Daarmee dient voor alle gebieden de toetsing primair plaats te vinden aan de instandhoudingsdoelen uit de (ontwerp) aanwijzingsbesluiten.

#### *Consequenties Crisis- en Herstelwet*

Per 31 maart 2010 is de Crisis- en Herstelwet (hierna: Chw) in werking getreden. Artikel 1.1. van de Chw is onderdeel van hoofdstuk 1 van deze wet, het hoofdstuk voor specifieke projecten met maatregelen van tijdelijke duur. Blijkens het eerste en tweede lid van voornoemd artikel, zijn afdeling 2 en 3 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de verwezenlijking van de in bijlage II genoemde ruimtelijke en infrastructurele projecten. Een van deze projecten is Klavertje 4 Venlo, wat de integrale gebiedsontwikkeling met focus op de glastuinbouw en de Greenportlane (A73 en A67) heeft. Zoals blijkt uit het MIRT-boek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 2009 en het Uitvoeringsbudget Nota Ruimte 2007-2014, waarin de projecten uit de Chw nader zijn omschreven, blijkt dat Klavertje 4 onder andere het project Trade Poort Noord omvat.

De Chw behelst een aantal permanente wetswijzigingen, waaronder de wijzigingen in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) opgenomen in artikel 3.8 Chw (hoofdstuk 3). Deze wetswijzigingen gelden niet specifiek voor de gelimiteerde projectenlijst, maar voor alle projecten in het ruimtelijk domein en zijn bovendien structureel van aard. Aan de Nb-wet is onder meer een regeling toegevoegd met betrekking tot stikstofdepositie. De regeling is gericht op het terugdringen van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Het betreft allereerst een verplichting voor gedeputeerde staten of de Minister van LNV om maatregelen te treffen om de verslechtering van een gebied vanwege stikstofdepositie te voorkomen (art. 19ke Nbw). Ten tweede, geïnspireerd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, is de wetswijziging van artikel 19kg tot stand gekomen. Tot die maatregelen behoort het vaststellen van een programma waarin maatregelen die bijdragen aan de vermindering van de stikstofdepositie worden beschreven of genoemd (artikel 19kg en 19kh Chw). Op grond van dergelijke aanpassing dienen de verantwoordelijke ministers van LNV en VROM in overeenstemming met de betrokken ministers van EZ en V&W én de provincies de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in relatie tot de Natura 2000 problematiek op te stellen (artikel 19kg). Deze aanpak is bedoeld om de reductie van de stikstofbijdrage in Natura 2000-gebieden te realiseren en tegelijkertijd economische ontwikkelingsruimte te creëren.

Een programma moet de maatregelen omvatten die bedoeld zijn om de stikstofdepositie te reduceren. Hierdoor kan milieugebruiksruimte (ontwikkelruimte) ontstaan voor nieuwe activiteiten. Het programma kan bovendien de ontwikkelingsruimte bepalen die door de maatregelen ontstaat en die toedelen aan handelingen in en buiten het Natura 2000-gebied. In dat kader zou Klavertje 4 worden benoemd in het Programma en, in geval van gerealiseerde stikstofreductie, van die ruimte gebruik kunnen maken.

Volgens artikel 19kg leden 2 en 3 is het niet noodzakelijk dat een beheerplan reeds vastgesteld is alvorens het programma wordt vastgesteld. Conform voornoemd artikel wordt gesteld dat opname van het door gedeputeerde staten vastgesteld beheerplan in het PAS uitsluitend op voordracht van desbetreffende gedeputeerde staten geschiedt.

In artikel 19kh is de mogelijkheid opgenomen om onder voorwaarden ontwikkelruimte toe te delen aan activiteiten, die ontstaat op basis van de getroffen maatregelen ter reductie van de stikstofdepositie. Het programma wordt binnen twee jaar door de Ministers van LNV en VROM vastgesteld.

#### *Programmatische Aanpak Stikstof*

Naast integratie van de beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 voorziet de Chw in een specifieke paragraaf met 'Nadere regels met betrekking tot stikstofdepositie'. De werking van deze paragraaf beperkt zich tot Natura 2000-gebieden en heeft derhalve geen betrekking op Beschermd Natuurmonumenten. Voor de problematiek van stikstof in en rond Natura 2000-gebieden bereidt de Nederlandse regering ter uitvoering van deze paragraaf een Programmatische Aanpak Stikstof (hierna: PAS) voor, die moet leiden tot een structurele verlaging van de stikstofbelasting in de kwetsbare natuurgebieden. De Chw voorziet daarbij in de mogelijkheid om - zo nodig na het uitvoeren van een Passende Beoordeling - specifieke projecten in het PAS op te nemen. Na vaststelling van het PAS zijn de daarin opgenomen projecten uitgezonderd van de vergunningplicht.

Met dit wettelijk voorgeschreven PAS wordt een belangrijke stap gezet om de huidige hoge achtergronddeposities tengevolge van een verscheidenheid aan bestaande bronnen te verminderen, zodanig dat de relevante instandhoudingsdoelstellingen op termijn worden gerealiseerd.

Op 28 juni 2010 is het Voorlopig Programma Stikstof (VPAS) gepubliceerd. Dit VPAS vormt de basis voor een verdere uitwerking van het PAS.

In het najaar van 2011 is de vaststelling van het PAS voorzien. De voorlopige uitkomsten van de onderzoeken in het kader van de PAS fase III zijn inmiddels bekend, maar nog niet gepubliceerd. Na verwerking van de resultaten van de PAS Fase III ontstaat meer zicht op de haalbaarheid en betaalbaarheid van de voorgenomen PAS-maatregelen. Hierin zal tevens meer informatie beschikbaar komen over de rol die herstelstrategieën en -maatregelen kunnen krijgen in de verbetering van de staat van instandhouding van de betreffende habitattypen en de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen.

#### *Wet- en regelgeving in voorbereiding*

Het Ministerie van LNV bereidt voorstellen voor om te komen tot meer eenduidigheid in de methodiek van effectbepaling van projecten op instandhoudingsdoelen in Natura 2000-gebieden. De Programmatische Aanpak Stikstof vormt het kader waarbinnen instrumentarium voor wet- en regelgeving wordt ontwikkeld.

De nieuwe regelgeving betreft onder meer de toe te passen rekenmodellen en vuistregels bij depositieberekeningen (webtool Aerius), herstelstrategieën (webtool Herstelstrategieën), de begrippen kritische depositiewaarde en significantie van natuureffecten, en de relatie met ambities en termijnen voor het realiseren van instandhoudingsdoelen.



## 2.2 Gefaseerde toetsing Natura 2000-gebieden

De Natuurbeschermingswet 1998 biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura-2000 gebieden en de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden. Het kan daarbij zowel activiteiten binnen als buiten het betreffende Natura 2000-gebied betreffen. Het regime voor Natura 2000 kent een zogenaamde externe werking, waardoor ook moet worden bezien of activiteiten buiten het Natura 2000-gebied, negatieve effecten kunnen hebben op de daarvoor vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. Hierboven is aangegeven dat dit voor met het Natura 2000-gebied samenvallende voormalige Beschermde Natuurmonumenten alleen het geval is voor zover dit in het aanwijzingsbesluit als Natura 2000-gebied of Vogelrichtlijngebied is bepaald.

De beoordeling van een activiteit op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 kent voor Natura 2000-gebieden de volgende onderdelen:

1. Voortoets;
2. Vervolg in de vorm van Verslechteringstoets óf Passende Beoordeling;
3. Toets op ADC-criteria (Alternieventoets + Dwingende redenen van groot openbaar belang+ Compensatie).

### *Voortoets*

In de Voortoets staat de volgende vraag centraal: 'is er als gevolg van het project kans op een negatief effect op een Natura 2000-gebied en zo ja kan dit negatieve effect significant zijn?'. Bij de beoordeling of sprake kan zijn van significante effecten, dienen de effecten van het project in samenhang met de effecten van eventuele andere projecten en plannen te worden bezien (cumulatie). Het betreft hierbij projecten of plannen die voorzienbaar zijn en waarvoor reeds sprake is van concrete besluitvorming. Bovendien moeten deze projecten en/of plannen negatieve effecten hebben op dezelfde habitats of soorten waarop het te toetsen project negatieve effecten kan hebben. Afhankelijk van het antwoord op bovenstaande vraag, bestaat het vervolgtraject uit een Verslechteringstoets, een Passende Beoordeling of kan een verdere beoordeling, indien negatieve effecten zijn uit te sluiten, achterwege blijven.

### *Verslechteringstoets*

Wanneer als gevolg van het project sec, maar ook in combinatie met eventuele andere projecten of plannen significante effecten met zekerheid zijn uit te sluiten, hoeft geen Passende Beoordeling te worden uitgevoerd, maar kan worden volstaan met een zogenaamde Verslechteringstoets. In het kader van een dergelijke toets wordt de mate van (niet significante) effecten bepaald en wordt bezien of er eventueel aanleiding bestaat tot het nemen van maatregelen ter mitigatie van de negatieve effecten.

### *Passende Beoordeling*

Wanneer er als gevolg van het project, al dan niet in cumulatie met andere projecten of plannen, significant negatieve effecten niet met zekerheid zijn uit te sluiten, dient in een Passende Beoordeling beoordeeld te worden of het project (afzonderlijk of in combinatie met andere projecten en handelingen) significante gevolgen kan hebben voor het betreffende Natura 2000-gebied. Wanneer ook op basis van een Passende Beoordeling significante gevolgen niet uit te sluiten zijn, dient te worden bezien in hoeverre maatregelen kunnen worden genomen ter

mitigatie van de significante effecten. Wanneer mét mitigerende maatregelen significante effecten alsnog kunnen worden uitgesloten, kan op basis van de Passende beoordeling voor wat betreft de Natura 2000-gebieden tot vaststelling van het Tracébesluit worden overgegaan. Indien mitigatie geen uitkomst biedt, is het project alleen toelaatbaar in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en Tracéwet als het project voldoet aan de zogenaamde 'ADC-criteria' (Alternatieven, Dwingende reden van groot openbaar belang en Compensatie). In dat geval dient voor het project aangetoond te worden dat er geen realistisch alternatief is, er dwingende redenen zijn van groot openbaar belang en dat de negatieve effecten gecompenseerd zullen worden.

#### *Beoordeling significantie*

Centraal in een effectbeoordeling staat de vraag in hoeverre de uitvoering van TPN tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen kan leiden dan wel 'de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied kan aantasten'.

Atmosferische stikstofdepositie kan de kwaliteit van een habitattypen aantasten als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed.

Of sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken dient te worden bezien in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen (Kokkelvisserij-arrest HvJ EG zaak C-127/02, 7 september 2004).

Uit de nota 'Beheer van Natura 2000-gebieden' (Europese Commissie, 2000) en de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998 (Min. LNV, 2005) blijkt dat met 'natuurlijke kenmerken' wordt bedoeld:

- coherentie van ecologische structuur en functies;
- gaafheid van een gebied, gerelateerd aan de instandhoudingsdoelstellingen;
- volledigheid (in ecologisch opzicht);
- resistentie (herstelvermogen na verstoring);
- vermogen tot ontwikkeling in een voor de instandhouding gunstige zin. ‘

De beoordeling of stikstofemissies een aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied veroorzaken, wordt gedaan aan de hand van een (zoveel mogelijk) kwantitatieve voorspelling van de effecten van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen. Uitgangspunt voor de beoordeling of de ontwikkeling van TPN significante gevolgen (of een significant negatief effect) kan hebben, is of de instandhoudingsdoelen van een Natura 2000-gebied gehaald zullen worden (LNV, 2009).

Samengevat kan worden gesteld dat een projecteffect dat leidt tot aantasting van de draagkracht van het gebied voor het (op termijn) realiseren van de doelstellingen van de relevante natuurlijke habitats en soorten, beschouwd moeten worden als een significant effect. Uitspraken over significantie zijn slechts mogelijk na een analyse van de effecten op habitats en soorten die mogelijk in het geding zijn vanwege de verslechterende of verstorende invloeden van het project. Het toetsingskader bestaat uit de instandhoudingsdoelstellingen en waar mogelijk aangevuld met het beheerplan.



## 3 Onderzoeksmethodiek

### 3.1 Inleiding

In onderstaande beschrijving van de onderzoeksmethodiek wordt beschreven op welke wijze de effecten van het plan Trade Port Noord op de stikstofdepositie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn bepaald en welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd.

Conform het advies van de Commissie m.e.r. (2009) gaat het om een onderbouwing van de effecten van vermestende en verzurende stoffen via stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel en Maasduinen. De ontwikkeling van Trade Port Noord heeft geen andere effecten (zoals via het grondwater of door verstoring door geluid) op de genoemde Natura 2000-gebieden.

### 3.2 Proces

#### M.e.r.-procedure

In het proces van totstandkoming van de MER is in de periode 2009 - 2010 voor de planologisch in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte invulling van het bedrijventerrein een toetsing uitgevoerd van de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden in verband met stikstofdepositie. Deze toetsing is uitgevoerd voor de relevante Natura 2000-gebieden binnen het studiegebied. De toetsing is uitgevoerd aan de hand van analyse en interpretatie van berekeningen van stikstofdepositie in de geselecteerde Natura 2000-gebieden.

#### Heroriëntatie toegestane bedrijven en activiteiten

Tijdens het doorlopen van de m.e.r.-procedure is de constatering gedaan dat volledige benutting van het bedrijventerrein door bedrijven die het bestemmingsplan in beginsel mogelijk maakt, leidt tot een toename -zij het beperkt- van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Deze depositietoename vindt in de beschouwde Natura 2000-gebieden plaats in een 'overspannen situatie' voor wat betreft de stikstofbelasting van de voor stikstof gevoelige habitattypen. Naar aanleiding van deze constatering, en de daarbij horende risico's ten aanzien van latere vergunningverlening, heeft een heroriëntatie plaatsgevonden van de planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Deze heroriëntatie heeft vervolgens geleid tot nieuwe uitgangspunten voor het bedrijventerrein, welke een doorwerking hebben naar de wijze van toetsing aan mogelijke effecten in Natura 2000-gebieden.

Voor het bestemmingsplan gelden de volgende uitgangspunten:

1. op het bedrijventerrein worden slechts bedrijven zonder wezenlijke emissie van stikstof toegelaten;
2. in het bestemmingsplan wordt een lijst opgenomen van typen bedrijven en activiteiten waarvan is vastgesteld dat ze geen wezenlijke emissie van stikstof hebben. Alleen bedrijven en activiteiten van deze lijst zullen worden toegestaan.

De selectie van toegestane bedrijven sluit in belangrijke mate aan bij de wensen en verwachtingen vanuit de initiatiefnemer ten aanzien van de toekomstige bedrijven op het bedrijventerrein. De beperking tot de aldus geselecteerde bedrijven betekent voor de praktijk geen wezenlijke beperking in de mogelijkheden van het bedrijventerrein, en zal dan ook niet leiden tot een problematische situatie voor de verwachte ontwikkeling en exploitatie van het bedrijventerrein.

### 3.3 Uitgangspunten gewijzigde toetsing

Voor de toetsing aan de effecten op Natura 2000-gebieden vanuit de Natuurbeschermingswet betekent deze koerswijziging het volgende:

- de uitgevoerde berekeningen in het kader van de m.e.r.-proces komen te vervallen voor zover het depositie uit bedrijfsbronnen betreft;
- de uitgevoerde berekeningen in verband met de effecten van veranderingen in verkeersintensiteit blijven actueel en zullen worden meegenomen in de Voor-toets.

Voor de gewijzigde toetsing van mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden gelden de volgende uitgangspunten:

- de effecten van veranderingen in verkeersintensiteiten op de A67 op Natura 2000-gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel worden getoetst in relatie tot de reeds eerder uitgevoerde beschouwing in het kader van het Tracébesluit Rijksweg 74;
- de effecten van veranderingen in verkeersintensiteiten op de A73 Noord en eventuele andere relevante doorgaande wegen op Natura 2000-gebied Maasduinen worden getoetst voor de situatie van volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein;
- de toetsing vindt plaats volgens de gangbare toetspraktijk voor effectbeoordeling van wegverkeer op Natura 2000-gebieden. Deze toetsing gaat uit van *ontwikkeling van de depositie in de tijd* tussen jaar van planvaststelling en toetsjaar van volledige ontwikkeling.

Naar aanleiding van de gewijzigde uitgangspunten kan tevens de keuze voor gebiedsafbakening worden bekrachtigd. Immers, vanuit de aanleiding van stikstofdepositie als gevolg van emissie door bedrijven is het niet zinvol om Natura 2000-gebieden te onderzoeken, aangezien de emissie door bedrijven als niet wezenlijk wordt beschouwd. Er kan dan ook geen sprake zijn van een toename van stikstofdepositie als er geen emissie is, niet op nabijgelegen gebieden als Deurnsche Peel & Mariapeel en Maasduinen, en zeker niet op verder weg gelegen gebieden.

Vanuit de aanleiding van stikstofdepositie als gevolg van extra verkeersgeneratie door TPN op aansluitende wegen die op korte afstand van Natura 2000-gebieden lopen, zijn de wegen waar verkeerstoename in de rede ligt in de Passende Beoordeling onderzocht. De selectie van die wegen heeft vanuit TPN op regionaal niveau en in het kader van het Tracébesluit voor de Rijksweg 74 voor boven-regionaal plaatsgevonden. De nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn daarin onderzocht en beoordeeld. De selectie van wegen op boven-regionaal niveau vanuit de Rijksweg 74 is met grote zorgvuldigheid en in samenspraak met de betrokken bevoegde ministeries de selectie van gebieden heeft plaatsgevonden. Het verkeerseffect als gevolg van TPN is opgenomen in het verkeerseffect als gevolg van de Rijksweg 74, waarbij de effecten van beide projecten logischerwijs leiden tot dezelfde scope van te onderzoeken wegen en Natura 2000-gebieden.

Voor de depositieberekeningen geldt het uitgangspunt dat TPN gefaseerd wordt ontwikkeld, overeenkomstig het exploitatieplan, waarbij een deel van het plangebied als autonoom wordt beschouwd (op basis van het vigerende bestemmingsplan). In de loop der jaren zal Trade Port Noord zich verder ontwikkelen waarbij in 2022 sprake is van volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein. Door de gefaseerde ontwikkeling vindt een geleidelijke toename van de bijdrage van stikstofdepositie ten gevolge van TPN plaats. De maximale situatie met volledige ontwikkeling zal worden beoordeeld. In deze toetsing wordt ingespeeld op de ruimte die via wettelijke status van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt gecreëerd door middel van schoner wordend wegverkeer. Depositieberekeningen worden uitgevoerd op basis van realistische prognoses volgens verkeersmodellen, en moeten inzicht bieden in de mate waarin autonome groei en voorgenomen projecten passen binnen de dalende lijn van stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer.

### **3.4 Uitgangspunten voor de berekeningen**

Atmosferische stikstofdepositie kan de kwaliteit van een habitattypen aantasten als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed. De totale stikstofdepositie in het habitattypen wordt bepaald door optelsom van de achtergronddepositie, de relevante bronnen in de omgeving van het Natura 2000-gebied en de bijdrage van het beschouwde plan.

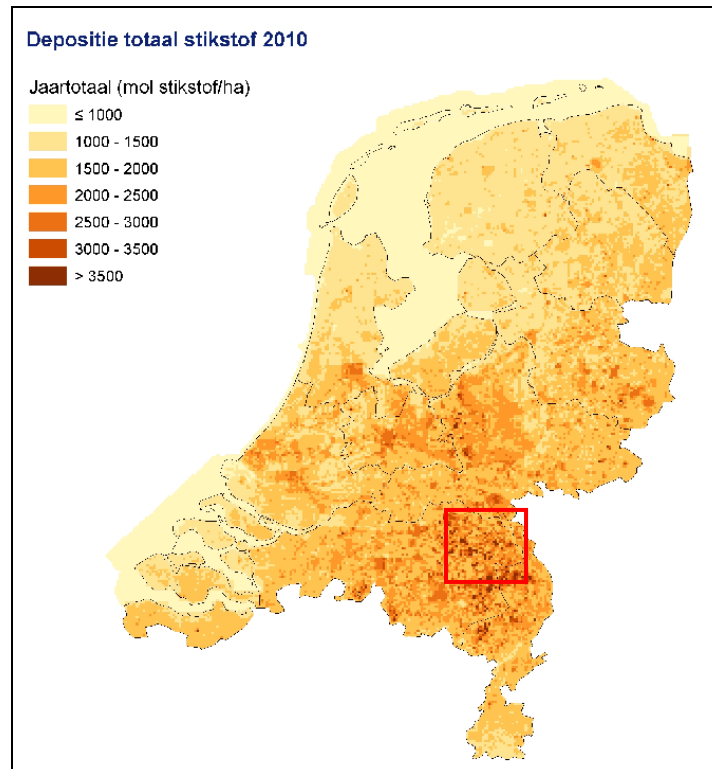
In het voorliggend onderzoek zijn de relevante bronnen opgenomen in de modelberekeningen van stikstofdepositie (zie §3.5) ter plaatse van deze nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

#### **3.4.1 Achtergronddepositie**

De depositie van stikstof in Nederland wordt geregistreerd door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en gepresenteerd op een detailniveau van een ruitennet van 1 x 1 km.

De meest recente depositiekaart (peildatum maart 2011) is in onderstaande figuur 3-2 weergegeven. De waarden worden benoemd als achtergrondwaarden, waar eventuele lokale projecteffecten bij moeten worden opgeteld.

Bij de beschrijving van de onderzochte gebieden is voor beide gebieden een meer gedetailleerde figuur opgenomen van de vastgestelde achtergronddeposities.

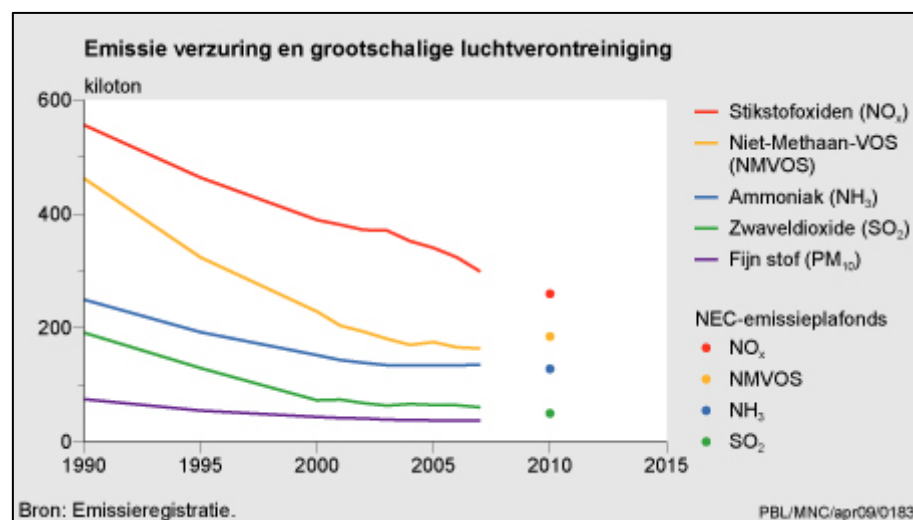


**Figuur 3-1: stikstofdepositie in Nederland (bron: PBL)**

De hoogte van de totale achtergrondstikstofdepositie wordt bepaald door concentraties stikstof in de atmosfeer. Emissies van stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ) en ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) door verkeer en  $\text{NH}_3$  door de veehouderijen zijn in Nederland de belangrijkste oorzaken van verhoogde stikstofconcentraties. Een verhoogde stikstofconcentratie leidt tot een toename van stikstofdepositie, wat negatieve effecten kan hebben op de natuur.

In figuur 3-2 is goed te zien dat de achtergronddepositie ter plaatse van het plangebied reeds hoog is. De belangrijkste oorzaak hiervan is de aanwezigheid van veel veehouderijen in Oost-Brabant met een behoorlijke bijdrage aan de achtergrond.

De emissies van  $\text{NO}_x$  en  $\text{NH}_3$  zijn fors afgenomen in de jaren 1990-2007 (figuur 3-3).



**Figuur 3-2: Emissiecijfers**

De daling wordt onder andere veroorzaakt door krimp van de veestapel (daling van met name  $\text{NH}_3$ ), Europese regelgeving voor uitlaatgasemissies (daling van met name  $\text{NO}_x$ ) en energiebesparing. Voor de komende jaren is het Europees en nationaal beleid erop gericht de emissies van verzurende stoffen nog verder te reduceren. Verwacht wordt dat de dalende trend zich voortzet.

### **3.4.2 Bijdrage bedrijfsbronnen Trade Port Noord**

Op Trade Port Noord zal geen sprake zijn van bijdrage aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, aangezien op het bedrijventerrein slechts bedrijven en activiteiten worden toegelaten zonder wezenlijke stikstofemissie. Dit gegeven wordt geborgd door een toelatingsprocedure voor bedrijven volgens een lijst van geselecteerde bedrijfstypen en -activiteiten.

### **3.4.3 Bijdrage relevante wegen**

De ontwikkeling van TPN leidt tot een toe- of afname van de totale etmaalintensiteiten op de wegen in de directe omgeving van het bedrijventerrein. In de berekeningen zijn de toekomstige verkeersintensiteiten als gevolg van de planontwikkeling TPN op de nabijgelegen snelwegen opgenomen. De berekeningen zijn gemaakt voor de situatie in 2022 waarin TPN volledig zal zijn ontwikkeld.



**Tabel 3-1 Toename verkeersintensiteiten per etmaal als gevolg van TPN.**

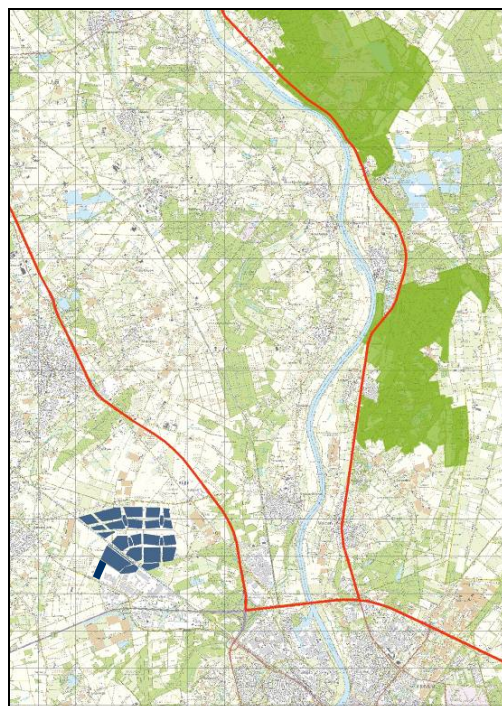
<b>Wegvak</b>	<b>2020</b>
A67 ter hoogte van Deurnsche Peel&Mariapeel	772
A67 ten westen van aansluiting Velden	1496
A67 ten oosten van aansluiting Velden	1357
A73 ten noorden van knp Zaarderheiken	1107
A73 ten noorden van aansl. Greenportlane	1237

Wegverkeer is een wezenlijke bron van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> en draagt derhalve bij aan de stikstofdepositie in een nabijgelegen Natura 2000-gebied. Met name de snelwegen zijn een bron met een relevante bijdrage aan de stikstofdepositie. Om de effecten van de planontwikkeling TPN op de omliggende Natura 2000-gebieden te beoordelen zijn derhalve de verkeersstoenames op de nabij deze gebieden gelegen snelwegen relevant. Voor Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is dat de verkeersaantrekkende werking op de A67 (ter plaatse van het gebied). Voor de beoordeling van het Natura 2000-gebied Maasduinen zijn de A67 (tussen knooppunt Zaarderheiken en de grens) en de A73 van belang.

Een relevante ontwikkeling in het gebied is de aanleg van Rijksweg 74. Het Tracébesluit (TB) voor de A74 is in augustus 2010 gepubliceerd. In het kader van de Tracéwetprocedure voor de A74 zijn voor enkele Natura 2000-gebieden toetsingen in het kader van de Natuurbeschermingswet opgesteld, die tegelijkertijd met het TB zijn gepubliceerd. De toetsingen zijn opgesteld in verband met de effecten van de A74 op de verkeersstromen op aansluitende rijkswegen, waaronder de A67, welke op korte afstand van Natura 2000-gebieden zijn gelegen.

De effecten van de verkeersaantrekkende werking van de A74 op de A67 op Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel zijn meegenomen in het TB A74 van augustus 2010. Voor de berekende effecten op het Natura 2000-gebied zijn passende mitigerende maatregelen genomen welke deel uitmaken van het TB. In het TB Rijksweg 74 is de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied (en dus ook Trade Port Noord) als onderdeel van de referentiesituatie meegenomen. Concreet betekent dit dat de verkeersaantrekkende werking op de A67 als gevolg van Trade Port Noord reeds is getoetst in het kader van de A74, en dat de vastgestelde effecten reeds zijn gemitigeerd in het kader van het genomen TB A74 van augustus 2010. Daarmee kan een nadere beschouwing van de verkeersstoename op de A67 als gevolg van Trade Port Noord achterwege blijven.

Voor het Natura 2000-gebied Maasduinen zijn depositieberekeningen uitgevoerd teneinde de invloed van de verkeersaantrekkende werking van de planontwikkeling op het gebied te bepalen. Naast de snelwegen A73 en A67 is bij deze berekeningen ook de N271 betrokken vanwege de ligging direct langs het Natura2000-gebied. In Figuur 3-3 zijn de in de berekeningen meegenomen wegen weergegeven.



**Figuur 3-3: Wegen meegenomen in de berekeningen**

(bron ondergrond: Top 25, 2009 © De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan Dienst voor het kadaster en de openbare registers, Apeldoorn, 2009)

In de berekeningen zijn de toekomstige verkeersintensiteiten voor de relevante wegen als gevolg van de planontwikkeling opgenomen. Zoals eerder vermeld is voor de plansituatie in 2022 aangenomen dat TPN dan volledig is gerealiseerd.

**Tabel 3-5 Verkeersintensiteiten per etmaal relevante wegen**

Gebied	Wegvak	2020
Maasduinen	A67 ten westen van aansluiting Velden	59.953
	A67 ten oosten van aansluiting Velden	40.316
	A73 ten noorden van knp Zaarderheiken	86.549
	A73 ten noorden van aansl. Greenportlane	74.818
	N271 ten zuiden van Lomm	14.633
	N271 ter hoogte van Arcen	13.667

### 3.5 Berekening stikstofdepositie

In het voorliggend onderzoek wordt op grond van modelberekeningen de depositie bepaald als gevolg van de bedrijvigheid en de toename van het verkeer. De effecten van deze bronnen op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn berekend met behulp van twee afzonderlijke rekenprogramma's. Voor het wegverkeer is gerekend met STACKS D+ (versie 1.20.1).

#### **STACKS D+**

De module STACKS D+ is een onderdeel van Geomilieu en is ontwikkeld door DGMR en KEMA. Het programma berekent op basis van verkeersgegevens voor personen- en vrachtverkeer voor snelwegen (en andere wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h) de stikstofconcentratie in de omgeving als gevolg van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub>-emissie van het wegverkeer. Het programma houdt geen rekening met achtergrondconcentraties en berekent dus alleen de depositiebijdrage van het verkeer op de snelweg. In de gehanteerde versie van STACKS D+ zijn de generieke invoergegevens verwerkt (o.a. emissiefactoren wegverkeer) zoals die in maart 2010 zijn vastgesteld. Op grond daarvan wordt in het programme voor NO<sub>x</sub> naar de toekomst toe uitgegaan van een geleidelijke afname van de emissie van het wegverkeer als gevolg van het steeds schoner worden van motoren.

De aanwezige vegetatie ter plaatse van een rekenpunt is van invloed op de mate van neerslag van stikstof. In het rekenprogramma STACKS D+ zijn de berekende bronbijdragen NO<sub>2</sub> en NH<sub>3</sub> (uitgedrukt in concentraties) omgerekend tot een depositie in mol/ha/jaar met behulp van een vaste omrekenfactor en een depositiesnelheid. Voor het omrekenen van de met STACKS D+ berekende concentraties is voor beide gebieden gebruik gemaakt van de vegetatietypen zoals opgenomen in de LGN6-kaarten van Alterra en de bij STACKS D+ behorende instructie van KEMA.

### **3.6 Ecologisch beoordeling**

Ieder afzonderlijk natuurgebied binnen de selectie wordt beoordeeld op de effecten van de stikstofemissies als gevolg van het plan om TPN te ontwikkelen. Ten behoeve van deze beoordeling is de stikstofdepositie in het natuurgebied berekend, en is het projecteffect daarvan op de gevoelige habitats beoordeeld. Voor de berekening en beoordeling van verkeersbijdragen is de vergelijking gemaakt tussen het jaar 2022 en referentiejaar 2010.

Onderzoek naar de ecologische betekenis van stikstofdepositie is relatief nieuw waarbij voor de effectbeoordeling op dit moment nog geen wettelijke basis of een algemeen aanvaarde methodiek voorhanden is. Met betrekking tot de toetsing van de effecten van TPN op Natura 2000-gebieden, speelt het begrip 'kritische depositiewaarde' (KDW) een belangrijke rol bij de afweging of al dan niet sprake is van een significant negatief effect. Deze waarde is wetenschappelijk breed geaccepteerd en wordt in de jurisprudentie gehanteerd om bijvoorbeeld overbelaste situaties te duiden.

De effecten van stikstofdepositie worden bepaald voor de habitats die bekend staan als 'gevoelig voor stikstof'. Binnen de Natura 2000-gebieden is bekend welke habitattypen dat zijn. Voor zowel Maasduinen (provincie Limburg, 2008) als Deurnsche Peel & Mariapeel (Haskoning, 2010) is een kaart beschikbaar en bijgevoegd als bijlage. Alleen voor Deurnsche Peel & Mariapeel is het beheerplan in concept gereed ([www.natura2000beheerplannen.nl](http://www.natura2000beheerplannen.nl)).

Bij de toetsing van effecten van stikstofdepositie op habitattypen is de publicatie van Van Dobben en Van Hinsberg maatgevend (Dobben, H. van & A. van Hinsberg,

2008 Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Wageningen, Alterra, Alterrapport 1654).

Het gebruik van kritische depositiewaarden voor stikstof wordt enigszins genuanceerd, zoals als volgt in een begeleidende brief van het ministerie van LNV bij het rapport van Dobben is verwoord: *'het gebruik van depositiewaarden voor stikstof bij vergunningverlening moet aanzienlijk worden genuanceerd. Beschouw deze waarden veeleer als hulpmiddel op basis waarvan uiteindelijk te behalen doelstelling mede is gebaseerd'*.

Een dergelijke nuancering spreekt ook uit de Kabinetsreactie op het rapport van de taskforce Trojan (§5, aanbeveling 7) en de Handreiking van het ministerie (LNV, 2008). In die Handreiking staan de volgende 7 vragen centraal die beantwoord moeten worden voor de beoordeling van activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken:

1. Instandhoudingsdoelstellingen voor stikstofdepositie gevoelige habitattypen en soorten
2. Locaties betreffende habitattypen en soorten
3. Huidige staat van instandhouding
4. Bepalende abiotische condities
5. Prognose ontwikkeling abiotische condities
6. Bepalen effect van de voorgenomen activiteit (projecteffect)
7. Bepalen cumulatief effect.

Bovenstaande vragen komen in het volgende hoofdstuk, waarin de geselecteerde Natura 2000-gebieden verder worden uitgewerkt, zoveel mogelijk aan bod. Zoals eerder opgemerkt, zijn verspreidingskaarten van habitattypen en soorten beschikbaar. In deze toets wordt uitgegaan van het meest stikstofgevoelige habitatype.

## 4 Toets Habitatrichtlijn

### 4.1 Inleiding

#### *Voortoets en Passende Beoordeling*

Zoals eerder beschreven leidt de realisatie van TPN Venlo, uitgaande van de indeling volgens toegestane categorieën bedrijven, tot een toename van de emissie van stikstof uit statische bronnen en mobiele bronnen. De nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn zeer gevoelig voor vermestende en verzurende depositie. De kritische depositiewaarden voor stikstof worden voor een aantal habitats in deze gebieden in de huidige situatie ruimschoots overschreden. Dit betekent dat significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden als gevolg van het voornemen niet kunnen worden uitgesloten en er op voorhand geen zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van de gebieden niet worden aangetast. Daarom dient op grond van de Natuurbeschermingswet artikel 19 j ter onderbouwing een Passende Beoordeling te worden uitgevoerd. De Passende Beoordeling moet worden gericht op het toetsaspect stikstofdepositie als mogelijke oorzaak van vermesting en verzuring.

#### *Effect van stikstof op ecosystemen*

Ecosystemen die van nature voedselrijk zijn ondervinden weinig tot geen invloed van stikstofdepositie uit de lucht. Ecosystemen op voedselarme schrale en zandige bodems daarentegen zijn wel gevoelig voor extra stikstof. De beschikbaarheid van stikstof is bepalend voor de concurrentieverhoudingen tussen de plantensoorten. Meestal neemt een beperkt aantal plantensoorten sterk toe ten koste van meerdere andere, zodat de karakteristieke soortensamenstelling in het vegetatietype verandert. De oorspronkelijk aanwezige planten binnen een vegetatietype, of een habitattype, worden grotendeels verdrongen en er ontstaat dan een ander vegetatietype. Verruiging treedt op. Wanneer het een habitattype betreft waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen, kan er sprake zijn van strijdigheid met het aanwijzingsbesluit en de daarbij geformuleerde instandhoudingsdoelen. Naast stikstof zijn ook fosfaat en kalium belangrijke nutriënten.

Atmosferische depositie van stikstofverbindingen is - naast verdroging en areaalverlies - de afgelopen decennia één van de belangrijkste oorzaken voor de sterke achteruitgang van de Nederlandse natuur. Vooral in matige tot slecht gebufferde natuurgebieden en in de directe omgeving van intensieve veehouderijen heeft depositie van ammoniumverbindingen (NH<sub>4</sub>) en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) geleid tot een sterk verlies van natuurwaarden. Stikstofdepositie betekent extra bemesting waardoor soorten en habitats van voedselarme omstandigheden negatief worden beïnvloed. Door decennialange depositie is de stikstof in en op de bodem geaccumuleerd.

#### *Effecten van stikstofdepositie op leefgebied van Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijnsoorten*

Stikstofdepositie kan effect hebben op het leefgebied van soorten die deel uitmaken van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In de praktijk is sprake van een overlap tussen instandhoudingsdoelen voor habitats en instandhoudingsdoelen voor soorten die betreffende habitats gebruiken als hun

leefgebied. In bijzondere situaties kan het zo zijn dat specifieke kenmerken binnen een Natura 2000-gebied cruciaal zijn voor de kwaliteit van het habitat voor een bepaalde soort, en dat die kenmerken niet direct worden beschermd door instandhoudingsdoelstellingen voor het betreffende habitat. Voor de meeste soorten zal het zo zijn dat toetsing van effecten van stikstofdepositie, inclusief eventueel te treffen maatregelen om effecten te mitigeren, in zijn geheel of in belangrijke mate samenvalt met de toetsing en eventuele mitigerende maatregelen van de stikstofgevoelige habitattypen. Zeker in het geval van een situatie met hoge achtergronddepositie zullen de meest stikstofgevoelige habitattypen maatgevend zijn voor de conclusies ten aanzien van de effectbeoordeling van stikstofdepositie. Indien relevant in de voorliggende toetsing, zal in voorkomende gevallen specifiek worden ingegaan op de situatie waarin stikstofdepositie van invloed zou kunnen zijn op instandhoudingsdoelen van Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijnsoorten.

#### *Toetsing aan instandhoudingsdoelstellingen*

In de volgende paragrafen wordt de toetsing beschreven van het project Trade Port Noord aan Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel en Natura 2000-gebied Maasduinen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare documenten met betrekking tot de aanwijzing en de beheerplannen (zie Tabel 4-1). Voor het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is een Conceptbeheerplan beschikbaar van april 2010 (Ministerie van LNV, 2010). Daarnaast is gebruik gemaakt van informatie afkomstig van beheerders omtrent actuele verspreiding van habitats (Haskoning, maart 2010).

Voor het Natura 2000-gebied Maasduinen is voor zover reeds mogelijk gebruik gemaakt van de relevante (gebiedsspecifieke) informatie van het Concept Beheerplan van augustus 2009 (Provincie Limburg, 2009).

**Tabel 4-1 Beoordelingskader Nederlandse Natura 2000-gebieden**

Gebied	Naam	Aanwijzingsbesluit	Beheerplan
139	Deurnsche Peel en Mariapeel	Definitief besluit, september 2010	Conceptbeheerplan 7 april 2010
145	Maasduinen	Ontwerp besluit	Concept beschikbaar, augustus 2009

## **4.2 Deurnsche Peel en Mariapeel**

### **4.2.1 Relatie met Tracébesluit A74**

#### *Algemeen*

De ontwikkeling van Trade Port Noord leidt tot nieuwe bedrijvigheid en daarmee tot nieuwe transportbewegingen van en naar het bedrijventerrein. Deze nieuwe verkeersbewegingen spelen zich, behalve lokaal in de directe omgeving van Venlo, af op het aansluitend snelwegennet in de regio, zoals de A67 en de A73. In regionale verkeersmodellen is de ontwikkeling van Trade Port Noord dan ook meegenomen in de prognoses voor de groei van het wegverkeer op onder meer deze snelwegen.

Het wegverkeer vormt één van de bronnen van stikstof die samen met de bronnen uit de landbouw en industrie verantwoordelijk is voor stikstofemissie in Nederland, en daarmee voor de hoge stikstofdepositie in natuurgebieden, waaronder Natura

2000-gebieden. Binnen de sector is overeengekomen dat door middel van ontwikkeling van schonere verbrandingsmotoren de emissie door wegverkeer in de toekomst zal worden teruggebracht. Deze ontwikkeling is wettelijk verankerd in het Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), en vormt daarmee de basis voor prognoses van emissie- en depositiereductie in de toekomst.

#### *Concrete projecttoetsing*

Ondanks de geprognosticeerde afnamen zoals boven beschreven, vindt op projectniveau toch nog een toetsing plaats van de effecten als gevolg van verkeer op de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Het is immers mogelijk dat als gevolg van een project een zodanige toename van wegverkeer optreedt dat deze groei leidt tot een emissietoename die groter is dan de prognoses van afname als gevolg van schoner wegverkeer.

#### *Relevante projecttoetsing voor Trade Port Noord*

In het kader van de toetsing van Trade Port Noord is het relevant dat recent een projecttoetsing heeft plaatsgevonden van de effecten als gevolg van de aanleg en ingebruikname van de Rijksweg 74. In de toetsing van de Rijksweg 74 zijn namelijk de verkeersprognoses als gevolg van regionale ontwikkelingen in Venlo meegenomen in de modellen. Deze modellen hebben vervolgens aan de basis gelegen van de berekeningen van emissie en depositie van stikstof als gevolg van de genoemde regionale ontwikkelingen in Venlo, inclusief een algemene prognose van autonome groei van het wegverkeer. De ontwikkeling van Trade Port Noord is in deze modellen volwaardig meegenomen, zodat de verkeerseffecten op aansluitende snelwegen (A67 en A73) zijn doorvertaald in depositieberekeningen. Het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel vormt in de toetsing van de A74 het gebied waar de berekende depositietoename onvermijdelijk leidde tot de conclusie dat deze in strijd is met de instandhoudingsdoelstellingen voor het natuurgebied.

#### *Mitigatie effecten van A74 en Trade Port Noord*

In de projecttoetsing van de Rijksweg 74 is de ontwikkeling van stikstofdepositie in de tijd uitgezet, en is getoetst of de algehele verkeerstoename als gevolg van het project leidt tot een toename van de depositie in Natura 2000-gebieden ten opzichte van het planjaar van vaststelling van het besluit (2010). Daarbij is geconstateerd dat de openstelling van de weg, in cumulatie met de ontwikkelingen van onder meer Trade Port Noord en autonome groei van het wegverkeer, zal leiden tot een tijdelijke toename van de stikstofdepositie in enkele Natura 2000-gebieden, waaronder Deurnsche Peel & Mariapeel. Aangezien een dergelijke toename, hoewel tijdelijk, ongewenst is in een 'overspannen' situatie als gevolg van hoge achtergronddeposities in voor stikstof gevoelige habitattypen, is in het Tracébesluit Rijksweg 74 besloten tot volledige mitigatie (deels meer dan de strikte mitigatieopgave) van de geconstateerde toename van de depositie ten opzichte van het planjaar. Daarmee is bereikt dat de ingezette daling als gevolg van schoner worden wegverkeer door het project A74 en de daarin meegenomen regionale ontwikkelingen niet wordt onderbroken.

De A74 kijkt niet alleen naar Deurnsche Peel & Mariapeel en Maasduinen, maar ook naar de verderweg gelegen gebieden. Dat is logisch omdat een wegenproject veel meer netwerkeffecten op aansluitende wegen veroorzaakt. Voor gebieden waar een wezenlijke verkeerstoename van nabijgelegen wegen is vastgesteld zijn mitigerende maatregelen genomen. Het betreft Deurnsche Peel & Mariapeel, maar ook voor Strabrechtse Heide vanwege verkeerstoename op de A67. In de mitige-

rende maatregelen voor beide gebieden is het verkeerseffect van TPN meegenomen in de verkeerscijfers die ten grondslag hebben gelegen aan de depositieberekeningen. Aangezien TPN direct aansluiting heeft op de genoemde wegen die relevant zijn voor de netwerkeffecten vanuit de A74, is er geen aanleiding om te veronderstellen dat TPN op verder weg gelegen Natura 2000-gebieden een mogelijk effect zou hebben dat in verband kan worden gebracht met veranderende verkeersstromen op andere snelwegen dan degene die zijn onderzocht in het kader van de A74. Het A74-besluit is op dit punt niet aangevochten in de Raad van State-procedure.

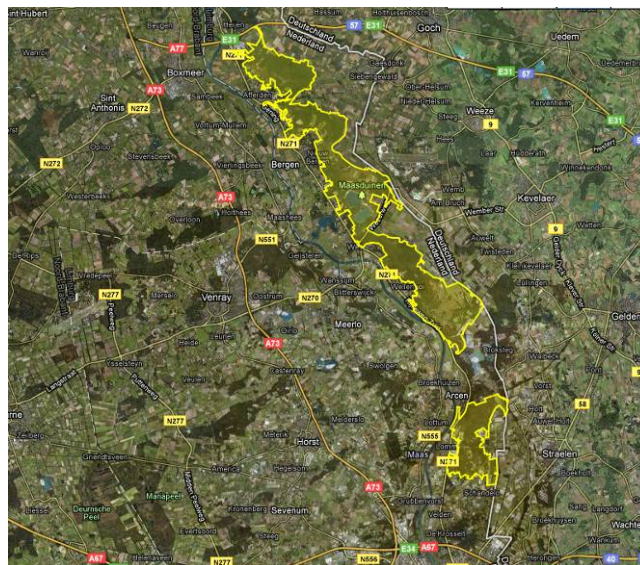
De mitigatie van de effecten van de A74 zoals hierboven beschreven is vastgelegd in het Tracébesluit en is volledig geëffectueerd in 2010. Daarmee is de mitigatie dus gerealiseerd vóór openstelling van de weg, en zijn ook toekomstige effecten als gevolg van onder meer Trade Port Noord vooraf gemitigeerd. Daarmee is verzekerd dat toekomstig gebruik van de A74 en de ontwikkeling van onder meer Trade Port Noord in de toekomst niet zullen leiden tot een toename van de depositie ten opzichte van 2010. Daarmee kan de dalende lijn in de stikstofdepositie die vanuit de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel gewenst is, worden voortgezet.

De aanhoudende daling van de verkeersgerelateerde stikstofdepositie in het gebied Deurnsche Peel & Mariapeel geldt ook voor de in het gebied voorkomende vogelsoorten van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijnsoorten. Negatieve effecten als gevolg van TPN op deze soorten kunnen daarmee worden uitgesloten.

Een toelichting op de betreffende depositiecijfers, de mitigatieopgave en de wijze van mitigatie, is opgenomen in de onderliggende stukken van de Passende Beoordeling Rijksweg 74 en Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel. Het betreffende Tracébesluit is inmiddels onherroepelijk.

## 4.3 Maasduinen

### 4.3.1 Gebiedsbeschrijving en instandhoudingsdoelen



Figuur 4-1: Natura 2000-gebied Maasduinen



Door de werking van de Maas en de Rijn zijn er terrassen ontstaan, die nu nog zichtbaar zijn in het landschap. Extra reliëf is ontstaan door de werking van de wind. In de laag gelegen delen heeft zich veen gevormd, al dan niet bedekt met een dunne laag dekzand. Vennen zijn ontstaan in de laagtes boven ondoorlatende leemlagen. De paraboolduinen, ontstaan uit stuifzand uit de rivierdalen, vormen het karakteristieke landschap van de Hamert en de rest van de Maasduinen. In het begin van deze eeuw zijn er op grote delen van deze 'Looierheide' eenvormige bossen aangelegd die mijnhout moesten leveren. Door de geïsoleerde ligging van de Maasduinen tussen de Maas en de Duitse grens is het gebied niet intensief ontwikkeld. Mede hierdoor is de ecologisch belangrijke overgang van hoog- naar laagterras in het stroomdal in stand gebleven. Her en der bleven grotere en kleine stukken heide en stuifzand gespaard, waarvan de Berger Heide en de Hamert de grootste gebieden zijn. In de open heide liggen veel vennen, waarin deels hoogveenvegetaties aanwezig zijn. De overgangen van vennen naar natte heide zijn geleidelijk. Langs de Eckelsche Beek liggen hoge steilranden. Ten zuiden van Nieuw-Bergen ligt een restant van een oud kampenlandschap. In de Hamert ligt tevens een hoogveenrestant, het Pikmeeuwenwater. Het zandgebied grenst aan de oostkant in het verleden aan een uitgestrekt veengebied, delen hiervan worden nu hersteld in het natuurontwikkelingsplan Heerenveen. Aan de westkant van de Hamert is in het Maasdal stroomdalgrasland aanwezig. Het meest zuidelijke deelgebied herbergt een Maasmeander met berkenbroekbos.

In het aanwijzingsbesluit Maasduinen zijn de volgende habitattypen onderscheiden met bijbehorende staat van instandhouding (SVI) en doelstellingen ten aanzien van oppervlakte en kwaliteit:

Tabel 4.2: Habitattypen en doelstellingen in Natura 2000-gebied Maasduinen

Habitattypen Maasduinen		SVI	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.
H2310	Stuifzandheiden met struikhei	--	>	>
H2330	Zandverstuivingen	--	>	>
H3130	Zwakgebufferde vennen	-	=	=
H3160	Zure vennen	-	>	>
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	-	>	=
H6120	Stroomdalgraslanden	--	=	=
H7110B	Actieve hoogvenen (heideveentjes) [complementair]	--	>	>
H7150	Pioniervegetaties met snavelbiezen	-	=	=
H91D0	Hoogveenbossen	-	=	>
H91E0C	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	-	=	=

De ligging van de habitats is opgenomen in een habitattypenkaart welke als bijlage aan dit rapport is toegevoegd (bijlage 2).

Tabel 4.3: Habitatsoorten en vogels en doelstellingen in Natura 2000-gebied Maasduinen

Habitatsoorten		SVI Landelijk	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
H1059	<i>Pimpernelblauwtje</i>	--	>	>	>
H1061	<i>Donker pimpernelblauwtje</i>	--	>	>	>
H1337	Bever	-	=	=	>
H1831	Drijvende waterweegbree	-	=	=	=
<b>Broedvogels</b>					

A004	Dodaars	+	=	=	
A008	Geoorde fuut	+	=	=	
A224	Nachtzwaluw	-	=	=	
A236	Zwarte Specht	+	=	=	
A246	Boomleeuwerik	+	=	=	
A249	Oeverzwaluw	+	=	=	
A276	Roodborsttapuit	+	=	=	
A338	Grauwe Klauwier	--	>	>	
<b>Legenda</b>					
W	Kernopgave met wateropgave				
%	Sense of urgency: beheeropgave				
%	Sense of urgency opgave m.b.t. watercondities				
SVI landelijk	Landelijke Staat van Instandhouding (-- zeer ongunstig; - matig ongunstig, + gunstig)				
=	Behoudsdoelstelling				
>	Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling				
=(<	Ontwerp-aanwijzingsbesluit heeft 'ten gunste van' formulering				

### Huidige situatie

De belangrijkste problemen in het Natura 2000-gebied Maasduinen zijn (Kiwa Water Research & EGG, 2007) :

- Verdroging door verlaging grondwaterstand als gevolg van waterwinningen, zandwinningen, peilverlagingen, ontwatering e.d.
- Verzuring als gevolg van verminderde toestroming basenrijk grondwater door grondwateronttrekking voor drinkwater, industrie en landbouw.
- Externe en interne eutrofiëring als gevolg van toestroming nutriënten- en sulfaatrijk grondwater en oppervlaktewater door bemesting in intrekgebied binnen Natura 2000-gebied.
- Externe eutrofiëring door vroegere waterberging van nutriënten- en sulfaatrijk oppervlaktewater bij wateroverlast in landbouwgebied.
- Externe eutrofiëring door bemesting binnen Natura 2000-gebied.

Fosfaat is een probleem in dit gebied. Gesteld wordt (onder andere in gebiedendatabase LNV): 'Bemesting van (voorheen) natte laagtes heeft geleid tot eutrofiëring ter plekke. Daarbij is in een deel van de gebieden de bodem sterk met fosfaat verzadigd geraakt.' Verder wordt bij de prioritering expliciet genoemd: 'Het tegengaan van vermisting door het stoppen van de bemesting in en rond (potentieel) natte deelgebieden heeft hoge prioriteit ten einde verdere degradatie van habitattypen tegen te gaan en verdere opbouw van fosfaat in de bodem te stoppen.'

Kernopgave voor dit gebied bestaat uit een kwaliteitsverbetering voor de verzuringsgevoelige habitattypen en vergroten van onder andere het areaal aan stuifzandheiden met struikheide en zandverstuivingen. Overige maatregelen zijn gericht op het verminderen van de ontwatering en het stoppen van de bemesting binnen en buiten dit Natura 2000-gebied. Hierdoor zal minder basenrijk grondwater worden afgevangen waardoor verzuring wordt verminderd. Verzuring is veelal het gevolg van fosfaat en stikstof.

### 4.3.2 Toetsingsmethodiek

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 (Onderzoeksmethodiek) van dit rapport dient de ontwikkeling van TPN te worden getoetst op mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied Maasduinen. Het toetsingsaspect betreft de toename van stikstofdepositie omdat dit effect kan hebben op dit gebied. In het kader van de Voortoets is geconcludeerd dat de toetsing betrekking heeft op de toename van stikstofdepositie omdat dit in relatie tot TPN kan leiden tot effecten in dit gebied.

#### Toetsing effecten op habitattypen: Kritische depositiewaarden en achtergronddepositie

De toetsing van effecten van stikstofdepositie op habitattypen vindt plaats aan de hand van informatie over de gevoeligheid van betreffende habitattypen voor stikstof, vastgelegd in de Kritische Depositiewaarde (KDW), in relatie tot de totale depositie zoals die wordt bijgehouden door Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

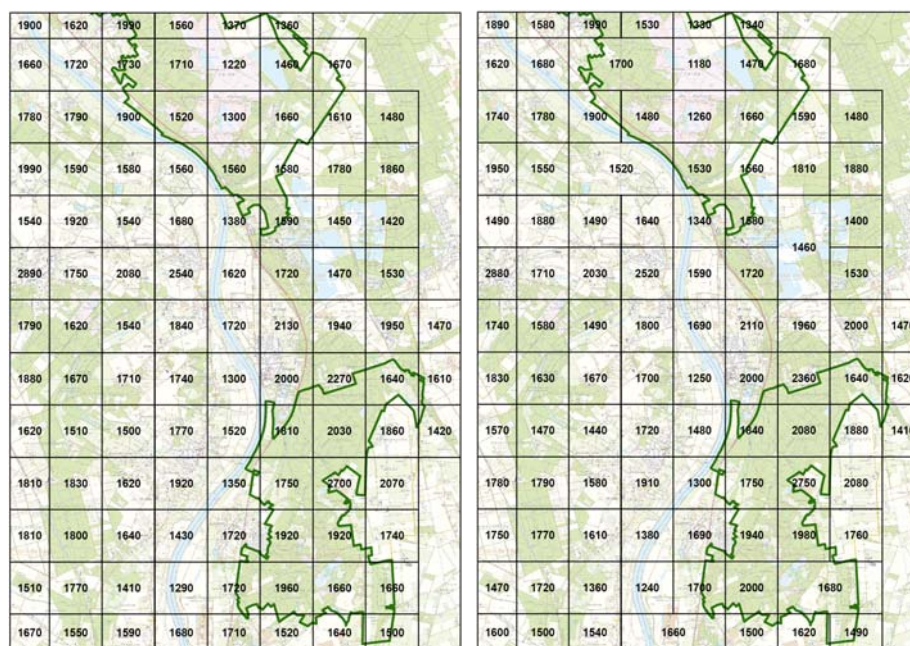
In onderstaande Tabel 4-2 is de kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype aangegeven.

Tabel 4-2 Habitattypen en kritische depositiewaarden in Natura 2000-gebied Maasduinen

Habitattypen Maasduinen		Kritische depositiewaarde N (mol/ha/jaar)
H2310	Stuifzandheiden met struikhei	1100
H2330	Zandverstuivingen	740
H3130	Zwakgebufferde vennen	410
H3160	Zure vennen	410
H4010A	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	1300
H6120	Stroomdalgraslanden	1250
H7110B	Actieve hoogvenen (heideveentjes) [complementair]	400
H7150	Pioniervegetaties met snavelbiezen	1600
H91D0	Hoogveenbossen	1800
H91E0C	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	1860

In onderstaande figuur zijn de beschikbare kaarten voor 2020 en 2030 met betrekking tot de achtergronddeposities voor dit Natura 2000-gebied weergegeven.

Uit de figuur komt naar voren dat de stikstofdepositie rond de N271 rond de 2000 mol N/ha/jaar bedraagt (2020). Voor het meeste gevoelige habitatype 'stuifzandheide met struikheide', dat binnen de invloedssfeer van TPN valt (wegen en bedrijfsbronnen), geldt een kritische depositiewaarde (KDW) van 1100 mol N/ha/jaar. De achtergrondwaarde overschrijdt dus met bijna 100% de KDW van dit habitatype. De KDW's van alle aangetroffen habitattypen in de Maasduinen worden overschreden (op grond van peiljaar 2010).



Figuur 4-2: Achtergronddepositie ter hoogte van Maasduinen in 2020 en 2030  
(Bron PBL 2011)

#### Toetsing effecten op soorten

Voor de toetsing van effecten op soorten van de Vogel- en Habitatrictlijn kan gebruik worden gemaakt van de publicatie 'Quick scan invloed stikstofdepositie rijkswegenprojecten op Vogel- en Habitatrictlijnsoorten en Beschermde natuurmonumenten (Grontmij, 2011).

De doelen ten aanzien van habitatsorten en broedvogels Voor Natura 2000-gebied Maasduinen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 4-4 Habitatsorten en Broedvogels - Vogelrichtlijn

Habitatsorten		SVI Landelijk	Doelst. Opp.vl.	Doelst Kwal.	Doelst Pop.
H1059	<i>Pimpernelblauwtje</i>	--	>	>	>
H1061	<i>Donker pimpernelblauwtje</i>	--	>	>	>
H1337	Bever	-	=	=	>
H1831	Drijvende waterweegbree	-	=	=	=
<b>Broedvogels</b>					
A004	Dodaars	+	=	=	
A008	Geoorde fuut	+	=	=	
A224	Nachtzwaluw	-	=	=	
A236	Zwarte Specht	+	=	=	
A246	Boomleeuwerik	+	=	=	
A249	Oeverzwaluw	+	=	=	
A276	Roodborsttapuit	+	=	=	
A338	Grauwe Klauwier	--	>	>	

Voor genoemde soorten zijn is op basis van de stand van kennis een beoordeling gegeven van de gevoeligheid van de soorten voor stikstofdepositie. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de foerageerhabitats en verblijf-habitats van soorten.

In onderstaande tabellen is de stikstofgevoeligheid weergegeven voor respectievelijk de Vogelrichtlijnsoorten en de Habitatrichtlijnsoorten.

**Tabel 4-5 Stikstofgevoeligheid Broedvogels - Vogelrichtlijn.**

Lichtblauw = niet gevoelig, oranje = enigszins gevoelig, rood = gevoelig (Bron: Grontmij, 2011)

Vogelrichtlijnsoort	Broedhabitat	Foerageerhabitat
Boomleeuwerik	rood	rood
Georde fuut	rood	lichtblauw
Grauwe klauwier	rood	rood
Nachtzwaluw	rood	rood
Zwarte specht	lichtblauw	rood

**Tabel 4-6 Stikstofgevoeligheid Habitatrichtlijnsoorten.** Lichtblauw = niet gevoelig, oranje = enigszins gevoelig, rood = gevoelig (Bron: Grontmij, 2011)

Habitatrichtlijnsoort	Groeiplaats / verblijfplaats	Foerageerhabitat
H1059 Pimpernelblauwtje	rood	rood
H1061 Donker pimperlblauwtje	rood	rood
H1831 Drijvende waterweegbree	rood	lichtblauw

### 4.3.3 *Berekeningsresultaten*

De stikstofbijdrage van de verschillende bronnen in de omgeving van TPN is voor de verschillende zichtjaren in beeld gebracht in de figuren in bijlage 5. De berekende effecten worden gepresenteerd voor zichtjaar 2022 en worden gesplitst in effecten van bedrijven en effecten van verkeer.

#### *Projecteffect bedrijven*

Op Trade Port Noord zal geen sprake zijn van bijdrage vanuit bedrijven aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, aangezien op het bedrijventerrein slechts bedrijven en activiteiten worden toegelaten zonder wezenlijke stikstofemissie. Dit gegeven wordt geborgd door een toelatingsprocedure voor bedrijven volgens een lijst van geselecteerde bedrijfstypen en -activiteiten.

#### *Projecteffect verkeer*

Het projecteffect van TPN als gevolg van de emissie van het extra verkeer dat door de ontwikkeling naar verwachting gaat rijden, wordt gedefinieerd als het verschil in depositie in de situatie met (volledig gevuld) TPN en de autonome situatie. De stikstofbijdrage die het gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de nieuw te vestigen bedrijven op TPN, de projectbijdrage, bedraagt binnen de stikstofgevoelige habitats maximaal 0,31 mol N/ha/jaar (betreft habitattype H91D0 Hoogveenbossen). Deze berekende maximale deposities zijn voor het meest krische habitattype zeer laag. Voor het habitattype met de laagste KDW in het gebied (Zure vennen H3160), bedraagt de toename namelijk 0,08% van de KDW in 2022.

Naast het projecteffect is de berekende toename van de depositie ook afgezet tegen de depositie als gevolg van het wegverkeer in de huidige situatie, het referentiejaar 2011.

Het projecteffect voor verkeer wordt bepaald ten opzichte van het referentiejaar 2011 omdat daarmee het effect van het schoner worden van het wegverkeer kan

worden meegerekend. Door het schoner worden van het wegverkeer ontstaat mogelijk ontwikkelruimte voor enige verkeerstoename als gevolg van projecten, mede afhankelijk van de autonome groei van het wegverkeer. Het schoner worden van het wegverkeer is verankerd in het (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De depositie als gevolg van het wegverkeer wordt in het onderzoek bij Maasduinen veroorzaakt door verkeer op de A73 (noord) en de N271 (zie figuur 3-4). Stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer vindt sterk geconcentreerd plaats op korte afstand van de weg, en neemt met toenemende afstand tot de weg snel af. Omdat de N271 direct tegen en zelfs in het Natura 2000-gebied Maasduinen ligt, leiden veranderingen in verkeersintensiteit op de N271 al snel tot veranderingen in de depositie op korte afstand van de weg in het natuurgebied.

De resultaten van de vergelijking van de plansituatie in het jaar 2022 met het referentiejaar 2010 zijn te zien in de figuren in Bijlage 5.

Daarin zijn de volgende effecten zichtbaar:

- In 2022 is in het westelijk deel van De Hamert lokaal, direct langs de weg N271, sprake van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van het niveau in 2011. Dat betekent dat in 2022 er sprake is van een zodanige verkeerstoename op de N271 dat deze leidt tot een depositie die op korte afstand tot de weg groter is dan de afname als gevolg van schoner wordend wegverkeer. Deze verkeerstoename is vrijwel geheel toe te schrijven aan de autonome groei van het wegverkeer (mogelijk veroorzaakt door andere projecten in de directe omgeving) op de N271.
- De zone waar een toename is berekend is beperkt tot circa 100 à 150 meter. Buiten die zone is weer sprake van een afname van de stikstofdepositie ten opzichte van het niveau in 2011.

#### **4.3.4 Beoordeling op significante gevolgen**

1. De ontwikkeling van TPN leidt lokaal tot een beperkte toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Maasduinen. Deze toename is voor het aandeel van bedrijven maximaal 0,30% van de kritische depositiewaarde van het meest kritische habitatype binnen het invloedsgebied (hoogveenbossen H91D0). Deze depositie wordt bereikt bij volledige ontwikkeling van TPN (bepaald voor toetsjaar 2022). De berekende toename van stikstofdepositie als gevolg van verkeer wordt vrijwel geheel veroorzaakt door de berekende autonome groei van het wegverkeer.
2. De berekende toenamen zijn zeer gering, gegeven de huidige situatie van een achtergronddepositie van 1700 – 1800 mol N/ha/jaar in het natuurgebied, welke hoger is dan de kritische depositiewaarde van de meeste habitattypen in het gebied. De significantie van deze toename wordt dan ook beschouwd in de context van het beleid ten aanzien van stikstofemissie waarin een reductie wordt nagestreefd.
3. In zichtjaar 2022 is sprake van een lokale toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de depositie in het referentiejaar 2011 in de habitats in een zone van maximaal 150 meter direct langs de weg. Deze worden hieronder

toegelicht voor de 2 relevante deelgebieden.

\* In het zuidelijke deelgebied nabij Arcen bestaat deze zone deels uit bos, waaronder een klein aandeel habitattypen Hoogveenbossen (H91D0) en Beek-begeleidende bossen / Vochtige alluviale bossen (H91E0C). De berekende toename bedraagt maximaal 4 mol N/ha/jaar.

\* In het deelgebied bij Landgoed De Hamert komen vrijwel geen habitattypen uit de instandhoudingsdoelstellingen voor binnen de zone met een toename van stikstofdepositie. Op slechts enkele locaties langs de weg komt het Habitattypen Stufzandheide met struikheide (H2310) voor. De berekende toename bedraagt maximaal 3 mol N/ha/jaar.

4. De hierboven berekende lokale toenames van stikstofdepositie kan worden geplaatst naast de berekende afname op ruimere afstand van de weg binnen hetzelfde natuurgebied. Voor zover deze toenames en afnamen betrekking hebben op dezelfde habitattypen, bestaat de mogelijkheid dat gemiddeld voor het habitattypen sprake is van een netto-afname, en dus alsnog van een verbetering van de condities.

De toepassing van de salderingsgedachte wordt hieronder verder toegelicht. De berekende toenames van stikstofdepositie van maximaal 4 mol N/ha/jaar in de habitattypen Hoogveenbossen (H91D0), Vochtige alluviale bossen (H91E0C) en Stufzandheiden met struikheide (H2310) betreft slechts een klein deel van de betreffende habitats op de schaal van het Natura 2000-gebied. In de figuren in Bijlage 5 is te zien dat de betreffende habitats slechts met een klein aandeel binnen de invloedssfeer van de weg liggen. Buiten de zone waar een toename is berekend, is sprake van een afname van de stikstofdepositie in de orde van grootte van tussen 0 en 5 mol N/ha/jaar. Dat betekent dat de genoemde habitattypen in het overgrote deel van de verspreiding binnen het Natura 2000-gebied in 2020 te maken hebben met een afname van de stikstofdepositie, en dus een verbetering ten opzichte van 2011. Deze verbetering is geheel in lijn met de beoogde doelstelling van het NSL waarin wordt gestreefd naar daling van de stikstofemissie en daarmee van de stikstofdepositie. Aangezien deze verbetering in de lijn is van de instandhoudingsdoelstellingen, kan daarmee een significant negatief effect als gevolg van wegverkeer worden uitgesloten.

De beschreven toepassing van het salderingsprincipe wordt in het voorliggende geval beschouwd als een verantwoorde toepassing, aangezien voor de betreffende habitattypen vooral de verbetering op enige afstand tot de weg van belang is voor het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen. Met toenemende afstand tot de weg neemt de invloed vanaf de weg af, en is vanaf 3 km afstand niet meer relevant. Op korte afstand tot de weg blijft de depositie nog geruime tijd hoog als gevolg van hoge depositie dicht langs de weg, ook bij een dalende achtergronddepositie. Een kleine toename als gevolg van een projecteffect die wordt veroorzaakt door groei van het wegverkeer vanwege TPN, leidt weliswaar tot een beperkte toename, maar die blijft ecologisch weinig relevant zolang er dicht langs de weg geen zicht is op verbetering ten gunste van de betreffende habitattypen. De totale depositie als gevolg van de weg bedraagt circa 200 - 250 mol N/ha/jaar, bovenop de achtergronddepositie. Alleen aanmerkelijke vermindering van het autoverkeer op de weg, bijvoorbeeld door wegafsluiting, zal leiden tot een wezenlijke afname van de depositie dicht langs de weg. Zolang een dergelijke wegafsluiting niet wordt verlangd vanuit het aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-

gebied (bijvoorbeeld de knelpuntenanalyse) en ondersteund door het beheerplanproces, zal ook een beperkte toename dicht langs de weg niet leiden tot wezenlijke negatieve effecten op het Natura 2000-gebied. Saldering met de positieve effecten lijkt daarmee verantwoord.

5. Vogelrichtlijn en habitatrichtlijnsoorten

Voor de genoemde Vogelrichtlijnsoorten geldt dat deze zich slechts in marginale zin ophouden in de zone dicht langs de weg. De broedlocaties en foeraergegebieden bevinden niet of nauwelijks in de zone dicht langs de weg waar mogelijk zeer lokaal sprake is van een toename van de depositie van stikstof. Vanuit de instandhoudingsdoelen geredeneerd vormt het lokale effect dicht langs de weg geen enkele bedreiging voor de doelen. Voor de enige soort met een uitbreidingsdoelstelling, de Grauwe klauwier, geldt dat deze in de Hamert en de Bergerheide op ruime afstand van de N271 wordt gevonden. Effecten op Vogelrichtlijnsoorten kunnen daarmee worden uitgesloten.

Voor de genoemde Habitatrichtlijnsoorten Pimpernelblauwtje en Donker pimpernelblauwtje geldt dat deze momenteel niet meer in het gebied aanwezig zijn. Kansen voor herintroductie liggen met name in de beekdalen. Deze bevinden zich vrijwel geheel buiten de zone direct langs de weg. Negatieve effecten als gevolg van lokale toenames van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten.

Voor de Drijvende waterweegbree geldt dat deze zich voornamelijk buiten de Natura 2000-begrenzing bevindt (o.a. Heukelomse beek). De planten vormen daar echter wel een bronpopulatie voor de vennen in Maasduinen. Behoud van de soort vindt buiten het Natura 2000-gebied voornamelijk plaats in de vorm van aangepast beheer van watergangen buiten Maasduinen. Voor de instandhoudingsdoelstelling van de soort voor het gebied Maasduinen kunnen negatieve effecten worden uitgesloten.



## **5 Conclusies en advies vervolgstappen**

### **5.1 Conclusies Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel**

De toets aan de Natuurbeschermingswet (Voortoets) van Bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN) in Venlo leidt tot de volgende conclusies:

1. Ontwikkeling van TPN leidt, voor wat betreft de te vestigen bedrijven, niet tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel. Op het bedrijventerrein worden immers alleen bedrijven toegelaten zonder wezenlijke stikstofemissie. Dit toelatingsbeleid is geborgd door planologische verankering in het bestemmingsplan.
2. Ontwikkeling van TPN leidt tot geleidelijk gedurende de bestemmingsplanperiode tot een toename van verkeer op onder meer de A67, en leidt daarmee tot een toename van stikstofemissie. De als gevolg daarvan optredende toekomstige toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is reeds gemitigeerd in het kader van het Tracébesluit Rijksweg 74 in 2010. Er is zodoende geen sprake van een negatief effect van TPN op de instandhoudingsdoelstellingen in het Natura 2000-gebied.

### **5.2 Conclusies Natura 2000-gebied Maasduinen**

De toets aan de Natuurbeschermingswet (Voortoets) van Bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN) in Venlo leidt tot de volgende conclusies:

1. Ontwikkeling van TPN leidt, voor wat betreft de te vestigen bedrijven, niet tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Maasduinen. Op het bedrijventerrein worden immers alleen bedrijven toegelaten zonder wezenlijke stikstofemissie. Dit toelatingsbeleid is geborgd door planologische verankering in het bestemmingsplan.
2. Verkeersontwikkelingen op de N271 leiden in 2020 tot een lokale toename van de stikstofdepositie in een smalle zone van 100 – 150 meter dicht langs de weg. Deze toename ten opzichte van het niveau in 2011 is vrijwel geheel toe te schrijven aan autonome ontwikkelingen. Tegenover de toename dicht langs de weg kan worden geplaatst een afname in dezelfde habitats op grotere afstand tot de weg. Gezamenlijk leidt dit ertoe dat zelfs bij volledige ontwikkeling van TPN in de voor stikstof gevoelige habitattypen in het Natura 2000-gebied sprake is van een netto-afname van de stikstofdepositie ten gevolge van wegverkeer ten opzichte van het niveau van 2010. Deze netto-afname is gebaseerd op de structurele verbeteringen in het natuurgebied op ruime afstand van de weg, welke saldering biedt voor de lokale beperkte toename in een smalle strook dicht bij de weg



### **Geraadpleegde bronnen**

Alterra, 2008. Effecten van ammoniak op de Nederlandse natuur, achtergrondrapport, Alterra-rapport 1698,

Arcadis, 2011. Onderbouwing selectie relevante bedrijven i.v. stikstofemissies, BP Trade Port Noord.

Grontmij, 2011. S.C. Wessels en A.H. Tuitert. Quick scan invloed stikstofdepositie rijkswegenprojecten op Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten en Beschermde natuurmonumenten. Houten, 24 januari 2011.

Kiwa Water Research & EGG. Knelpunten en kansenanalyse Maasduinen, 2007.

Ministerie van LNV, 2008. Handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden, november 2008.

Bureau Waardenburg, 2008. Bestaand gebruik van rijksinfrastructuur en Natura 2000-gebieden.

Ministerie van LNV, 2008. Kabinetsreactie op het rapport van de taskforce Trojan en de handreiking, november 2008.

Ministerie van LNV. Gebiedendatabase Natura 2000 van Deurnsche Peel & Mariapeel en van Maasduinen.

Alterra, 2008. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654.

Advies- en ingenieursbureau Oranjewoud, 2009. Passende Beoordeling Trade Port Noord bij PlanMER.

Advies- en ingenieursbureau Oranjewoud, 2010. Onderzoek luchtkwaliteit Trade Port Noord.

Commissie m.e.r. Bedrijventerrein Trade Port Noord, Venlo. Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport. Rapportnummer 2266-31, 18 augustus 2009.

Provincie limburg. Concept-Beheerplan Natura 20000 Maasduinen, 9 augustus 2009.

Ministerie van LNV, 2008. Concept Beheerplan Deurnsche Peel, Mariapeel en Groote Peel. Ministerie LNV, Provincie Noord-Brabant, Provincie Limburg, april 2010.

1. Wet van 18 maart 2010, houdende regels met betrekking tot de versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten (Crisis- en herstelwet), Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden.
2. Wet van 25 mei 1998, houdende nieuwe regelen ter bescherming van natuur en landschap (Natuurbeschermingswet 1998).
3. Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Nieuwe Crisis- en herstelwet (Chw).

4. Memorie van toelichting - Regels met betrekking tot versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten (Crisis- en herstelwet), 15 september 2009, KST 134715.
5. Instituut voor bouwrecht, Tijdschrift voor Bouwrecht, jaargang 3 - nr. 1 - januari 2010 (editie over de crisis- en herstelwet).
6. Friese Milieu Federatie, Biodiversiteit met recht beschermd: inzicht in en uitleg over de toepassing van de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving, maart 2010.
7. Prof. dr. Ch. W. Backes, Hoofdpijnen Natuurbeschermingsrecht, Sdu Uitgevers, 2009.
8. Provincie Limburg, Mededeling ten behoeve van de Statencommissie voor het Fysieke Domein van 18 juni 2010.



## Bijlage 1: Toelichting toetsingskader

### Inleiding

De Nederlandse natuurwetgeving valt uiteen in gebiedbescherming en soortbescherming. De gebiedbescherming omvat de Ecologische Hoofdstructuur en de Natura 2000-gebieden (voormalige Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Beschermde natuurmonumenten). In de aangewezen Natura 2000-gebieden is een gebieds-specifiek aantal soorten beschermd in verband met de aanwijzing.

Natura 2000-gebieden zijn aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 die op 1 oktober 2005 in werking is getreden. De individuele soortenbescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijn is geïmplementeerd in de Flora- en faunawet, die in 2002 in werking is getreden.

### De Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet biedt de juridische basis voor de aanwijzing en de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. Hierbij worden drie typen gebieden onderscheiden:

- Natura 2000-gebieden. Dit zijn de gebieden die zijn aangewezen als Speciale Beschermingszone (SBZ) in het kader van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn;
- Beschermde natuurmonumenten. Dit zijn de gebieden die onder de oude Natuurbeschermingswet waren aangewezen als Staatsnatuurmonument of Beschermd natuurmonument. De status van Beschermd natuurmonument vervalt als een gebied tevens deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied;
- Gebieden die de minister van LNV aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichting zoals wetlands.

Onderhavig project kan negatieve effecten hebben op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten die zich binnen de begrenzing daarvan bevinden. De derde categorie gebieden is derhalve niet aan de orde. Doordat de beschermde natuurmonumenten samenvallen met de Natura 2000-gebieden, is hierop ook het Natura 2000 regime van toepassing. Hieronder zal derhalve nader op het toetsingskader voor Natura 2000 worden ingegaan.

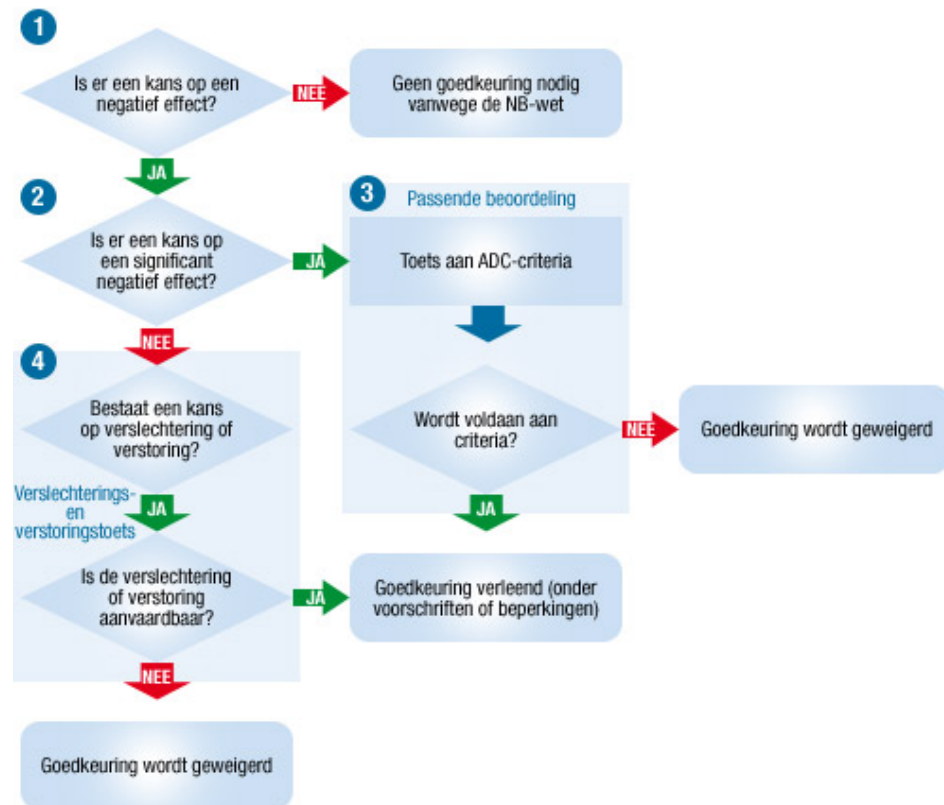
Zowel op formeel in het kader van Natura 2000 aangewezen gebieden (in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn) als op bij de Europese Commissie aangemelde gebieden zijn rechtsgevolgen van toepassing op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (art. 19d e.v.). De informatie aangaande begrenzing en vogelsoorten en habitats met betrekking tot de aanwijzingen (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn) zoals door het ministerie van LNV op haar website [www.minlnv.nl](http://www.minlnv.nl) blijft daarom van kracht totdat de betreffende Natura 2000-aanwijzingen definitief zijn.

Hierbij wijst het ministerie erop dat blijkens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State daarnaast ook rekening dient te worden gehouden met voorgenomen gebiedsuitbreidingen (en mogelijk ook bepaalde andere wijzigingen) zoals opgenomen in de ontwerpbesluiten.

Het toetsingskader van de Natuurbeschermingswet 1998 kent voor Natura 2000 vier onderdelen:

1. Oriëntatiefase of vooroverleg
2. Verslechteringstoets
3. of Passende Beoordeling
4. als mogelijke vervolgstap op een passende beoordeling, toets op ADC-criteria (alternatieventoets + dwingende redenen van groot openbaar belang+ compensatie).

In het vooroverleg staat de volgende vraag centraal: *'is er kans op significant negatief effect?'* Afhankelijk van het antwoord op deze vraag dient een verschillend toetsingsspoor gevolgd te worden. In onderstaand schema zijn de verschillende scenario's van een habitattoets schematisch weergegeven (LNV, 2005). Aangezien een significant effect als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling niet zonder meer kan worden uitgesloten is de voorliggende toets opgesteld in de vorm van een passende beoordeling.



**Figuur 1:** Schematische weergave toetsingsvarianten van de habitattoets (Bron: VROM dossier Ruimtelijke plannen Habitattoets ([www.vrom.nl](http://www.vrom.nl))).

Op grond van wijziging van de Natuurbeschermingswet per 1 februari 2009 leidt een verstoring (linker kolom figuur 1) niet tot een vergunningetraject. In een passende beoordeling dient beoordeeld te worden of het project (afzonderlijk of in combinatie met andere projecten en handelingen) significant gevolgen kan hebben voor het gebied. Het uitvoeren van onderzoek naar het bepalen van de kans op significante effecten en de passende beoordeling zijn vormvrij: er zijn geen formats voor het uitvoeren van het onderzoek, noch voor het beoordelen van de kwaliteit van het onderzoek (Broekmeyer *et al*, 2008), richtlijnen voor een effectenstudie of significantietoets zijn eveneens niet opgelegd vanuit het bevoegd gezag (Broekmeyer, 2006).

In oktober 2005 is het Concept Natura 2000-Doelendocument gepubliceerd. Hierin zijn onder meer per Natura 2000-gebied de belangrijkste kernopgave opgenomen en de hoofdlijnen van de doelen op gebiedsniveau. In oktober 2006 zijn de concept ontwerpbesluiten gepubliceerd voor de eerste tranche Natura 2000-gebieden.

De inspraak procedure is in februari 2007 afgerond. Na verwerking van ingebrachte zienswijzen stelt het Ministerie van LNV het definitieve aanwijzingsbesluit vast.

Binnen 3 jaar na vaststelling van het aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied dient een beheerplan voor het gebied te worden opgesteld. In het plan worden de natuurdoelen (de zogenaamde instandhoudingsdoelen) geconcretiseerd en wordt beschreven welke beleids- en beheersmaatregelen nodig zijn om deze doelen te realiseren. Het beheerplan is een nadere uitwerking van de instandhoudingsdoelen die de minister van LNV voor alle gebieden vaststelt. Het plan geeft duidelijkheid aan beheerders, gebruikers en belanghebbenden over de vraag welke activiteiten in het gebied getoetst moeten worden en voor welke activiteiten geen vergunning nodig is. Het beheerplan is mede het toetsingskader voor de beoordeling van een vergunningsaanvraag.

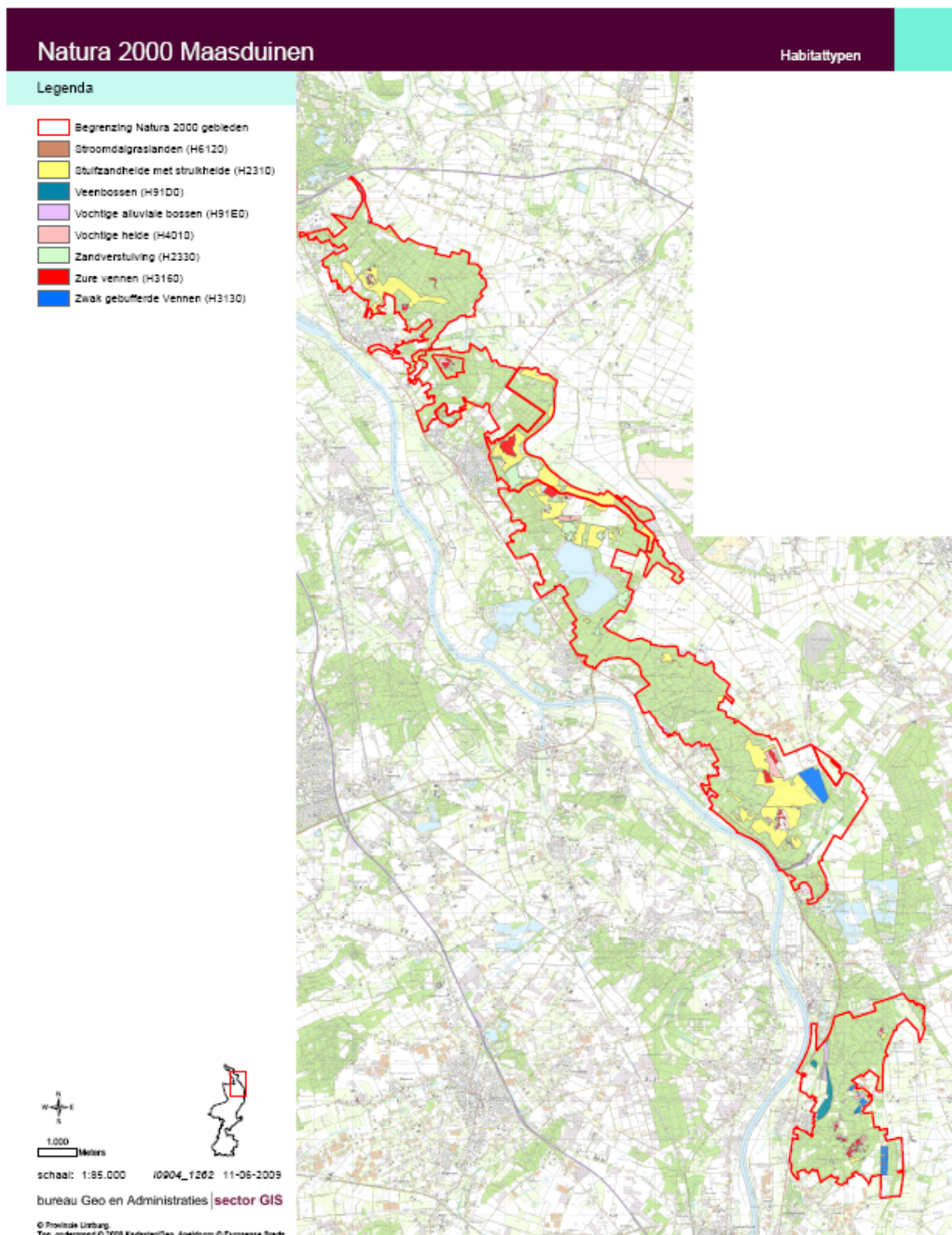
Het referentiekader voor de voorliggende toetsing wordt gevormd door de meest recente vastgestelde documenten in de bovenbeschreven procedure rond aanwijzing van de Natura 2000-gebieden. De stand van zaken kan per gebied verschillen. Voor alle gebieden zijn de instandhoudingsdoelen in conceptvorm bekend of in definitieve vorm vastgesteld. Voor geen van de gebieden is reeds een afgerond beheerplan beschikbaar. Daarmee kan voor alle gebieden de toetsing in ieder geval plaatsvinden aan de instandhoudingsdoelen; toetsing aan de beheerplannen is (nog) niet mogelijk.

Voor zover de beheerder beschikt over werkversies van de beheerplannen vindt een oriëntatie plaats op waardevrije informatie in die documenten, die zeker in een definitieve vorm van de beheerplannen onveranderd zal worden gepresenteerd. Het gaat dan om bijvoorbeeld de locaties van de kwetsbare vegetaties binnen het Natura 2000-gebied.



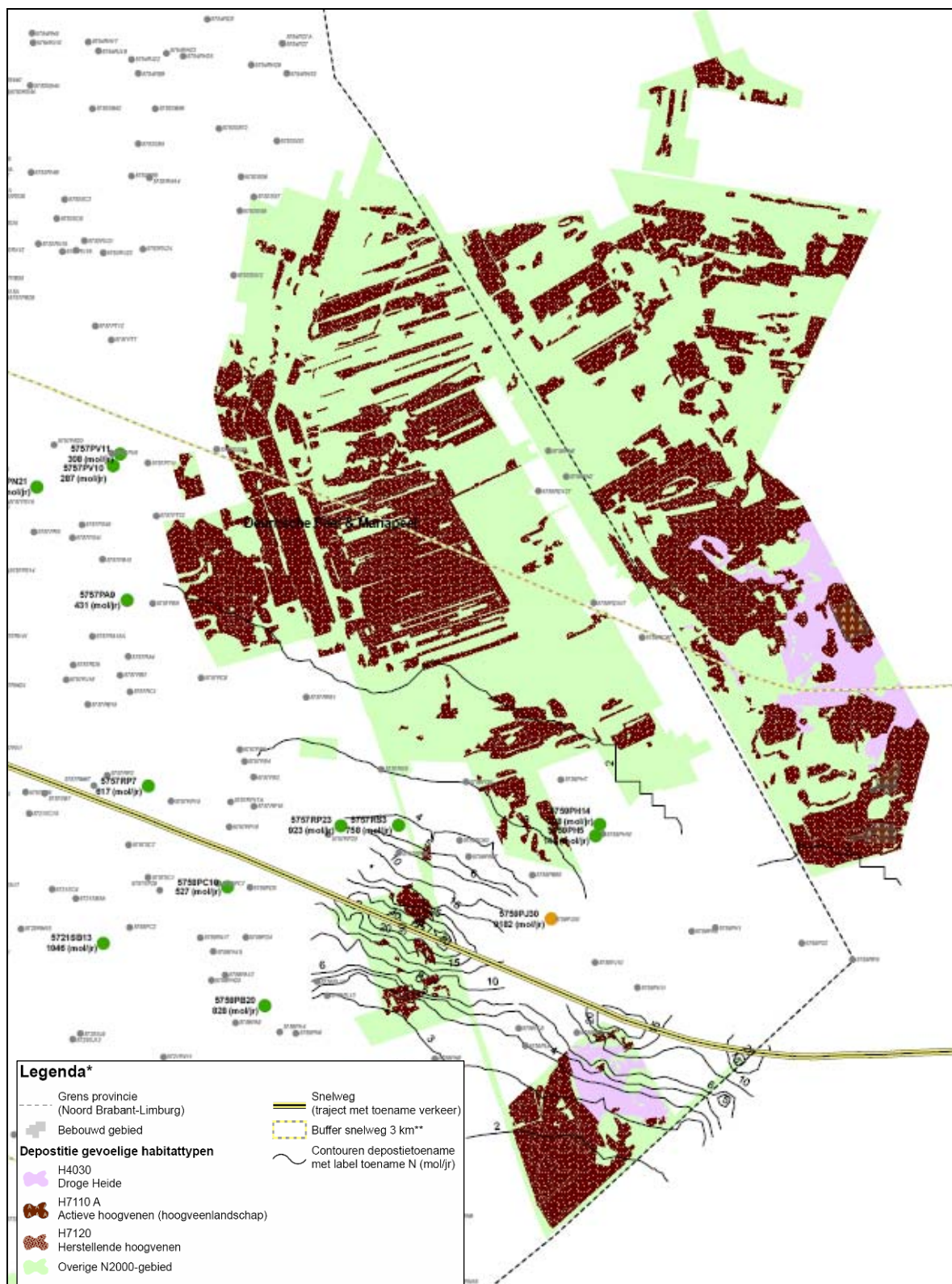


## Bijlage 2: Verspreidingskaart habitattypen Maasduinen





### Bijlage 3: Verspreidingskaart habitattypen Deurnsche Peel en Mariapeel



## **Bijlage 4: Resultaten stikstofdepositie bedrijven Deurnsche Peel & Mariapeel**

Vervallen



## Bijlage 5: Resultaten stikstofdepositie Maasduinen als gevolg van wegverkeer (totale Natura 2000-gebied en per habitattypen)

