



Cabooter Railcargo BV  
Horsterweg 221  
5928 ND VENLO

Ons kenmerk DOC 00272915  
Zaaknummer 2019-206186  
Bijlage(n) 2

Maastricht 28 juni 2022  
Verzonden 11 juli 2022

## Besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg

# Vergunning

## Artikel 2.7, tweede lid, Wet natuurbescherming

### Railterminal te Venlo

Zaaknummer: 2019-206186

# 1 Besluit

## Onderwerp

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 3 september 2019 een aanvraag om een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming ontvangen van Cabooter Railcargo BV. De aanvraag betreft het exploiteren van een railterminal gelegen aan de Piri Reisweg 20 te Venlo. De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer 2019-206186.

## Besluit

Gelet op de bepalingen van de Wet natuurbescherming besluiten wij:

1. Aan Cabooter Railcargo BV, Horsterweg 221, 5928 ND te Venlo de op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming vereiste vergunning te verlenen voor het exploiteren van een railterminal, gelegen nabij de Natura 2000-gebieden, zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze vergunning.
2. dat aan deze vergunning de in hoofdstuk 2 vermelde voorschriften verbonden zijn;
3. dat de volgende stukken, behorende bij de aanvraag onderdeel uit maken van deze vergunning, tenzij daarvan op basis van de aan dit besluit verbonden voorschriften mag of moet worden afgeweken:
  - Aanvraagformulier vergunning Wnb en de module gebiedsbescherming, ingediend d.d. 15 januari 2018 door aanvrager;
  - AERIUS-berekening met kenmerk RfKx55F6XxiJ, datum berekening 21 februari 2022;
  - Cabooter Railterminal Greenport Venlo, ecologische effectbeoordeling stikstofdepositie, projectnummer 419581.100 d.d. 24 mei 2022, ingediend d.d. 25 mei 2022.

Gedeputeerde Staten van Limburg

  
voorzitter

  
secretaris

## Afschriften

Dit besluit is verzonden aan de aanvrager van de vergunning. Een afschrift van dit besluit is verzonden aan:

- Antea Group, XXX, Postbus 959, 6200 AZ te Maastricht, ter kennisname;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venlo, postbus 3434, 5902 RK te Venlo, ter kennisname;
- Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, p.a. Omgevingsdienst Brabant-Noord, t.a.v. Groene Wetten Vergunningverlening, Postbus 88, 5430 AB te Cuijk, ter kennisname;
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, Postfach 30 08 65, 40408 Düsseldorf Deutschland, ter kennisname.

## Rechtsbescherming

Het ontwerp van het besluit op de aanvraag heeft gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen in het gouvernement te Maastricht. Gedurende deze termijn kon eenieder bij ons college schriftelijk dan wel mondeling zienswijzen over dit ontwerp naar voren brengen. Binnen de termijn waarin de aanvraag en het ontwerpbesluit ter inzage hebben gelegen zijn geen zienswijzen ingediend.

Als dit besluit uw belang rechtstreeks raakt en u het met de inhoud van dit besluit niet eens bent, kunt u, tegen betaling van de verschuldigde griffierechten, beroep instellen bij de Rechtbank Limburg. Ook niet-belanghebbenden kunnen rechtstreeks in beroep bij de Rechtbank Limburg, mits zij een zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerpbesluit. U moet dan binnen zes weken na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd een beroepschrift indienen. Van deze terinzagelegging wordt kennis gegeven op [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl). Op deze procedure is de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het beroepschrift moet worden ondertekend en ten minste bevatten: de naam en het adres van de indiener; de datum; een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht alsmede de redenen van het beroep (motivering). Het beroepschrift moet worden gericht aan: Rechtbank Limburg, locatie Roermond, Sector Bestuursrecht; Postbus 950, 6040 AZ Roermond. Als u een beroepschrift heeft ingediend, dan kunt u tevens de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg verzoeken een voorlopige voorziening te treffen. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de internetpagina van de Rechtbank Limburg, [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

## 2 Voorschriften

Aan deze vergunning worden de volgende voorschriften verbonden:

1. De vergunning heeft betrekking op het volledig exploiteren van de inrichting ten behoeve van de handling en overslag van containers, aan de Piri Reisweg 20 te Venlo. De activiteiten van de inrichting waarop deze vergunning toe ziet zijn nader beschreven in paragraaf 4.1 van dit besluit,

waarbij ten behoeve van de totale bedrijfsactiviteiten maximaal 50,2 ton NO<sub>x</sub>/jaar en 115 kg NH<sub>3</sub>/jaar mag worden geëmitteerd.

2. Deze vergunning geldt tevens voor veranderingen in de bedrijfsvoering die niet in overeenstemming zijn met deze vergunning of de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften, voor zover deze veranderingen niet kunnen leiden tot andere of grotere negatieve gevolgen voor enig Natura 2000-gebied dan ingevolge deze vergunning en de daaraan verbonden beperkingen en voorschriften zijn toegestaan.

## **3 Procedure en beoordelingskader**

### **3.1 Vergunningaanvraag**

Op 3 september 2019 hebben wij van Cabooter Railcargo BV te Venlo, een aanvraag voor een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) ontvangen. Er wordt vergunning gevraagd voor de exploitatie van een railterminal. Het project heeft een potentieel significant negatief effect op meerdere Natura 2000-gebieden. Een uitgebreide projectomschrijving is opgenomen in de aanvraag. Op 25 mei 2022 zijn aanvullende gegevens ontvangen.

De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer 2019-206186.

In aanvulling op de aanvraag hebben wij de volgende gegevens bij onze beoordeling betrokken.

- Melding Activiteitenbesluit milieubeheer, Straelseweg 33a te Velden, datum publicatie 29 januari 2021;
- Koopovereenkomst ammoniak, Straelseweg 33a te Velden, datum ondertekening 24 mei 2022.

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

### **3.2 Voorgeschiedenis**

In het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) kwamen een aantal activiteiten in aanmerking voor een vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht en kon worden volstaan met een melding. Dit gold voor activiteiten waarvan de uitstoot de toenmalige grenswaarde van maximaal 1 mol/hectare per jaar niet overschreed. Op basis van de Regeling natuurbescherming maakte de railterminal onderdeel uit van een prioritair project. Het betreft het prioritaire project "Bedrijventerrein, kassen – vestiging bedrijven". Binnen dit prioritaire project was stikstofdepositieruimte gereserveerd (segment 1) voor de activiteiten van Cabooter. Voor de railterminal is op 12 december 2018 een PAS-melding gedaan, welke toeziet op de exploitatie van de gehele inrichting.

De Raad van State oordeelde in mei 2019 dat het PAS in strijd was met de Europese Habitatrichtlijn en dat deze ondernemers alsnog een vergunning moesten aanvragen. Met het vaststellen van het legalisatieprogramma PAS-meldingen op 28 februari 2022 wordt door de overheid invulling gegeven aan de wettelijke verplichting om alle PAS-meldingen, die aan de gestelde criteria voldoen, te legaliseren.

Vanwege deze onzekerheid/onduidelijk over de legalisatie heeft Gedeputeerde Staten van Limburg in haar brief van 10 december 2019 nadrukkelijk voorgesteld het proces van vergunningverlening te laten prevaleren en (vooralsnog) niet af te wachten op de landelijke ontwikkelingen. Daartoe is onderhavige aanvraag ingediend. Nu onderhavig project met een separate vergunning gelegaliseerd wordt behoeft voor deze melding geen stikstofruimte meer te worden gezocht in de gebiedsgerichte aanpak.

### **3.3 Procedure**

Op 6 december 2017 hebben wij besloten de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing te verklaren op de voorbereiding van besluiten op aanvragen om een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb ([www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)).

### **3.4 Bevoegd gezag**

Omdat het initiatief plaats vindt in de provincie Limburg zijn wij op grond van artikel 1.3 van de Wnb bevoegd om op de aanvraag te beslissen. Bij ons besluit betrekken wij tevens de gevolgen voor Natura 2000-gebieden buiten onze provinciegrens en/of buiten Nederland.

### **3.5 Instemming**

De effecten van stikstofdepositie van het project hebben ook invloed op Natura 2000-gebieden die (deels) op het grondgebied van een andere provincie liggen. Op grond van artikel 1.3, vierde lid, van de Wnb hebben wij de ontwerpbeschikking aan het college van Gedeputeerde Staten van deze provincie gestuurd. Er bestaat overeenstemming over het besluit.

### **3.6 Overige regelgeving**

Bij de beoordeling van onderhavige aanvraag zijn andere aspecten dan gerelateerd aan de Wnb en de daarbij behorende regelgeving niet betrokken. De Wnb en bijbehorende regelgeving zoals de Omgevingsverordening Limburg 2014 (hoofdstuk 3) zijn gericht op de bescherming van natuur. Een toestemming op basis van andere wet- en regelgeving kan derhalve aan de orde zijn.

### **3.7 Beoordelingskader**

#### **3.7.1 Wettelijk kader - Wet natuurbescherming**

Een verzoek om een vergunning wordt beoordeeld op basis van hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 van de Wnb. Op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb is een vergunning van Gedeputeerde Staten vereist voor het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State<sup>1</sup> (verder: Afdeling) blijkt dat een wijziging of uitbreiding van een initiatief dat stikstofdepositie tot gevolg heeft op voor stikstof gevoelige habitats en soorten binnen een Natura 2000-gebied, vergunningplichtig is op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Behoudens ongewijzigde voorzetting op basis van een verleende omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel i, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of verleende Wet natuurbeschermingsvergunning, is bij het oprichten, uitbreiden of wijzigen van het project of andere handelingen van voornoemde situaties een Wet natuurbeschermingsvergunning noodzakelijk. Uit jurisprudentie van de Afdeling<sup>2</sup> blijkt tevens dat bij de beoordeling van de aanvraag moet worden uitgegaan van de vergunde situatie met de laagste emissie in de periode vanaf de referentiedatum<sup>3</sup>.

Op 20 januari 2021 heeft de Afdeling een aantal uitspraken gedaan<sup>4</sup>. In de uitspraak heeft de Afdeling onder andere vastgesteld dat voor intern salderen, waarbij geen sprake is van een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie, niet langer een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is vereist. Als gevolg hiervan kunnen er geen vergunningen in het kader van de Wnb verleend worden voor projecten die gebaseerd zijn op 'intern salderen' en waarbij geen overige effecten, anders dan stikstofdepositie, aan de orde zijn.

Ten slotte kan bij de beoordeling van vergunningaanvragen als bedoeld in de artikelen 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming die (mede) voorzien in het veroorzaken van stikstofdepositie op een Limburgs Vogelrichtlijngebied, de door ons college bij besluit van 27 november 2012 vastgestelde Beleidslijn "Toetsing stikstofdepositie bij Limburgse Vogelrichtlijngebieden" (verder: de beleidslijn) in aanmerking worden genomen. Voorziet de betreffende vergunningaanvraag in een project en wordt deze beleidslijn in aanmerking genomen, dan dient aan de hand van een aan deze beleidslijn gerelateerde

---

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

<sup>2</sup> O.a. uitspraak van 13 november 2013, 201211640/1/R2.

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

<sup>4</sup> Uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 januari 2021, zaaknummer 201907146/1/R2 samen met 201907142/1/R2 en 201907144/1/R2

passende beoordeling te worden aangetoond dat voor zover de vergunningaanvraag voorziet in een (tijdelijke) toename van stikstofdepositie op één of meer Limburgse Vogelrichtlijngebieden bedoelde toename in de vorm van een externe saldering of anderszins wordt gemitigeerd. Volgens de beleidslijn geldt daarbij in de regel als toetsmoment 7 december 2004, hetgeen tevens veronderstelt dat in voorkomend geval dat extern wordt gesaldeerd, dit dient plaats te vinden met ammoniak/NOx-rechten die op deze datum bij de saldogevende locatie(s) aanwezig waren op grond van de Hinderwet of de Wet milieubeheer.

### **3.7.2 Beleidsregels intern en extern salderen in Limburg december 2019**

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben de 'Beleidsregel intern en extern salderen in Limburg december 2019 (hierna: Beleidsregel)' vastgesteld. In deze Beleidsregel worden onder andere voorwaarden gesteld aan extern salderen. Aangezien de Afdeling op 20 januari 2021 heeft uitgesproken dat 'intern salderen' sinds 1 januari 2020 niet langer vergunningplichtig is op basis van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming hebben wij in Provinciaal Blad Limburg 2021, nummer 1558 kennis gegeven van het besluit van GS dat bij de afhandeling van aanvragen die zijn en worden ingediend op basis van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming, de bepalingen uit de Beleidsregel 'intern en extern salderen in Limburg december 2019' over intern salderen buiten toepassing worden gelaten.

### **3.7.3 Buitenlands toetsingskader**

Wanneer een vergunningaanvraag voor een project voorziet in stikstofdepositie op één of meer stikstofgevoelige buitenlandse Natura 2000-gebieden volgt uit de uitspraak van de Afdeling van 16 april 2014 inzake RWE Eemshaven (201304768/1/R2), dat ter beantwoording van de vraag of de aangevraagde situatie significante effecten op deze gebieden kan hebben, toepassing kan worden gegeven aan het daarvoor relevante buitenlands toetsingskader.

## 4 Overwegingen

### 4.1 Aangevraagde situatie

Trade Port Noord is een strategische Triple A locatie met uitstekende vestigingscriteria als basis. Het gebied is 400 hectare groot en geeft ondernemers in de sectoren logistiek, agrofood en maakindustrie de ruimte voor grootschalige bedrijvigheid. Trade Port Noord is al jaren de Nederlandse én Europese hotspot voor vele logistieke dienstverleners. De uitstekende bereikbaarheid en transportmogelijkheden bieden zowel aan reeds gevestigde bedrijven als aan nieuwkomers uitstekende vervoersoplossingen naar de mainports en naar het achterland. Trade Port Noord is gelegen tussen de mainports Rotterdam, Antwerpen en Schiphol en het Europese achterland en kenmerkt zich door zijn uitstekende bereikbaarheid. Zowel via de weg, water, rail en lucht kent het gebied uitstekende verbindingen.

Het plangebied Trade Port Noord is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo. Het Klavertje 4-gebied is een omvangrijk werklandschap (bedrijventerrein) aan de westzijde van Venlo. Trade Port Noord ligt ten noordwesten van Venlo, ten noorden van de A67, ten westen van de A73 en tussen de Sevenumseweg en de Grubbenvorsterweg en de spoorlijn Venlo-Eindhoven. Onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is de grootste binnenlandse railterminal, Railterminal Greenport Venlo, die een directe aansluiting heeft op het gebied Trade Port Noord in Venlo. Zo ontstaat een betere verbinding met de haven Rotterdam en naar het Verre Oosten door de verbinding met de Nieuwe Zijderoute.

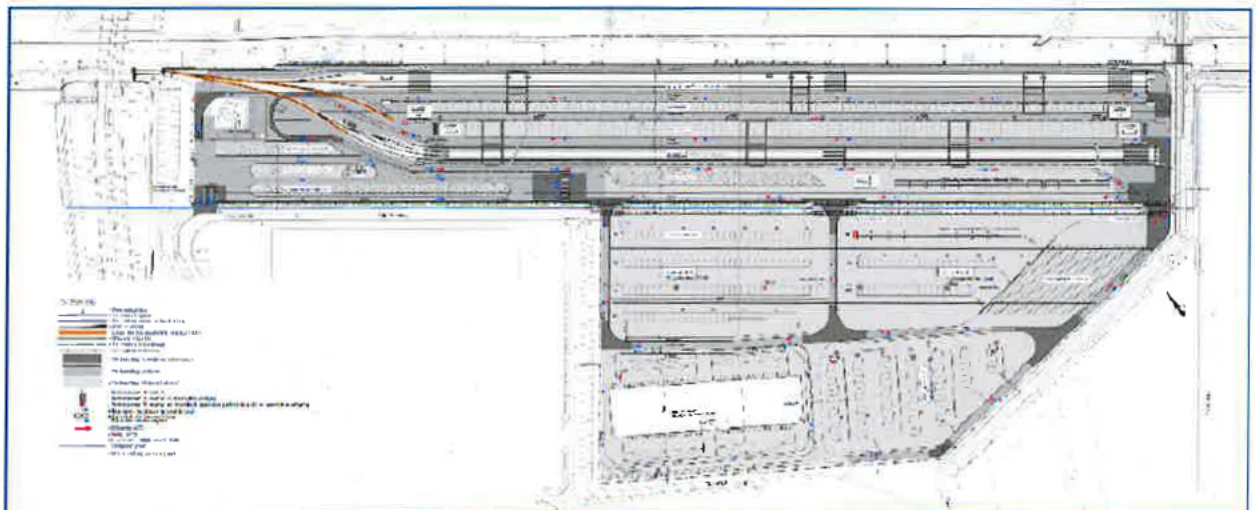
De railterminal is belangrijk voor de economische ontwikkeling van Limburg en Noord-Limburg in het bijzonder vanwege zijn "extended gate" functie, een zogenoemde binnenlandse terminal die direct verbonden is met de zeeterminals en als cruciale "Hub" functie dient voor de logistieke hotspot Venlo-Venray. Anderzijds heeft de railterminal tot doel om een modal shift te bewerkstelligen waarin fossiel vrachtverkeer van de weg naar het elektrisch vrachtverkeer over het spoor wordt bevorderd. Op de railterminal kunnen per dag 12 treinen worden geladen en gelost. Dit zorgt voor minder vrachtwagens op de weg, één (XXL)-trein van 740 meter heeft dezelfde capaciteit als 56 vrachtwagens.

De railterminal is gelegen aan de noordwestzijde van Venlo aan de spoorlijn Venlo – Eindhoven ter hoogte van de N295, en is bestemd voor zowel continentaal als intercontinentaal vervoer. De continentale containers (kortstondig verblijf) worden voor een belangrijk deel onder de Rail Mounted Gantry kraan (portaalkraan) in de stack geplaatst. De intercontinentale containers (langdurig verblijf) worden opgeslagen op een extern gelegen stackgebied met handling door reachstackers. Het transport tussen de hoofdterminal en de externe stack vindt plaats door Multi Transport Systems en terminal trekkers. Naast treinen worden de containers ook aangeboden via vrachtwagens. In onderstaande figuur is het gebied van de planontwikkeling inclusief de directe omgeving globaal in beeld gebracht.



**Figuur 1** Globale ligging planontwikkeling (paars omlijnd) inclusief directe omgeving

De inrichting van het terrein met de aansluitingen op de bestaande spoorlijn wordt in onderstaande figuur zichtbaar.



**Figuur 2** Terreinindeling

Voor de berekeningen is het rekenprogramma AERIUS Calculator gebruikt. AERIUS Calculator is het door de wet verplicht gestelde rekenprogramma. In de berekening zijn de volgende bronnen met een emissie NO<sub>x</sub> en/of NH<sub>3</sub> toebehorend aan de inrichting meegenomen:

- Railverkeer (spoorweg), rijden diesellocomotieven;
- Railverkeer (emplacement), rangeren diesellocomotieven

- Railverkeer (emplacement), stationair diesellocomotieven
- Terminalterrein, reachstacker
- Terminalterrein, MTS
- Terminalterrein, terminal trekker
- Verkeersnetwerk

#### 4.1.1 Railverkeer

Op de railterminal vinden er rangeerbewegingen plaats met goederentreinen. De aan- en afvoer van containers vindt grotendeels middels diesellocomotieven plaats (vrachtwagens verzorgen de overige aan- en afvoer). Voor onderhavig railterminal is hiervoor een representatieve bedrijfssituatie opgesteld. Op basis van bovenstaande uitgangspunten en de emissiefactoren voor diesellocomotieven uit de richtlijn UIC 1999 is berekend wat de jaaremissie NO<sub>x</sub> is voor rangeren en rijden. Er is rekening gehouden met gemiddeld 30 minuten stationair draaien per dloc. Bij langere wachttijden worden de diesellocomotieven uitgezet. Voor het rijden is uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 10 km/uur. Dit leidt tot 0,5 uur rijden/manoeuvreren per trein (2,5 kilometer gemodelleerd (heen en terug)). Voor het rangeren met diesellocomotieven is uitgegaan van 10 minuten per trein. Voor deze activiteiten zijn de brongegevens zoals weergegeven in tabel 1 gebruikt om de emissie te berekenen.

Aantal diesellocomotieven	Bedrijfsduur (uur)	Vermogen (kW)	Lastfactor (%)	Emissiefactor (g/kWh)	Ton NO <sub>x</sub> / jaar
4.489 (rijden)	0,5	1.180	75	12	23,8
4.489 (rangeren)	0,17	1.180	100	12	10,8
4.489 (stationair draaien)	0,5	1.180	20	12	6,4
<b>Totaal</b>					<b>41</b>

Tabel 1 Emissies diesellocomotieven, exploitatiefase Railterminal Greenport Venlo

De emissies van de diesellocomotieven ten gevolge van het rijden zijn gemodelleerd als lijnbron. Ten gevolge van het rangeren en het stationair draaien is gebruik gemaakt van een oppervlakte bron ter plaatse van de terminalsposen.

#### 4.1.2 Mobiele werktuigen (reachstacker, MTS, terminal trekker)

Op het terrein van de inrichting worden verschillende mobiele werktuigen ingezet. RMG (Rail Mounted Gantry) kranen verzorgen het in- en uitladen van de containers vanaf de treinen en vrachtwagens en het plaatsen van continentale containers in de stack. Reachstackers zorgen voor ondersteuning van dit proces. De RMG kranen zijn aangesloten op het stroomnet en kennen daardoor geen uitstoot van NO<sub>x</sub> en/of NH<sub>3</sub>. Deze kranen worden zodoende verder niet meegenomen in de berekening. Het MTS (Multi Transport System) en de terminal trekker verzorgen het vervoer van de intercontinentale containers van en naar de externe stack aan de zuidzijde van het terrein. Hier worden de containers middels reachstackers in en uit de externe stack geplaatst. De reachstackers zijn 13 uur per dag in bedrijf, dit is 24.200 uur per jaar. Het MTS legt circa 70 'roundtrips' af per dag en de terminal trekker 39 'roundtrips'. Een 'roundtrip' beslaat ongeveer 3,5 kilometer afstand en de gemiddelde snelheid van het MTS en de terminal trekker is circa 25 km/uur. De bedrijfsduur voor het MTS komt hiermee op circa  $(70 \times 3,5 / 25 =)$  9,8 uur per dag en voor de terminal trekker op circa  $(39 \times 3,5 / 25 =)$  5,46 uur per dag. Dit is

respectievelijk 3.577 uur per jaar voor het MTS en 1.993 uur voor de terminal trekker. Voor deze activiteiten zijn de brongegevens zoals weergegeven in tabel 2 gebruikt om de emissie te berekenen.

Mobiele werktuigen	Bedrijfsduur (uur)	Vermogen (kW)	Lastfactor (%)	Emissiefactor (g/kWh)	Kg NOx / jaar
Reachstacker	24.199,5	250	75	0,36	1.796,8
MTS	3.577	150	75	0,36	159,3
Terminal trekker	1.992,9	500	75	0,36	295,9
<b>Totaal</b>					<b>2.252,0</b>

**Tabel 2** Emissies mobiele werktuigen, exploitatiefase Railterminal Greenport Venlo

De emissies van de mobiele werktuigen zijn als vlakbron over het terrein van de inrichting gemodelleerd, met de standaard emissiekenmerken uit AERIUS Calculator.

#### 4.1.3 Verkeersnetwerk binnen de inrichting

Ten behoeve van de aan- en afvoer van en naar het emplacement is naast de genoemde treinbewegingen ook sprake van het gebruik van vrachtwagens en personenwagens. Hierbij zijn op het terrein van de inrichting twee verschillende routes te onderscheiden. Dit zijn:

- Verkeer dat aankomt en vertrekt via de hoofdboort
- Verkeer dat aankomt en vertrekt via het crossdock

Voor deze activiteiten zijn de brongegevens zoals weergegeven in tabel 3 gebruikt om de emissie te berekenen.

Locatie	Aantal	Bewegingen per gemiddelde weekdag
Hoofdboort vrachtwagens	505	1.010
Hoofdboort personenwagens	52	104
Crossdock vrachtwagens	189	378
Crossdock personenwagens	52	104
<b>Totaal</b>		

**Tabel 3** Brongegevens verkeer binnen de inrichting, exploitatiefase Railterminal Greenport Venlo

Het verkeer binnen de inrichting is, vanwege het manoeuvreren gemodelleerd als wegtype 'binnen de bebouwde kom' met 100% stagnatie. De gebruikte emissiefactoren komen hiermee overeen met het snelheidstype 'stagnerend stadsverkeer' wat leidt tot een berekening met de hoogste emissiefactoren. De voertuigen zijn gemodelleerd als lijnbron, met de standaard emissiekenmerken uit AERIUS Calculator.

#### 4.1.4 Verkeersnetwerk van en naar de inrichting

Aangenomen is dat 50% van het verkeer vanaf de A73 komt en 50% vanaf de A67. In onderstaande tabellen is het aantal in te zetten vrachtwagens en personenwagens weergegeven. Voor deze activiteiten zijn de brongegevens zoals weergegeven in tabel 4 gebruikt om de emissie te berekenen.

Locatie	Aantal	Bewegingen per gemiddelde weekdag
Vanaf A73 - vrachtwagens	347	694
Vanaf A73 - personenwagens	52	104
Vanaf A67 - vrachtwagens	347	694
Vanaf A67 - personenwagens	52	104
<b>Totaal</b>		

**Tabel 4** *Brongegevens verkeer van en naar de inrichting, exploitatiefase Railterminal Greenport Venlo*

Het verkeer buiten de inrichting is meegenomen in de berekening totdat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Hiervan is sprake op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en stop- en rijgedrag niet, dan wel niet meer, onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg kan bevinden. Het verkeer is gemodelleerd in zuidelijke richting tot aan de kruising met de N556 en in noordelijke richting tot aan de kruising met de Logistiekweg.

De totaal berekende emissie als gevolg van alle gemodelleerde verkeersbewegingen bedraagt 6.977 kg. NOx en 115 kg. NH3.

## 4.2 Effectbeoordeling

Het project ligt niet in een Natura 2000-gebied, het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Maasduinen' ligt op ca. 6 kilometer afstand ten noordoosten van het project. Voor het berekenen van stikstofdepositie geldt een afstandsgrens van 25 kilometer. Binnen deze afstand zijn in totaal 8 Nederlandse alsmede enkele Duitse Natura 2000-gebieden gelegen.

### 4.2.1 Effectenindicator

De exploitatie van de Railterminal Greenport Venlo kan mogelijk negatieve (significante) effecten hebben op kwalificerende habitats en soorten van de omliggende Natura 2000-gebieden. Teneinde deze effecten in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de Effectenindicator (op basis van de activiteiten 'spoorlijn' en 'weg'). Gezien de aard van de aangevraagde activiteit zijn de volgende (mogelijke) negatieve effecten niet bij voorbaat uit te sluiten:

- Oppervlakteverlies
- Versnippering
- Verzuring en vermesting
- Verontreiniging
- Verdroging
- Verstoring door geluid
- Verstoring door licht
- Verstoring door trilling
- Optische verstoring
- Verandering in populatiedynamiek

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Maasduinen' ligt op een afstand van ca. 6 km. Gezien de afstand tot dit en andere (> 7 km) beschermde natuurgebieden, de ligging van het project tussen snelwegen en provinciale wegen en de aard van de bedrijfsvoering (transportbewegingen) is alleen verzuring en vermisting (stikstofdepositie) een effect met een reikwijdte tot in beschermde natuurgebieden. De overige effecten zijn blijkens het gestelde in de aanvraag niet van invloed op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. In de aanvraag is vervolgens een ecologische effectbeoordeling opgenomen waarin de effecten van verzuring en vermisting verder in beeld zijn gebracht.

De Railterminal Greenport Venlo betreft een nieuwe inrichting, er is daarmee geen sprake van referentiesituatie. Voor de oprichting is derhalve uitgegaan van de emissies zoals toegelicht in paragraaf 4.1 en getotaliseerd in tabel 5.

Bron	Kg NOx / jaar	Kg NH3 / jaar
Diesellocomotieven	40.957	
Werktuigen	2.252	
Verkeer	6.977	114,6
<b>Totaal</b>	<b>50.186</b>	<b>115</b>

*Tabel 5 Exploitatie Railterminal Greenport Venlo na oprichting*

Voor het project zijn depositieberekeningen uitgevoerd om de effecten van het project op de stikstofdepositie te bepalen.

- Berekening waarbij het verschil is bepaald tussen de saldogevende locatie en de beoogde situatie (exploitatie) van de Railterminal Greenport Venlo. Daarbij zijn de rekenresultaten van de salderingssituatie afgetrokken van de rekenresultaten van de beoogde situatie (bijlage 1 van dit besluit). Het verschil (exploitatie minus saldering) is de bijdrage van het project aan de stikstofdepositie (projectbijdrage exploitatiefase).
- Een berekening waarbij de effecten op de buitenlandse Natura 2000-gebieden zijn bepaald (bijlage 2 van dit besluit).

#### **4.2.2 Externe saldering**

Uit de aanvraag blijkt dat de aanvrager ter mitigatie van de in de aanvraag voorziene toename van stikstofdepositie op de betrokken Vogel- en Habitatrichtlijngebieden ammoniakrechten heeft opgekocht van de locatie Straelseweg 33a te Velden. Voor de opgekochte ammoniakrechten van de saldogevende locatie, zoals weergegeven in onderstaande tabel 6, bestond blijkens de milieuvergunning afgegeven op 23 juli 1984 nog steeds toestemming op 7 december 2004. Ook sinds 7 december 2004 heeft voor deze opgekochte ammoniakrechten onverkort toestemming bestaan, blijkens de op 17 oktober 2006 gedane melding op grond van het Besluit landbouwbedrijven milieubeheer. Laatstgenoemde melding is de uitgangssituatie voor de externe saldering, als zijnde de situatie met de laagste emissie.

Tussen de in de aanvraag voorziene toename van stikstofdepositie op de betrokken Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en de afname van stikstofdepositie op deze gebieden als gevolg van de voorgestelde saldering, bestaat directe samenhang. Relevant in dit verband is mede dat de gedane melding op grond van het Besluit landbouwbedrijven milieubeheer voor de saldogevende locatie, ter

hoogte van de opgekochte ammoniakrechten daadwerkelijk is vervallen ten gunste van de voorliggende aanvraag. Dit blijkt uit de publicatie op 29 januari 2021 betreffende het vervallen van de hiervoor aangehaalde melding in verband met de voorliggende vergunningaanvraag en de tussen aanvrager en de eigenaar van de saldogevende locatie op 25 mei 2022 gesloten overeenkomst, waarin de ter mitigatie van de toename opgekochte ammoniakrechten zijn vastgelegd.

De capaciteit waarmee gesaldeerd wordt is aantoonbaar feitelijk gerealiseerd. Bij de vergunning is 70% van de N-emissie van de feitelijk gerealiseerde capaciteit van de saldogevende activiteit betrokken.

Type	Code RAV Bijlage 1	Aantal dieren	Emissie (kg NH <sub>3</sub> / dier / jaar)	Aantal dieren (70%)	Emissie 70% (NH <sub>3</sub> / totaal / jaar)
Melkkoeien	A1.100	100	13	70	910
Jongvee	A3.100	82	4,40	57	250,8
				<b>Totaal</b>	<b>1.160,8</b>

Tabel 6 Vervallen ammoniakrechten Straelseweg 33a te Velden

#### 4.2.3 Ecologische effectbeoordeling algemeen

Bij een ecologische effectbeoordeling staat met name de kritische depositiewaarde centraal. Met kritische depositiewaarde, op basis van het meest recente beschikbare wetenschappelijk onderzoek (Van Dobben et al. 2012), wordt bedoeld:

*De grens waarboven het risico niet kan worden uitgesloten dat de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische depositie.*

Een kritisch depositieniveau is gedefinieerd als de maximaal toelaatbare hoeveelheid atmosferische depositie waarbij, volgens de huidige wetenschappelijke kennis, negatieve effecten op de structuur en de functies van ecosystemen niet voor komen. Wanneer de atmosferische depositie hoger is dan de kritische depositiewaarde van het habitatype of het leefgebied van Habitat- of Vogelrichtlijnsoorten bestaat een risico op een significant negatief effect, waardoor geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen mogelijk niet duurzaam kunnen worden gerealiseerd. Dat betekent dus niet automatisch dat ook daadwerkelijk sprake is van negatieve effecten. Dat is afhankelijk van het betreffende habitatype in het betreffende Natura 2000-gebied. De kwaliteit van een habitatype wordt bepaald door het voorkomen van kenmerkende planten- en diersoorten en de samenstelling ervan. Hoe hoger en hoe langduriger die overschrijding, hoe groter het risico op ongewenste effecten.

Uit de depositieberekening gemaakt met AERIUS Calculator blijkt dat tijdens de exploitatiefase sprake is van een depositietoename in acht Nederlandse Natura 2000-gebieden. Voor twee van deze gebieden is de stikstofdepositie kleiner dan 0,1 mol N/ha/jaar

- Meinweg (toename 0,08 mol/ha/jaar)
- Sarsven en De Banen (toename 0,08 mol/ha/jaar)

Voor de zes overige Natura 2000-gebieden is de stikstofdepositie groter dan 0,1 mol N/ha/jaar. Dit betreft de volgende Natura 2000-gebieden:

- Maasduinen (toename 0,45 mol/ha/jaar)
- Deurnsche Peel & Mariapeel (toename 0,31 mol/ha/jaar)

- Boschhuizerbergen (toename 0,22 mol/ha/jaar)
- Groote Peel (toename 0,19 mol/ha/jaar)
- Leudal (toename 0,18 mol/ha/jaar)
- Swalmdal (toename 0,12 mol/ha/jaar).

Er is voor gekozen om alleen de Natura 2000-gebieden met een stikstofdepositie groter dan 0,1 mol N/ha/jaar in detail te beoordelen. De effectbeoordeling heeft plaatsgevonden op de voor stikstof gevoelige habitattypen, zoekgebieden en leefgebieden van habitatsoorten in de zes hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden. Effecten op beide Natura 2000-gebieden met een stikstofdepositie van minder dan 0,1 mol/ha/jr., zijn generiek beoordeeld.

#### **4.2.4 Ecologische effectbeoordeling, depositie kleiner dan 0,1 mol/ha/jaar**

Voor deze gebieden is van een blijvende bijdrage aan stikstofdepositie pas sprake als die bijdrage relevant is. Een marginaal kleine toename van de depositie leidt niet tot meetbare verschillen in groeisnelheid van individuele planten. Daardoor ontstaan geen meetbare verschuivingen in concurrentiepositie, en ook geen veranderingen in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat een marginaal kleine depositietoename de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden niet meetbaar aantast. Deze conclusie blijkt als zodanig ook uit de uitgebreide ecologische effectbeoordeling.

#### **4.2.5 Ecologische effectbeoordeling, depositie groter dan 0,1 mol/ha/jaar**

Voor de zes Natura 2000-gebieden met een depositie groter dan 0,1 mol zijn de effecten op de stikstofgevoelige habitattypen, zoekgebieden en leefgebieden van habitatsoorten bepaald. De maximale depositiebijdrage in de zes Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen activiteit varieert van 0,11 mol N/ha/jr. tot maximaal 0,45 mol N/ha/jr. In de ecologische effectbeoordeling is uitgebreid beoordeeld of deze depositietoename kan hebben voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor de betreffende habitattypen, zoekgebieden en leefgebieden van habitatsoorten. Dit is voor elk Natura 2000-gebied afzonderlijk beschreven waarbij per habitatype of leefgebied een beoordeling is gegeven. Uit deze beoordeling kan geconcludeerd worden dat de berekende toename van stikstofdepositie als gevolg van de exploitatie van de Railterminal Greenport Venlo voor geen van de betrokken habitattypen, habitatsoorten en leefgebieden en Natura 2000-gebieden tot conflicten met het duurzaam behalen van de geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen zal leiden. Dit met name door de geringe toename van stikstofdepositie tot maximaal 0,45 mol N/ha/jr., de ecologische doorwerking daarvan en doordat stikstofdepositie niet de bepalende factor is.

#### **4.2.6 Overige saldering**

De exploitatie van de Railterminal Greenport Venlo zal op landelijke (en internationale) schaal een bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek door de verschuiving van vrachtverkeer van de weg naar het spoor. Naast de genoemde externe saldering zal het wegvallen van fossiel vrachtverkeer immers een aanzienlijke vermindering van stikstofdepositie tot gevolg hebben. Daarmee is sprake van invulling aan de verplichtingen uit artikel 6, lid 1 en 2, Habitatrichtlijn (instandhoudings- en herstelmaatregelen). Bij een conservatieve inschatting, waarbij 60% van de terminalcapaciteit wordt gebruikt, is er sprake van een berekende afname van 120 ton NO<sub>x</sub> op de route 'Maasvlakte 2 – Venlo' (180.000 vrachtwagens per jaar minder).

Naast de inzet van ammoniakrechten ten behoeve van externe saldering zal de tot de locatie Straelseweg 33a te Velden behorende aanwezige landbouwgrond (ca. 35 hectare) uit gebruik genomen worden en ingericht als natuur. Daarmee vervalt de mogelijkheid tot bemesting, en is dientengevolge sprake van een (berekende) afname van ruim 600 kg NH<sub>3</sub>-emissie direct naast het Natura 2000-gebied 'Maasduinen' met een berekende depositiewinst van ruim 40 mol N/ha/jaar. Met deze maatregel zal een daling van stikstofdepositie voor het betrokken Natura 2000-gebied worden gerealiseerd, waarmee eveneens voldaan wordt aan de genoemde verplichtingen uit de Habitatrichtlijn.

#### **4.3 Beoordeling stikstofeffecten Nederlandse Natura 2000-gebieden**

In relatie tot de betrokken (Nederlandse) Natura 2000-gebieden dient te worden vastgesteld dat de aanvraag betrekking heeft op het exploiteren van een activiteit, waarvoor niet eerder de vereiste toestemming als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb dan wel een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid van de Wabo jo. artikel 2.2aa, onder a, van het Bor is verleend. Vanwege de aanvrager is een met behulp van AERIUS Calculator gemaakte (verschil)berekening overgelegd (zie bijlage 1), welke inzicht verschaft in de stikstofdepositie die door de aangevraagde activiteit wordt veroorzaakt op de voor stikstof gevoelige habitattypen in de betrokken Natura 2000-gebieden. Uit deze berekening blijkt, aangevuld met de ecologische effectonderbouwing, dat de voorliggende aanvraag om een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, Wnb ten opzichte van de stikstofdepositie als gevolg van de exploitatie van de Railterminal Greenport Venlo voor geen van de betrokken habitattypen, habitatsoorten en leefgebieden en Natura 2000-gebieden zal leiden tot conflicten met het duurzaam behalen van de geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Aldus is gewaarborgd dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden in zoverre niet zullen worden aangetast door de aangevraagde activiteit. Reden waarom in zoverre kan worden ingestemd met de aangevraagde activiteit.

#### **4.4 Beoordeling stikstofeffecten buitenlandse Natura 2000-gebieden**

De aanvraag voorziet voor de Duitse Natura 2000-gebieden als opgenomen in de AERIUS bijlage niet in een toename van stikstofdepositie van 0,1 kg N/ha/jaar (7,14 mol/ha/jaar) of meer. Op basis van de Duitse toetsingsmethode voor de beoordeling van effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, kan er derhalve vanuit worden gegaan dat significante negatieve effecten op deze gebieden in zoverre zijn uitgesloten.

#### **4.5 Beoordeling overige effecten op de beschermde natuurgebieden**

Uit de aanvraag blijkt dat er als gevolg van de voorgenomen activiteit geen andere - niet aan stikstofdepositie gerelateerde - negatieve effecten (zoals geluid, trillingen, licht, grondwaterstands- en/of grondwaterkwaliteit veranderingen etc.) te verwachten zijn die de natuurlijke kenmerken van voornoemde beschermde gebieden kunnen aantasten.

#### **4.6 Conclusie**

Op grond van bovenstaande beoordeling concluderen wij dat onderhavige door aanvrager aangevraagde activiteit geen (significante) negatieve effecten zal veroorzaken op de betrokken Nederlandse en Duitse Natura 2000-gebieden, mits deze vergunning en de daaraan verbonden voorschriften worden nageleefd. Aldus is gewaarborgd dat de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden in zoverre niet zullen worden aangetast door het aangevraagde project. Reden waarom in zoverre kan worden ingestemd met de aangevraagde project.

Op grond van bovenstaande beoordeling concluderen wij dat onderhavige door aanvrager aangevraagde activiteit geen (significante) negatieve effecten zal veroorzaken op de betrokken Nederlandse en Duitse Natura 2000-gebieden, mits deze vergunning en de daaraan verbonden voorschriften worden nageleefd. De aanvraag voldoet aan de gewijzigde 'Beleidsregel intern en extern salderen in Limburg december 2019'.

Tegen deze achtergrond is vergunningverlening voor de aangevraagde activiteiten in overeenstemming met het bepaalde bij of krachtens de Wnb.