

Provincie Noord-Brabant

Logistiek Park Moerdijk

provinciaal inpassingsplan

identificatie	planstatus	
identificatiecode:	datum:	status:
NL.IMRO.9930.PIPLogistiekpark-va02	07-05-2012	voorontwerp
	07-05-2014	ontwerp
projectnummer:	06-02-2015	vastgesteld
	20-05-2016	hernieuwd vastgesteld n.a.v. uitspraak Raad van State 17- 02-2016
700103.16072.00		
projectleider:		
mr.drs. J.L. Damen		



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Inhoudsopgave toelichting

1. Inleiding	5
1.1. Logistiek Park Moerdijk	5
1.2. Provinciaal inpassingsplan	7
1.3. Achtergrond en context Logistiek Park Moerdijk	11
1.4. Ligging plangebied	13
1.5. Leeswijzer	14
2. Gebiedsvisie, nut en noodzaak, programma	15
2.1. Bestaande situatie	15
2.2. Beoogde situatie	16
2.2.1. Algemene uitgangspunten	16
2.2.2. Duurzaamheid	17
2.2.3. Stedenbouwkundig ontwerp	18
2.2.4. Beeldregieplan	26
2.2.5. Ontwikkelstrategie	27
2.3. Nut en noodzaak	30
2.3.1. Logistiek motor van Nederlandse en Noord-Brabantse economie	30
2.3.2. Ontwikkelingen en marktverwachtingen voor de logistieke sector	32
2.3.3. Locatieafweging ontwikkeling bovenregionaal logistiek park in Midden- en West-Brabant	35
2.3.4. Onderzoeken Stec Groep naar marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk	37
2.3.5. Second opinion door onafhankelijke commissie	41
2.3.6. Verwerking van second opinion in planvorming	42
2.3.7. Conclusie nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk	45
3. Ruimtelijk beleidskader	47
3.1. Rijksbeleid	47
3.2. Provinciaal beleid	50
3.3. Beleid Waterschap Brabantse Delta	57
3.4. Gemeentelijk beleid	58
3.5. Conclusie	61
4. Onderzoek	63
4.1. Afweging alternatieven, varianten en maatregelen MER	64
4.2. Bodem (en explosieven)	68
4.3. Water	69
4.4. Natuur	73
4.5. Landschap en cultureel erfgoed	79
4.6. Verkeer en vervoer	81
4.7. Milieuzonering	90
4.8. Geluid Logistiek Park Moerdijk, wegverkeerslawaaï en cumulatief	92
4.9. Geluid Haven- en industrieterrein Moerdijk	97
4.10. Luchtkwaliteit	98
4.11. Externe veiligheid	99
4.12. Brandveiligheid	103
4.13. Leidingen die niet risicorelevant zijn	104
4.14. Energie en duurzaamheid	104
4.15. Kwaliteit van de leefomgeving	110
5. Juridische planbeschrijving	113
5.1. Planvorm	113
5.2. Plansystematiek	114
5.3. Uitleg van de regels	115
6. Uitvoerbaarheid	127
6.1. Economische uitvoerbaarheid	127
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	129

Separate bijlagen:

1. Intentieovereenkomst 2007.
2. Bestuursovereenkomst realisatie gebiedsontwikkeling Moerdijk 2009.
3. Publiek Programma van Eisen.
4. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
5. Verantwoording groepsrisico.
6. Provincie Noord-Brabant. Nota van inspraak. Voorontwerp inpassingplan LPM en concept MER, versie 1 oktober 2012.
7. Studio Marco Vermeulen. Ruimtelijk Ontwerp Logistiek Park Moerdijk, februari 2011.
8. Studio Marco Vermeulen i.s.m. RBOI Rotterdam B.V. Beeldregieplan Logistiek Park Moerdijk, 12 april 2013.
9. Stec Groep. Nut & noodzaak en Ladder Logistiek Park Moerdijk, mei 2016.
10. Stec Groep. Sociaal- economische effecten LPM, 25 april 2014.
11. Samenvatting PlanMER / Milieurapport - Bovenregionaal logistiek park Midden- en West-Brabant.
12. Witteveen+Bos. Samenvatting Milieueffectrapport Logistiek Park Moerdijk, 13 november 2014.
13. Witteveen+Bos. Milieueffectrapport inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk, 13 november 2014.
14. Witteveen+Bos. PlanMER windturbines Logistiek Park Moerdijk Eindconcept, 7 mei 2012.
15. Witteveen+Bos. Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, 13 november 2014.
16. Witteveen+Bos. Passende beoordeling Logistiek Park Moerdijk, 13 november 2014.
17. Witteveen+Bos. Logistiek Park Moerdijk ontwerprapportage VO+ 3.0, 12 april 2013.
18. Witteveen+Bos. Mitigatie- en compensatieplan ecologie Logistiek Park Moerdijk, 10 december 2014.
19. Witteveen+Bos. Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk, 7 mei 2014.
20. Second opinion Logistiek Park Moerdijk, op de onderdelen 'nut en noodzaak' en werkgelegenheid, 17 december 2013.
21. Witteveen+Bos. Milieueffectrapport inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk. Separate bijlagen geraadpleegde literatuur EINDCONCEPT, 13 april 2012.
22. Witteveen+Bos. Oplegnotitie actualisatie verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoek, 13 november 2014.
23. Provincie Noord-Brabant. Nota van zienswijzen en advies commissie mer.
24. Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State inzake 1e vaststelling, 17 februari 2016, zaaknummer 201503808/1/R6, ECLI:NL:RVS:2016:399.
25. Witteveen+Bos. Actualisatie MER Logistiek Park Moerdijk, 20 mei 2016.
26. Amendement PZH, 6 februari 2015.

1. Inleiding

Dit is het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk. Dit eerste hoofdstuk bevat een toelichting op de ontwikkeling en achtergronden van Logistiek Park Moerdijk en op het doel en de uitgangspunten van dit inpassingsplan. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt op welke locatie dit inpassingsplan betrekking heeft.

Op 17 februari 2016 heeft Raad van State het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk zoals vastgesteld op 6 februari 2015 vernietigd vanwege een formeel gebrek in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zie bijlage 24 bij deze toelichting). Het voorliggende plan ziet op de hernieuwde vaststelling van het inpassingsplan nadat het genoemde gebrek is hersteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In paragraaf 1.2 onder de kop 'Proces inpassingsplan' wordt nader ingegaan op de uitspraak en de gevolgen voor dit plan.

Wijzigingen ten opzichte van het inpassingsplan zijn in het hernieuwde inpassingsplan opgenomen in deze tekstblokken, zodat in één overzicht de wijzigingen ten opzichte van het eerdere besluit duidelijk zijn.

1.1. Logistiek Park Moerdijk

De kwalitatief hoogwaardige infrastructuur van Nederland heeft van ons land een logistiek centrum voor Noordwest-Europa gemaakt. Mede dankzij de aanwezigheid van de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol is Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor buitenlandse ondernemingen die hun goederen van hieruit verder distribueren. Binnen Nederland is er een grote behoefte aan relatief grote, kwalitatief hoogwaardige locaties voor logistiek met een uitstekende multimodale ontsluiting. De regio West-Brabant biedt volop kansen voor deze doelgroep.

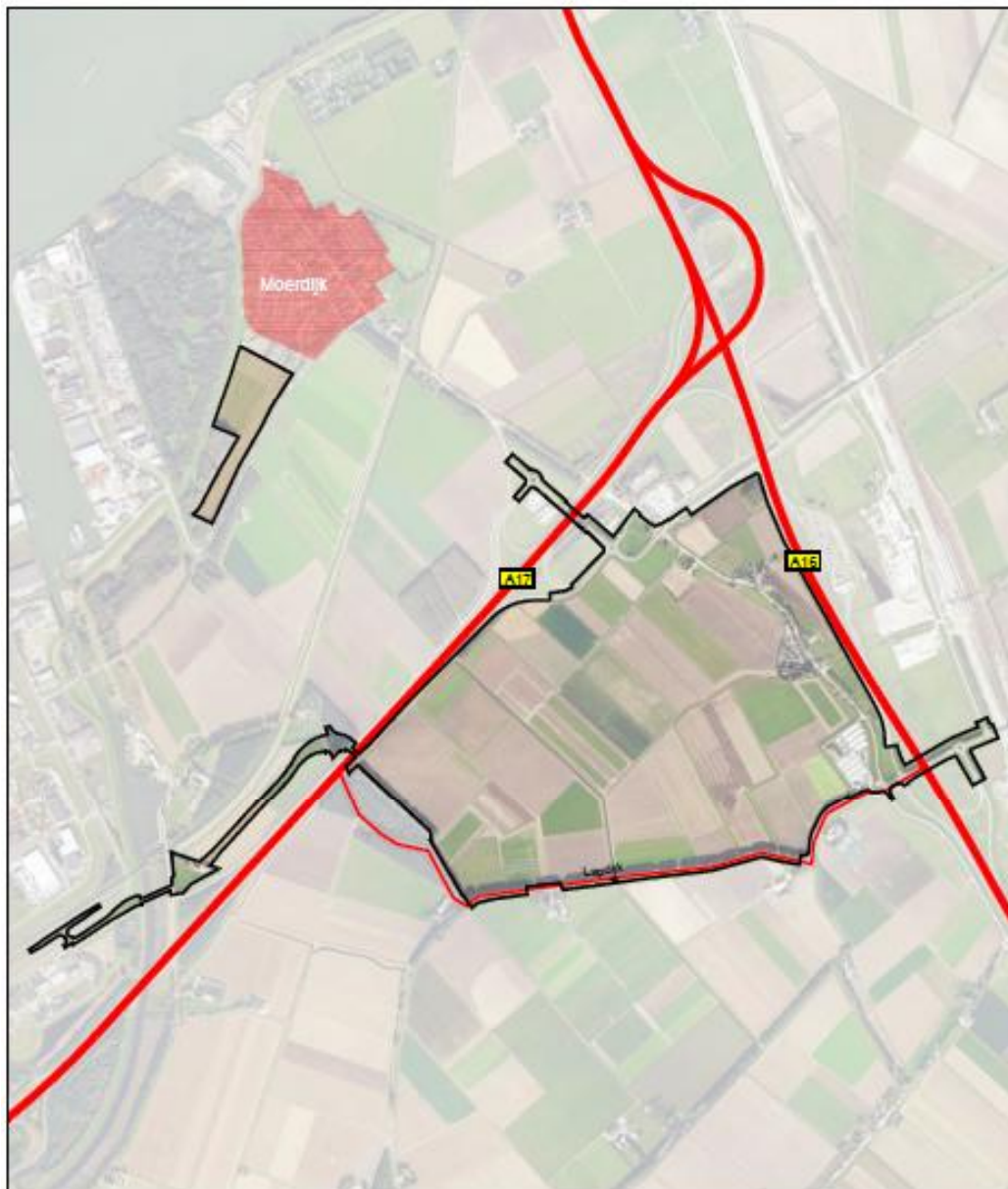
Om de economische structuur van (West-)Brabant te versterken, en te voorzien in de bovenregionale ruimtevraag naar logistiek, wil de provincie Noord-Brabant grootschalige en havengerelateerde Value Added Logistics (VAL)¹ bedrijven een plek kunnen bieden op een daarvoor geschikte, grootschalige, multimodaal ontsloten locatie in West-Brabant.

De locatie van Logistiek Park Moerdijk is in dit kader uniek:

- gelegen tussen de belangrijkste toegangspoorten van West-Europa: de grote havengebieden van Rotterdam en Antwerpen;
- de locatie is goed bereikbaar over de weg en biedt volop kansen voor een multimodale afwikkeling van de goederenstroom, vanwege de strategische ligging tussen snelwegen, waterwegen en spoor (voorzieningen op industrieterrein Moerdijk);

¹ De term Value Added Logistics (VAL) wordt verder toegelicht in paragraaf 2.3.2. In de sector wordt ook de term Value Added Services (VAS) gebruikt. In deze toelichting wordt kortheidshalve de term VAL gebruikt. Hieronder wordt VAS mede verstaan.

- er zijn kansen voor synergie en schaal- en milieuvoordelen door clustering van de bedrijvigheid in de nabijheid van het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk.



Figuur: Ligging plangebied

legenda

 grens plangebied



Logistiek Park Moerdijk beslaat een oppervlakte van circa 142,2 hectare netto uitgeefbaar logistiek terrein. Het gebied wordt globaal ingekaderd door de snelwegen A16 en A17 en een cultuurhistorische dijk, de Lapdijk. Een interne baan zorgt voor een directe verbinding met het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk.

Logistiek Park Moerdijk is bedoeld voor grootschalige VAL-bedrijven groter dan 5 hectare en VAL-bedrijven die ongeacht hun omvang havengerelateerd zijn¹.

1.2. Provinciaal inpassingsplan

Doel inpassingsplan

Het Provinciale inpassingsplan (hierna: inpassingsplan) biedt de juridisch-planologische regeling voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Het inpassingsplan is een bestemmingsplan op provinciaal niveau. Dit betekent dat op grond van dit inpassingsplan – net als bij een bestemmingsplan – bouwtitels kunnen worden verkregen en het plan tot uitvoering kan worden gebracht. Een belangrijke basis voor dit inpassingsplan is het Ruimtelijk Ontwerp van Studio Marco Vermeulen. De specifieke stedenbouwkundige kwaliteit van het Ruimtelijk Ontwerp is in dit inpassingsplan geborgd.

Op grond van artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening zijn Provinciale Staten bevoegd om door middel van een inpassingsplan zelf projecten uit voeren en/of te ontwikkelen indien sprake is van een provinciaal belang. Ontwikkeling van het logistiek park is in de provinciale structuurvisie vastgelegd. Met de herziening van de structuurvisie begin 2014 heeft de provincie de keuze voor LPM bestendigd. Door de vaststelling van dit inpassingsplan behartigen provinciale staten het belang van de regio West- en Midden-Brabant door te voorzien in de ruimtebehoefte van grootschalige VAL-activiteiten en daarmee versterking van de economie van de regio op provinciaal niveau. De gemeente Moerdijk heeft zich aan dit provinciale beleid gecommitteerd via de bestuursovereenkomst tussen de provincie en de gemeente.

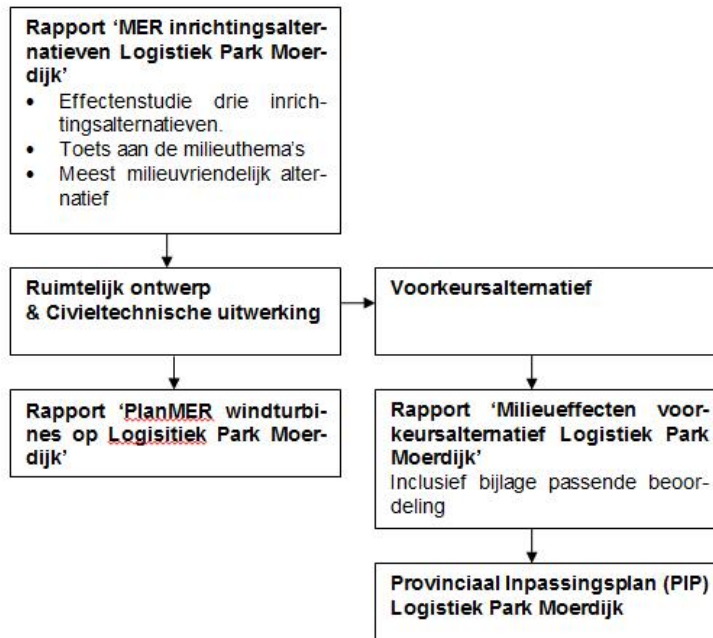
In paragraaf 5.1 (planvorm) wordt toegelicht hoe in dit inpassingsplan en het bijbehorende vaststellingsbesluit de provinciale en gemeentelijke bevoegdheden op elkaar zijn afgestemd.

Inpassingplan en bijbehorende onderzoeksdocumenten

Uitgangspunten voor dit inpassingsplan zijn ontleend aan het Ruimtelijk Ontwerp, het milieuonderzoek, het civieltechnisch ontwerp en het Beeldregieplan.

In onderstaande afbeelding is de relatie tussen dit inpassingsplan en het milieueffectrapport (hierna: MER) aangegeven. In het MER is een effectenstudie van drie inrichtingsalternatieven voor Logistiek Park Moerdijk verricht. Op basis daarvan is het Meest Milieuvriendelijk Alternatief opgesteld. Vervolgens zijn in het rapport 'Effecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk' de milieu- en omgevingseffecten van het voorkeursalternatief onderzocht. De resultaten van dit rapport zijn verwerkt in dit inpassingsplan.

¹ De exacte beschrijving en nuancering van de toegelaten bedrijven volgt verder in deze toelichting en in de planregels.





Figuur: Haven- en industrieterrein Moerdijk & Logistiek Park Moerdijk

legenda

 grens plangebied



Proces inpassingplan

Proces tot en met vaststelling op 6 februari 2015

In de fase van het 'voorontwerp' heeft het inpassingsplan met het eindconcept MER ter inzage gelegen. Overleginstanties en andere insprekers zijn in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie op het voorontwerp inpassingsplan in te dienen. In de Nota van inspraak¹⁾ zijn de reacties en de beantwoording opgenomen.

In de fase van het 'ontwerp' inpassingsplan is het ontwerpinpassingsplan tezamen met het MER ter inzage gelegd. Op dit ontwerp zijn zienswijzen ingediend. In de 'Nota van zienswijzen en advies commissie mer'²⁾ zijn de zienswijzen en de beantwoording opgenomen. Hierna hebben Provinciale Staten het inpassingsplan op 6 februari 2015 vastgesteld.

Inpassingsplan vernietigd en vervolg

Op 17 februari 2016 heeft de Raad van State het inpassingplan Logistiek Park Moerdijk vernietigd (kenmerk 201503808/1/R6). Door een vormfout in het Uitvoeringsbesluit behorende bij de Crisis- en herstelwet (Chw) is het naar het oordeel van de Raad van State niet mogelijk om gebruik te maken van een verlengde planperiode die is opgenomen in het plan op grond van de Chw. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven deze vormfout te herstellen.

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant stellen het inpassingsplan ongewijzigd vast, na reparatie van het uitvoeringsbesluit behorende bij de Chw door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het voorliggende inpassingsplan ziet op deze hernieuwde vaststelling van het inpassingsplan.

Wettelijk kader houdbaarheid onderzoeken

Op grond van artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan - en daarmee gelijk gestelde inpassingsplannen - in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Deze regeling betekent niet dat onderzoek ouder dan twee jaar per definitie niet meer bruikbaar is. In dat geval zal echter gemotiveerd moeten worden dat het onderzoek nog steeds voldoende actueel is.

Voorts geldt op grond van artikel 1.10 Chw dat Provinciale Staten zich als bevoegd gezag bij het nieuwe vaststellingsbesluit mogen baseren op feiten waarop het vernietigde besluit berustte, tenzij de onjuistheid of onvoldoende onderzoek naar deze feiten de aanleiding was tot de vernietiging door de Raad van State. De aanleiding tot vernietiging door de Raad van State betrof een gebrek in het Besluit uitvoering Chw en niet de onjuistheid of onvolledigheid van het uitgevoerde onderzoek. Dit artikel 1.10 Chw is van toepassing op het provinciaal inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk op grond van artikel 1.1 Chw juncto bijlage I, onder 2.1.

Op grond van deze regelgeving is in dit inpassingsplan nagegaan welke onderzoeken en gegevens deze houdbaarheidstermijn overschrijden en of zich in de tussentijd relevante wijzigingen in wet- en regelgeving hebben voorgedaan die actualisatie van onderzoek nodig maken.

¹ Provincie Noord-Brabant. Nota van inspraak. Voorontwerp inpassingplan LPM en concept MER, versie 1 oktober 2012.

² Provincie Noord-Brabant. Nota van zienswijzen en advies commissie mer.

In paragraaf 6.2 van dit inpassingsplan wordt nader ingegaan op het proces van dit inpassingsplan.

1.3. Achtergrond en context Logistiek Park Moerdijk

Plannen vanaf 1992

Al vanaf 1992 bestaan plannen om nabij het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk een nieuw bedrijventerrein te realiseren. Oorspronkelijk was de locatie in de oksel van de A16 en de A17 in beeld als grootschalig en duurzaam vernieuwend bovenregionaal bedrijventerrein ten behoeve van bedrijven die, gelet op bijvoorbeeld hun omvang, milieuhinder of hun behoefte aan diep vaarwater, bijzondere vestigingseisen stellen. Deze ontwikkeling kreeg destijds de naam Moerdijkse Hoek. Moerdijkse Hoek zou een omvang krijgen van circa 600 hectare (ha), in combinatie met de ontwikkeling van een vestigingsgebied voor glastuinbouw van circa 150 ha.

In het Streekplan Noord-Brabant 2002 hebben Provinciale Staten een planologische basis gelegd voor de ontwikkeling van Moerdijkse Hoek. Na de vaststelling van het Streekplan 2002 heeft de provincie de ontwikkeling van Moerdijkse Hoek ter hand genomen. Zo is een milieueffectrapportage afgerond, is een ruimtelijk ontwerp gemaakt en was een concrete beleidsbeslissing eind 2005 in concept gereed. Gaande het proces is de combinatie van het grootschalig bedrijventerrein met een grootschalige glastuinbouwlocatie vervallen.

Aanpassing plannen 2005

Eind 2005 hebben nieuwe ontwikkelingen geleid tot aanpassing van de plannen voor Moerdijkse Hoek. Zo bleek dat Shell grondreserves beschikbaar kon stellen en dat op het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk meer ruimte beschikbaar was dan aanvankelijk voorzien. In combinatie met lagere behoefteprognoses, betekende dit dat het bestaande industrierrein Moerdijk (inclusief Shell) al in een groot deel van de vraag waarvoor Moerdijkse Hoek bedoeld was, zou kunnen voorzien. Het betreft hier de ruimte vraag van bedrijven in de zwaardere milieucategorieën.

Echter, de ruimte vraag naar logistiek terrein kon op het bestaande industrierrein Moerdijk niet voldoende worden geacommodeerd¹. Daarom werd als alternatief voor het oorspronkelijke Moerdijkse Hoek een plan gelanceerd voor de realisatie van een bovenregionaal logistiek park van netto 150 ha in combinatie met intensivering van het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk (inclusief Shell terrein).

¹ Zo blijkt o.a. uit 'Perspectief economische ruimtebehoefte West-Brabant. Onderzoek naar vraag en aanbod.', DHV, juni 2006.



Figuur: Huidige situatie plangebied en omgeving

legenda

 grens plangebied



Op 2 februari 2007 besluiten Provinciale Staten om de ruimtevraag voor Moerdijkse Hoek te accommoderen door:

1. de benutting van de Shell-grondreserve, circa 130 ha netto;
2. de intensivering van de overige gronden op het bestaand industrieterrein Moerdijk;
3. de aanleg van het grootschalig logistiek park van 150 ha netto.

Ten behoeve van de locatiekeuze voor dit bovenregionaal logistiek park is in 2007 een plan-MER opgesteld. Mede op basis van deze plan-MER hebben PS gekozen voor de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park van 150 ha op de locatie in de oksel van de A16/A17: Logistiek Park Moerdijk.

Bestuursafspraken 2009

Het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk hebben onderzocht of met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk en de intensivering van het bestaande industrieterrein Moerdijk, ook de kwaliteit van de leefomgeving in de gemeente Moerdijk verbeterd kan worden.

Dit heeft geresulteerd in bestuursafspraken over een brede gebiedsontwikkeling in de gemeente Moerdijk, gericht op versterking van de economie én verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Deze dubbele doelstelling is in eerste instantie vastgelegd in de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Moerdijk d.d. 8 oktober 2007 en later in de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk d.d. 3 juli 2009 (zie bijlage 2). In het kader van deze bestuursovereenkomst wordt onder verantwoordelijkheid en regie van provincie Noord-Brabant Logistiek Park Moerdijk gerealiseerd. In hoofdstuk 2 is uitleg gegeven aan de wijze waarop voorgaande bij de voorbereiding van dit inpassingsplan is meegenomen.

Publiek Programma van Eisen

Een onderdeel van de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk is het Publiek Programma van Eisen (PPvE) waarin de eisen en ambities zijn opgenomen waaronder Logistiek Park Moerdijk moet worden ontwikkeld. Het duurzame en hoogwaardige karakter van Logistiek Park Moerdijk is een doelstelling en een ambitie die gedurende het gehele proces van planvorming tot en met beheer gewaarborgd zal moeten worden. Het PPvE is in bijlage 3 toegevoegd en verder toegelicht in paragraaf 2.2.

1.4. Ligging plangebied

Logistiek Park Moerdijk ligt in de oksel van de A16 en de A17 nabij het knooppunt Klaverpolder in de gemeente Moerdijk. Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- de A17 aan de noordwestzijde;
- de Binnenmoerdijkse Baan aan de noordzijde;
- de A16 aan de noordoostzijde;
- de Lapdijk aan de oost- en zuidzijde.

In het oostelijke gedeelte van het plangebied liggen de Moerdijkseweg en de Steenweg. Aan deze wegen bevinden zich thans woningen en enkele bedrijfsvestigingen, welke zullen verdwijnen bij het realiseren van dit plan. Het netto uitgeefbaar logistiek terrein bedraagt circa 142,2 ha.

Binnen de plangrens zijn ook de gronden ten behoeve van de interne baan tussen Logistiek Park Moerdijk en het Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk opgenomen en de natuurcompensatie nabij de Appelzak.



Luchtfoto plangebied

1.5. Leeswijzer

Het inpassingsplan bestaat uit de verbeelding, de regels en een onderbouwing van het plan: deze toelichting.

Hoofdstuk 2 bevat de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling, de gebiedsvisie waarin wordt ingegaan op de bestaande en beoogde situatie, het programma, de vestigingsvoorwaarden en de manier waarop de gestelde ambities kunnen worden gerealiseerd (ontwikkelingsstrategie).

Hoofdstuk 3 beschrijft de beleidsmatige (ruimtelijke) onderbouwing van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

Hoofdstuk 4 geeft de resultaten weer van het milieuonderzoek (MER) én de milieuonderzoeken voor het voorkeursalternatief dat is uitgevoerd voor dit inpassingsplan. Hier wordt een samenvatting gegeven van de conclusies bij de milieuaspecten die van belang zijn voor het inpassingsplan.

Hoofdstuk 5 bevat de toelichting op de keuzes bij de juridische regeling.

Hoofdstuk 6 bevat de beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid en procedure.

Wijzigingen in dit hernieuwde inpassingsplan ten opzichte van de vorig vastgestelde en vernietigde versie van het inpassingsplan zijn opgenomen in deze tekstblokken.

2. Gebiedsvisie, nut en noodzaak, programma

Dit hoofdstuk beschrijft de bestaande kenmerken van het plangebied en de beoogde situatie. Hierin komen de algemene uitgangspunten van het plan, de duurzaamheidsaspecten en de beschrijving van het stedenbouwkundig ontwerp aan bod. In paragraaf 2.3 wordt de nut en noodzaak van het Logistiek Park Moerdijk beschreven.

2.1. Bestaande situatie

Landschap en dijken

De locatie van Logistiek Park Moerdijk ligt in de Nieuwe Moerdijkpolder en de Blokpolder, beide winningen aan het oude eiland van Moerdijk. Het is een open gebied waar akkerbouw plaatsvindt en dat wordt begrensd door de Lapdijk en de snelwegen A16 en A17.

De Lapdijk, die de polders aan de zuid- en oostzijde beschermt, is nog in het landschap zichtbaar en bepaalt een deel van de buitenomtrek van het plangebied. De Lapdijk bestaat in feite uit drie dijkvakken: de polderdijk van de Nassaupolder (nabij de A17, omzoomd met bos), de Arenbergsche Polder (het 'rechte stuk') en de Bredasche Polder (nabij de A16). De knikken in de dijk laten de vroegere aansluitingen zien. De dijk heeft aan weerszijden bomenrijen en is geschikt voor recreatief gebruik. Van een andere oude dijk zijn nog relictten in het plangebied aanwezig: de oude Steenweg naar Moerdijk.

De noordelijke en oostelijke begrenzing brengen een geheel ander landschapstype in het plangebied: het stedelijke snelweglandschap. In dat landschap heeft de omgeving de rol van decor.

Huidige verkeerssituatie

Ter hoogte van het knooppunt Klaverpolder sluiten de A16 en de A17 op elkaar aan. Het plangebied wordt via aansluiting 27 (Moerdijk) aangesloten op de A17 en via aansluiting 18 (Zevenbergschen Hoek) op de A16.

De lokale wegen in en rond het plangebied zijn de Steenweg, de Moerdijkseweg en de Binnenmoerdijkse Baan. Deze wegen kennen een belangrijke functie voor de ontsluiting van de kern Moerdijk en de bestemmingen binnen en direct rond het plangebied, waaronder het NS-station Lage Zwaluwe.

Huidige functie plangebied

Het plangebied heeft een agrarische functie (akkerbouw). Alleen de Moerdijkseweg, tussen afrit 18 op de A16 en de locatie Kanters (horeca, gelegen buiten het plangebied), kent een grote diversiteit van bebouwing ter weerszijden van de weg. In totaal staan hier 21 woningen en liggen er 2 bedrijfsvestigingen. Het gebied met deze bebouwing beslaat een zone van circa 35 m ter weerszijden van de Moerdijkseweg. De Moerdijkseweg zelf ligt op een afstand van 100 tot 200 m vanaf de A16. Bij de reconstructie heeft de A16 een half transparant geluidsscherm (onder andere ten behoeve van de woningen) gekregen over een lengte van 1.200 m, met een hoogte van 5 m.

In de zuidoosthoek is de locatie De Gouden Leeuw gelegen. Deze locatie heeft een oppervlakte van circa 4,4 ha en bevat, naast het hotel/restaurant, een tankstation en een parkeerterrein.

Ten zuiden en oosten van de Lapdijk zijn – buiten het plangebied – 3 agrarische bedrijven gevestigd bestaande uit een woonboerderij en opstallen, 6 burgerwoningen en een bedrijfspand.

2.2. Beoogde situatie

2.2.1. Algemene uitgangspunten

Voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk gelden de volgende algemene uitgangspunten, die opgenomen zijn in het Publiek Programma van Eisen.

Bestemming: Logistiek Park Moerdijk is bestemd voor de specifieke doelgroep van verladers en logistieke bedrijven die bekend zijn onder de term *Value Added Logistics (VAL) en/of Value Added Services (VAS)*¹. Logistiek Park Moerdijk richt zich daarbij bij voorkeur op de grotere internationale spelers die een grote ruimtebehoefte hebben en elders in Nederland niet of nauwelijks te accommoderen zijn. Voor deze partijen moet ruimte op het terrein gereserveerd worden, zodat als de vraag van dit soort bedrijven naar ruimte zich voordoet, men te allen tijde in Nederland en meer specifiek in Moerdijk terecht kan.

Kavelgrootte: om voor de accommodatie van de hiervoor genoemde categorie van bedrijven voldoende waarborgen te scheppen is de minimale kavelgrootte 5 ha. Door een combinatie van kavels dienen ook oppervlakten van 20-30 ha gecreëerd te kunnen worden. Een ruimtebeslag van minder dan 5 ha is alleen toelaatbaar, voor zover het gaat om logistieke bedrijven die vanwege de aard van hun bedrijfsvoering aangewezen zijn op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater.

Ontsluiting: vervoersstromen dienen zoveel mogelijk multimodaal afgewikkeld te kunnen worden, bij voorkeur door gebruikmaking van andere vervoersmodaliteiten dan per as, namelijk vervoer over water of per spoor. Voor de ontsluiting van het gebied op het hoofdwegennet zijn aansluitingen nodig op zowel de A16 als de A17.

Relatie met bestaande Haven- en Industrieterrein Moerdijk: de aanleg van een zogenoemde interne baan, afgescheiden van het openbare wegennet, in combinatie met een eventueel toekomstig railservicecentrum op het bestaande industriegebied, is vereist. Uitgangspunt hierbij is: geen belasting van het onderliggende, lokale wegennet.

Werkgelegenheid: als normgetal voor de werkgelegenheid in combinatie met kantoren buiten het plangebied (in samenhang met elkaar), geldt een streefwaarde van 45 fte per ha uit te geven terrein.

De te verwachten werkgelegenheid door de ontwikkeling van het LPM is opnieuw in beeld gebracht. Totaal komt de directe en indirecte werkgelegenheid uit op 34 tot 43 fte per hectare uit te geven terrein oftewel 5 à 6 duizend arbeidsplaatsen (zie bijlage 10).

Bedrijven: bedrijven moeten behoren tot milieucategorie 3.1-3.2 van de VNG-lijst milieuzonering. Uitgifte voor kantoordoeleinden die niet rechtstreeks in verband staat met deze bedrijven, wordt niet toegestaan.

¹ In deze toelichting wordt kortheidshalve de term VAL (Value Added Logistics) gebruikt. Hieronder wordt VAS (Value Added Logistics) mede verstaan.

Gebouwen: er wordt een verbod ingesteld op toepassing van uitlogbare bouwmaterialen. Als doelstelling wordt opgenomen dat alle te bouwen gebouwen een verwarmings-/koelsysteem zullen kennen op basis van lage temperatuursystemen. De gebouwen dienen toekomstvast te zijn inzake (energie)ontwikkelingen op technisch gebied.

Landschappelijke inpassing: aan de zuidkant van de Lapdijk (buiten het plangebied met de bestemming Logistiek Park Moerdijk) wordt het bedrijventerrein door een groene omlijsting in het landschap duurzaam ingepast op een zodanige wijze dat de zichtbaarheid vanuit het open, agrarische cultuurlandschap zoveel mogelijk wordt weggenomen. De randen langs de A16 en A17 zijn zichtlocaties. De vormgeving van gebouwen en landschap langs de hoofdwegenstructuur moet kwaliteit en samenhang vertonen; daartoe is een beeldkwaliteitsplan (hierna: Beeldregieplan) opgesteld. Dit plan zal richtinggevend zijn voor de architectuur en de vorm van gebouwen, alsmede voor de aanleg van groenvoorzieningen.

Bouwhoogte: ten behoeve van een doelmatig gebruik van de schaarse ruimte bedraagt de minimale bouwhoogte 11¹ m boven het peil. In het PPvE staat dat er verder geen beperkingen zouden worden opgelegd aan de maximale bouwhoogte, maar dat wel de bouwhoogte aan de zuidzijde zodanig zou moeten zijn dat voldaan wordt aan de eisen van een goede landschappelijke inpassing. Dit standpunt is in het kader van het MER onderzoek bijgesteld. De maximum bouwhoogte voor het hele terrein is bepaald op 20 m boven peil.

Uitgifte: het netto uitgeefbare gebied bedraagt circa 150 ha met een afwijking van maximaal 5%. Het uitgiftetempo wordt afgestemd op de specifieke doelgroep van bedrijven. Prioriteit wordt toegekend aan grote internationale spelers die elders niet of nauwelijks te accommoderen zijn. Hiervoor wordt in de tijd voortdurend ruimte gereserveerd. Het adagium 'het juiste bedrijf op de juiste plek' is leidend boven een hoger uitgiftetempo. Uitgifte aan minder grote, regionale- en nationale spelers is mogelijk, maar heeft een lagere prioriteit.

Overige activiteiten: op beperkte schaal – maximaal 5% – van de netto uitgeefbare oppervlakte worden activiteiten toegestaan die rechtstreeks dienstbaar zijn aan de logistieke activiteiten zoals toeleverings- en/of servicegerichte bedrijven, bijvoorbeeld wasstraat, bandenmontagebedrijf, reparatiebedrijf en dergelijke.

Deze activiteiten zijn alleen toegestaan in het gebied rondom de Gouden Leeuw.

2.2.2. Duurzaamheid

In het PPvE zijn voor Logistiek Park Moerdijk gewenste duurzaamheidsambities op gebiedsniveau en op gebouwniveau vastgelegd. Concretisering en realisatie van deze duurzaamheidsambities moeten er voor zorgen dat Logistiek Park Moerdijk een hoogwaardig, vernieuwend en innovatief bedrijventerrein wordt.

Duurzaamheidsambities op gebiedsniveau conform het PPvE

Energie: Logistiek Park Moerdijk wordt zo mogelijk energie- en CO2 neutraal ontwikkeld door gebruikmaking van wind- en zonne-energie, rest- en afvalwarmte. Duurzame koppelingen dienen te zorgen voor de uitwisseling van reststromen door een utilitycentre en multicore ringleiding.

¹ In het PPvE is een hoogte van 7 m opgenomen. In het daarna vastgestelde Ruimtelijk Ontwerp is de nieuwe minimum hoogte bepaald op 11 m: deze maat is in het inpassingsplan opgenomen.

Kwaliteit water: Logistiek Park Moerdijk wordt zo mogelijk afvalwaterneutraal ontwikkeld door gebruikmaking van helofytenfilters in de bermen langs de wegen. Water dat in het gebied valt zal schoon in de bodem infiltreren.

Waterbalans: de totale waterbalans van Logistiek Park Moerdijk moet zo mogelijk neutraal zijn. Waterberging zal in het gebied plaatsvinden en waar mogelijk zullen functies worden gekoppeld.

Natuur en landschap: waar mogelijk behoud, versterking en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke en aanwezige cultuurhistorische waarden in de omgeving van Logistiek Park Moerdijk.

Multifunctioneel ruimtegebruik: de ambitie is te streven naar een multifunctioneel ruimtegebruik, waarbij een zuinig en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte in ons land het uitgangspunt is.

Duurzaamheidsambities op gebouwniveau conform het PPvE

De ambities op het gebied van innovatie en duurzaamheid op gebouwniveau, dienen in goede verhouding te staan met de economische haalbaarheid. De markt moet het immers realiseren en dat zal sterk afhangen van de kosten, terugverdiëntijd en dergelijke. De precieze invulling is daarom op voorhand dan ook niet te geven. De ambities betreffen de volgende duurzaamheidsaspecten:

- Energie: bij de bouw wordt specifiek aandacht besteed aan isolatie en warmte-/koudeopslag en het gebruik van energiezuinige en herbruikbare bouwmaterialen.
- Kwaliteit water: bij de bouw wordt speciaal aandacht besteed aan de sedumdaken op gebouwen met name op plaatsen waar dit landschappelijk gewenst is (randzones). Vervuiling door bedrijfsprocessen moet zoveel mogelijk uitgesloten worden.
- Multifunctioneel ruimtegebruik: het bouwen in meerdere lagen zowel boven- als ondergronds wordt uit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik gestimuleerd.

2.2.3. Stedenbouwkundig ontwerp

Ruimtelijk Ontwerp

Studio Marco Vermeulen heeft het Ruimtelijk Ontwerp voor Logistiek Park Moerdijk in samenwerking tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk opgesteld. In het ontwerpproces zijn diverse andere partijen geconsulteerd, zoals het Havenschap Moerdijk, het Waterschap Brabantse Delta, het Rijk, de projectontwikkelaars in het plangebied, partijen uit de logistieke sector en de klankbordgroep. Dit Ruimtelijk Ontwerp is op 22 februari 2011 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Met het Ruimtelijk Ontwerp is de eerste stap gezet om de duurzaamheidsambities uit het PPvE te kunnen realiseren en borgen. In het Ruimtelijk Ontwerp worden keuzes en maatregelen voorgesteld die het mogelijk moeten maken om de ambities op het vlak van landschappelijke inpassing, energie, water en ruimte te kunnen realiseren. Het Ruimtelijk Ontwerp vormt als het ware de drager voor verdere uitwerkingen.

De milieueffecten van het Ruimtelijk Ontwerp zijn in het Milieueffectrapport Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk nader onderzocht. Het Ruimtelijk ontwerp is nader uitgewerkt waarbij een optimalisatie heeft plaatsgevonden van de wegenstructuur, de omvang en positie van de ontwikkelcellen, en de gevelband. Onderstaand worden de belangrijkste thema's uit het Ruimtelijk Ontwerp voor het inpassingsplan samengevat.

Zorgvuldig ruimtegebruik

Grote robuuste ontwikkel eenheden

In het PPvE is vastgelegd dat Logistiek Park Moerdijk specifiek ruimte moet bieden aan VAL-bedrijven, met een minimale kavelgrootte van 5 ha. Alleen onder voorwaarden zijn ook bedrijven met een kavelgrootte kleiner dan 5 ha toelaatbaar.

Door een combinatie van kavels dienen ook oppervlakten van ca. 29-41 ha gecreëerd te worden, zonder dat dit een nadelige weerslag heeft op de ruimtelijke kwaliteit van Logistiek Park Moerdijk. Gelet hierop is in het Ruimtelijk Ontwerp de grootste afmeting als vertrekpunt genomen, omdat het opdelen van grote kavels in kleinere kavels eenvoudiger is dan het opschalen van de kavelgrootte.

Het Ruimtelijk Ontwerp is 'stedenbouwkundig duurzaam' en kenmerkt zich door een eenvoudige, robuuste structuur van grootschalige ontwikkel eenheden waardoor er veel flexibiliteit is bij de verkaveling ervan.



Bron: Beeldregieplan Logistiek Park Moerdijk Studio Marco Vermeulen/RBOI-Rotterdam

Het plangebied is verdeeld in vier grote robuuste ontwikkel eenheden, met een dieptemaat die uitermate geschikt is voor het ontwikkelen van logistieke kavels (kaveldiepte circa 160 meter). De ontwikkel eenheden hebben een grootte variërend van ca. 29 ha tot 41 ha. De ontwikkel eenheden bieden ruimte aan maximaal 6 tot 8 bedrijven op kavels van minimaal 5 ha groot. Er kunnen ook minder, maar grotere bedrijven worden gehuisvest tot een maximale omvang van een volledige ontwikkel eenheid.

Het gebied rondom de Gouden Leeuw (circa 4,2 ha) kan ontwikkeld worden voor faciliteiten die gerelateerd zijn aan de activiteiten op Logistiek Park Moerdijk.

Het netto uitgeefbaar logistiek terrein bedraagt circa 142,2 ha en voldoet daarmee aan de bestuurlijke opgave.

De drie grootste ontwikkel eenheden voor logistieke kavels zijn parallel aan de randen van het gebied gelegen. Gestreefd is naar een ruimtelijke indeling van het gebied met een zoveel mogelijk rechthoekige grondvorm. De driehoekige geometrie van het gebied is opgevangen

in de centrale ontwikkel eenheid en aan de westzijde van de ontwikkel eenheid langs de Lapdijk. Hierdoor wordt het aantal overhoeken beperkt en kan de beschikbare ruimte optimaal worden benut. Het is dan ook mogelijk om hier een hoog bebouwingspercentage van 70% te halen.

Een ontwikkel eenheid vormt de basis voor samenwerking en synergie op vele vlakken. Bepaalde voorzieningen zouden mogelijk, mede vanuit efficiëntie en kostenperspectief, beter op het niveau van de ontwikkel eenheid gerealiseerd kunnen worden, dan door iedere onderneming afzonderlijk.

In iedere ontwikkel eenheid wordt zo compact mogelijk gebouwd. De bedrijven oriënteren zich op de randen van de ontwikkel eenheid en daarmee op de openbare ruimte. Alle laad- en losruimten, evenals kantoorfuncties, bevinden zich aan de randen van de bebouwing, terwijl de bebouwing zoveel mogelijk aaneengesloten (rug-aan-rug, zij-aan-zij) gerealiseerd, dan wel ervaren wordt, als één bouwvolume. Aan de buitenzijde van de ontwikkel eenheden, tussen de perceelsgrens en de bebouwing bevinden zich de truckcourts (ruimte voor truckgerelateerde activiteiten zoals manoeuvreren, kort parkeren, opstellen en laden en lossen). Iedere ontwikkel eenheid wordt apart ontsloten via een 'binnenstraat': de ontsluiting en het parkeren van personenauto's vindt plaats door deze binnenstraat die centraal is gelegen in de ontwikkel eenheden.

Door deze stedenbouwkundige opzet wordt zorgvuldig omgegaan met het beschikbare grondoppervlak.

Bouwhoogte

In dit inpassingsplan is ter borging van intensief ruimtegebruik door bedrijven een minimum bouwhoogte van 11 meter opgenomen. De bouwhoogte is tevens gemaximeerd. Deze bedraagt voor bedrijven 20 meter, waarbij in de eerste 16 meter achter de bouwgrens, de bouwhoogte maximaal 15 meter mag zijn. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogte zijn de aspecten marktoverwegingen, zicht en verkeer betrokken. Hierna wordt dit toegelicht.

Markt

Bij de voorbereidingen van dit plan zijn marktpartijen uit de logistieke sector geconsulteerd. Hieruit is gebleken dat bedrijven in de logistieke sector op dit moment goed uit de voeten kunnen met een bouwhoogte van 15 meter. Dit is een gangbare bouwhoogte voor grootschalige logistiek en wordt bepaald door de technische mogelijkheden van heftrucks. Het stapelen van twee of meer warehouses wordt door marktpartijen als onhaalbaar gezien, vanwege de aanzienlijke extra kosten ten behoeve van het verzwaren van de constructie. Vanuit de overweging van intensief ruimtegebruik en om in te kunnen spelen op eventuele toekomstige marktontwikkelingen in de planperiode, is deze 15 meter met 5 meter verhoogd tot de maximum bouwhoogte van 20 meter. Dit is een duurzame bouwhoogte die voldoet aan de wensen van de markt, ook voor langere termijn. Voorts zijn de effecten van deze bouwhoogte op de omgeving onderzocht.

Zicht

Bij het tot stand komen van het ruimtelijke ontwerp is aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van Logistiek Park Moerdijk. De mate van zichtbaarheid van de nieuw geprojecteerde bebouwing is beoordeeld zowel vanuit het perspectief van de woningen in de omgeving als ook de weggebruiker van Lapdijk, Pelgrimsdijk en Achterdijk. Met een (foto-)beeldanalyse is bovendien de nabije situatie vanaf de Lapdijk beoordeeld. Dit is gedaan omdat de visuele waarneming van de bebouwing op Logistiek Park Moerdijk vanaf grotere afstand (vanaf de Achterdijk en de Pelgrimsdijk) verschilt van die vanaf een korte afstand.

Uitgaande van twee dubbele bomenrijen ter weerszijden van de Lapdijk wordt de huidige visuele begrenzing van de polder ten zuiden van de Lapdijk (zie onderstaande foto vanaf de Achterdijk) versterkt. De dubbele bomenrij zal ook 's winters zorgen voor een bijna ondoorzichtige natuurlijke 'wand'. De hoogte ervan is die van de kruinhoogte van de bomen: circa 15 meter op het niveau van de Lapdijk.



Zicht vanaf Achterdijk bij verdubbeling bomenrij Lapdijk

Dit betekent dat het zicht op circa 1200 meter vanaf de Achterdijk en op circa 650 meter vanaf de Pelgrimsdijk in hoofdzaak wordt bepaald door de beplanting op de Lapdijk. De bewoner in dat gebied en de weggebruiker zal dit als een natuurlijke begrenzing van de open polder blijven ervaren. De visuele uitstraling van de bebouwing op Logistiek Park Moerdijk zal dus in hoofdzaak niet verder reiken dan de noordzijde van de Lapdijk.

Er is een aparte beeldanalyse gemaakt om de beleving van Logistiek Park Moerdijk vanaf de Lapdijk zelf te kunnen beoordelen. De Lapdijk geldt als een van de authentieke polderdijken en zal voor langzaam verkeer gebruikt blijven worden.



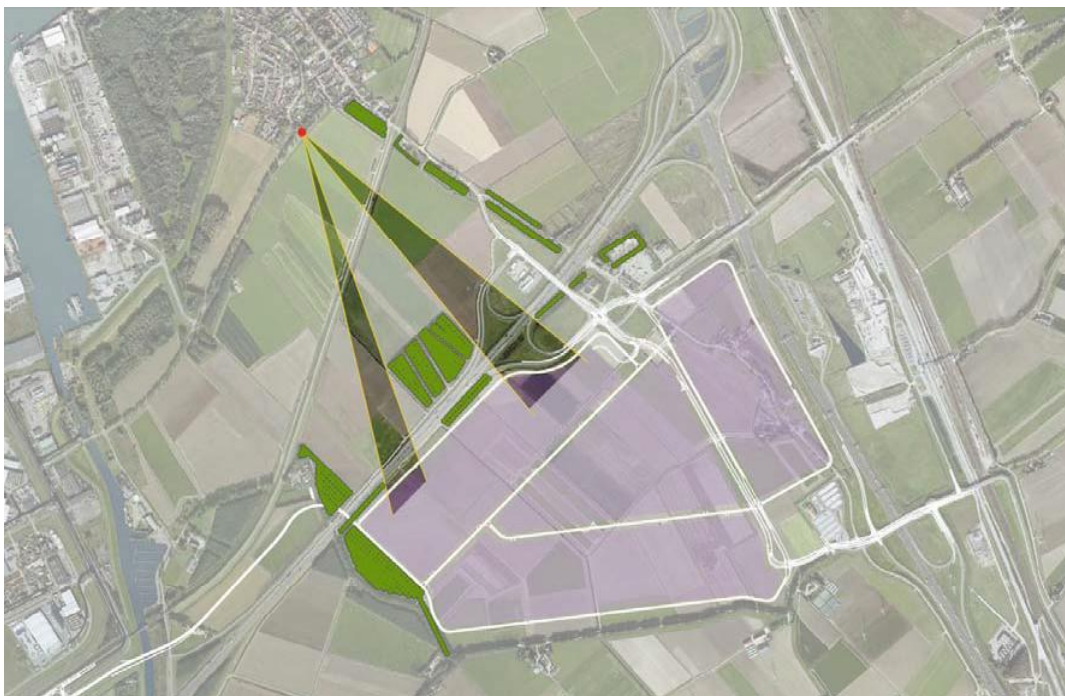
Zicht vanaf Lapdijk op Logistiek Park Moerdijk met dubbele bomenrij, landschappelijke inpassingszone en bedrijfsbebouwing

Het bovenstaande beeld toont aan dat de afstand tussen de bebouwing op Logistiek Park Moerdijk en de Lapdijk, die meer dan 100 meter bedraagt, voldoende is om een interessante, natuurlijk ingerichte zone langs de dijk tot stand te brengen waarin een extra bomenrij komt. De bebouwing en de bedrijfsactiviteiten blijven daardoor op voldoende afstand. De Lapdijk behoudt zijn zelfstandige karakter als polderdijk. De bouwhoogte van 20 meter (15 meter in de eerste bouwzone aan de gevelband) past bij de grote horizontale afmeting van de ontwikkelingszone.

Aan de zijde van de A16 en de A17 is sprake van het snelweglandschap. Hier zal de eerste bouwzone van 15 meter met de gevelband (die zelf 16 meter hoog wordt) zorgen voor een horizontale en met de weg meegaand beeld. Van grotere afstand, bijvoorbeeld vanaf het dorp Moerdijk en de Steenweg zal wel een deel van de bebouwing zichtbaar worden. Een groot gedeelte zal echter aan het zicht worden onttrokken vanwege het bestaande bos ten noorden van de A17 en de taluds met begroeiing van het viaduct van de A17 ter hoogte van de Steenweg.



Bestaand zicht vanaf de zuidelijke dorpsrand van Moerdijk met bos als oriëntatiepunt



Zichtlijnen vanaf de zuidelijke dorpsrand van Moerdijk met bos als oriëntatiepunt

Verkeer en milieu

In de (milieu-)onderzoeken in het MER is een koppeling gemaakt tussen het type bedrijven waarvoor Logistiek Park Moerdijk bedoeld is en de te verwachten verkeersbewegingen. Dit is gedaan conform de landelijk gebruikte CROW-systematiek. De verkeersintensiteiten en milieueffecten die behoren bij een maximale bouwhoogte van 20 meter komen in hoofdstuk 4, het MER en de daarbij behorende onderzoeken uitgebreid aan de orde.

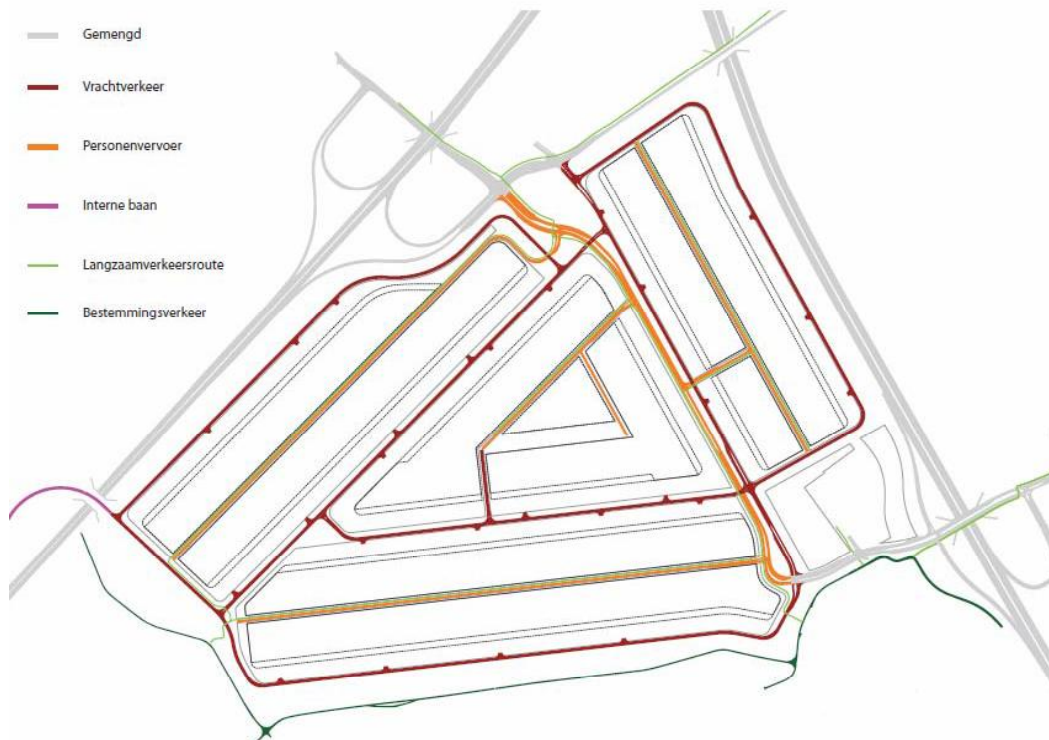
Meervoudig ruimtegebruik

Naast intensief ruimtegebruik zijn er ook mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. Uitgangspunt van het ruimtelijk ontwerp is dat conform de huidige praktijk de kantoren boven de inpandige laad- en losruimte worden gesitueerd. Ook VAL-activiteiten kunnen hier een plek krijgen. Deze ruimte is niet goed te gebruiken voor opslag en er kunnen, constructief gezien, relatief eenvoudig 'entresolvloeren' worden toegevoegd. Bij logistieke bedrijventerreinen biedt daarnaast vooral het grote oppervlak aan daken een enorme potentie voor meervoudig ruimtegebruik. Hierbij kan vooral gedacht worden aan de toepassing van fotovoltaïsche systemen en groene daken.

Duurzaam verkeersontwerp

Verkeersstructuur

Er is ten behoeve van de verkeersveiligheid en de doorstroming gekozen voor het zoveel mogelijk scheiden van verkeersstromen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen vrachtverkeer en personenverkeer (personenauto's en fietsers). De buitenzijde van de ontwikkel eenheden kunnen overal benaderd worden door het vrachtverkeer. Per ontwikkel eenheid komt één ontsluitingspunt voor het overige verkeer. Ook kan winst worden behaald op de aspecten duurzaamheid en beveiliging. Tweezijdige bereikbaarheid is nodig vanwege het aspect brandveiligheid en brandbestrijding en wordt gerealiseerd middels de calamiteitenontsluiting. Bij deze verkeersstructuur is op een aantal plaatsen een kruising tussen personenverkeer en vrachtverkeer nodig (zie onderstaande afbeelding). Deze kruisingen zijn vormgegeven als gelijkvloerse onregelde kruisingen.



Impressie verkeersstructuur

Interne baan

De locatie van Logistiek Park Moerdijk is onder andere gekozen vanwege de potentie die deze biedt voor een multimodale afwikkeling van de goederenstroom. Dit bepaalt het onderscheidend vermogen van Logistiek Park Moerdijk en is de sleutel voor een duurzame ontwikkeling van een logistiek terrein. Het terrein van Logistiek Park Moerdijk is op twee plaatsen rechtstreeks aangesloten op het snelwegennet, doch de voorzieningen voor overslag op water en spoor bevinden zich niet op terrein zelf, maar op het aangrenzende Haven- en Industrierrein Moerdijk. Ook het mogelijk te ontwikkelen railservice-centrum zal op het Haven- en Industrierrein gerealiseerd worden. De realisatie van een rechtstreekse verbinding tussen Logistiek Park Moerdijk en het Haven- en Industrierrein Moerdijk, de zogenaamde 'interne baan' is dan ook cruciaal voor de gewenste modal-shift en is daarmee randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

Bij het tracé van de interne baan is rekening gehouden met de bestaande infrastructuur, de waterkeringen en de Roode Vaart (met bijbehorende doorvaarhoogte), maar ook met eventuele toekomstige (infrastructurele) ontwikkelingen in het gebied. Het tracé van de interne baan maakt de realisatie van andere (infrastructurele) ontwikkelingen in het gebied nog steeds mogelijk.

De interne baan, komt via een viaduct over de A17 op het terrein Logistiek Park Moerdijk en sluit aan op de verkeersstructuur voor vrachtwagens op het Logistiek Park Moerdijk. De keuze voor een viaduct over de A17 in plaats van een tunnel zal de mogelijkheden voor een multimodale benutting van de interne baan niet blokkeren. Op grond van het huidige civieltechnische ontwerp van de interne baan is het in ieder geval mogelijk om onbemande TEU¹ trekkers en TEU vervoer over rail (enkelspoor, 5 á 10 wagons) te realiseren. Hiermee is het ontwerp van de interne baan toekomstbestendig.

De interne baan zal in eerste instantie gebruikt worden door diverse (niet-geautomatiseerde) vervoerssoorten op wielen, waaronder terminal trekkers, vrachtwagens, 3-TEU trucks, auto's etc. Op dit moment worden andere modaliteiten (bijvoorbeeld op rails) en geautomatiseerde systemen niet haalbaar geacht. Het profiel van de interne baan is wel breed genoeg om in de toekomst eventueel innovatieve(re) vervoerssystemen te realiseren, indien deze wel haalbaar blijken te zijn.

Ruimtelijke kwaliteit

Ontwikkeleenheid en gevelband

Het doel van het stedenbouwkundig concept is meerledig. Enerzijds worden de stedenbouwkundig geoptimaliseerde kavels ook daadwerkelijk maximaal gebruikt. Dit past goed bij de gedachte dat er geen nieuwe bedrijventerreinen gerealiseerd kunnen worden zonder daarbij uiterst zorgvuldig met de ruimte om te gaan.

Het stedenbouwkundig concept breekt daarnaast ook met het beeld van een bedrijventerrein als optelsom van losse gebouwen zonder samenhang en met een verrommeling van het landschap. De ruimtelijke benadering voor het Logistiek Park Moerdijk is dat bedrijfsgebouwen worden gezien als waarneembare eenheden. De gevelbanden die over een grote lengte een lijn vormen geven de ontwikkeleenheid een samenhangend ruimtelijk kader. Hierdoor worden ook de vier afzonderlijke ontwikkeleenheden als zodanig herkenbaar. De continuïteit van vormgeving van de gevelbanden over de verschillende percelen en ontwikkeleenheden bepaalt het hoofdbeeld van het Logistiek Park Moerdijk. In het Beeldregieplan is de vormgeving van de gevelband nader uitgewerkt. De realisatie van de gevelband is in de regels van het inpassingsplan opgenomen als een verplichting bij het bouwen in de ontwikkeleenheden (voorwaardelijke bepaling).

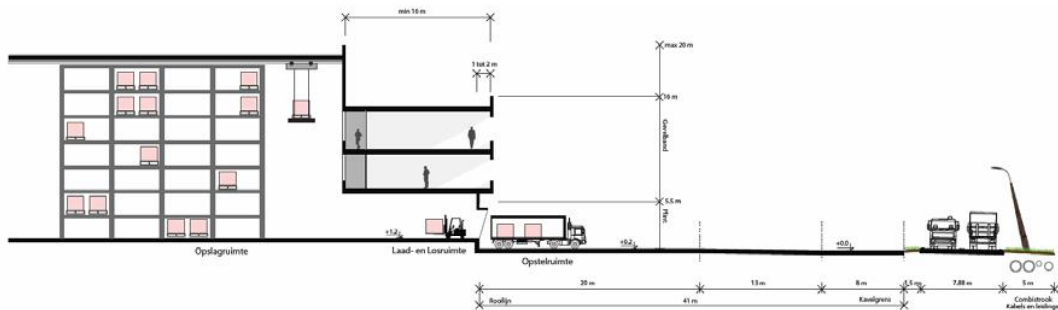
¹ TEU is een aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty feet Equivalent Unit. De bestaande afmetingen TEU zijn gehanteerd als uitgangspunt.

Door de clustering van gebouwen en doordat de voorterreinen (truckcourts) grenzen aan de openbare ruimte, zal Logistiek Park Moerdijk, ondanks de hoge bebouwingsdichtheid, ruim van opzet ogen.

In dit plan wordt gestuurd op een eenduidige en kwalitatieve vormgeving van de voorzijde van de gebouwen waarbij de gevelbanden beeldbepalend zijn. Visueel moeten de individuele gevelbanden van de bedrijven in een rij een ruimtelijk doorgaande gevel vormen die de ontwikkel eenheid tot een geheel samenbindt. Hierdoor ontstaat een gestileerd beeld waarbij het horizontale karakter van de bebouwing wordt benadrukt. Dit sluit goed aan bij de schaal en het karakter van het omliggende landschap en op deze wijze kan ook de bebouwing een bijdrage leveren aan de landschappelijke inpassing van Logistiek Park Moerdijk.



Indicatief beeld vanaf de A16

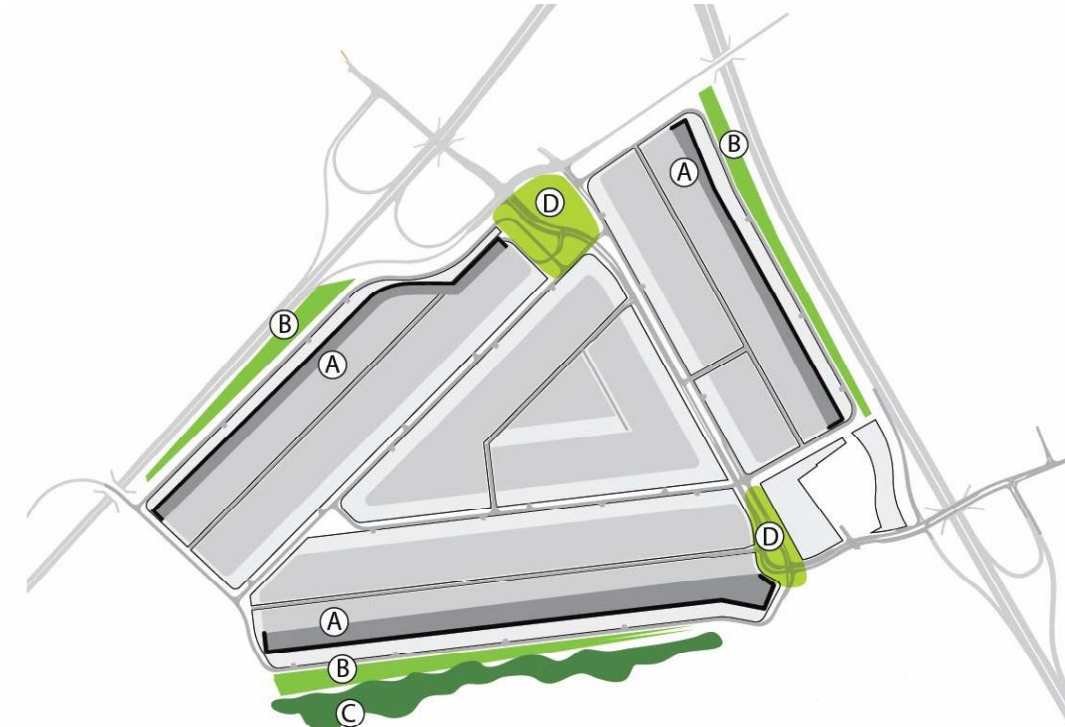


Impressie doorsnede logistieke kavel

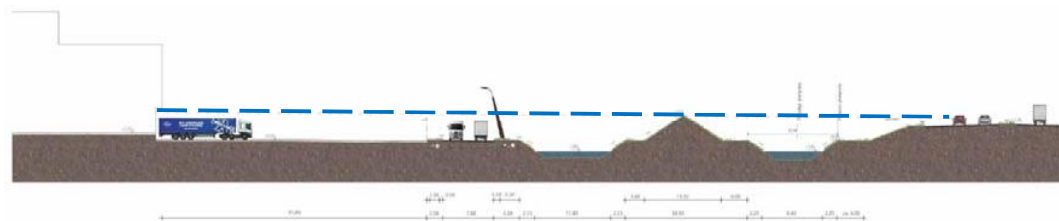
Landschappelijke inpassing

Logistiek Park Moerdijk wordt landschappelijk ingepast door middel van vier elementen:

- beeldkwaliteit van de bebouwing (ruimtelijke eenheden om een rustig en coherent beeld te creëren);
- grondwallen aan de randen (door wallen worden de truckcourts voor een deel aan het zicht onttrokken);
- versterking van de lijnvormige groenstructuur van de Lapdijk door middel van extra bomenrijen en een groenzone van circa 25 meter breed ten zuiden van de Lapdijk;
- groene entrees met retentievijvers tot het gebied.



Landschappelijke inpassing



Doorsnede ontwikkel eenheid - A17

2.2.4. Beeldregieplan

Om het Ruimtelijk Ontwerp van Logistiek Park Moerdijk goed van papier tot realisatie te laten komen is een Beeldregieplan¹⁾ opgesteld. Het Beeldregieplan is een aanvulling op het inpassingsplan. De fine-tuning van het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte vindt plaats in het Beeldregieplan.

Het Beeldregieplan is een bijlage van het inpassingsplan, maar heeft zelf geen directe publiekrechtelijke status. Wel zullen op gemeentelijk niveau de welstandscriteria die op basis van het Beeldregieplan zijn geformuleerd worden vastgesteld en daarna in werking treden. Deze criteria dienen als toetsingskader bij de beoordeling van de omgevingsvergunningen.

¹ Studio Marco Vermeulen i.s.m. RBOI Rotterdam B.V. Beeldregieplan Logistiek Park Moerdijk.

2.2.5. Ontwikkelstrategie

Fasering

De fasering van de uitvoering van de werken is gebaseerd op marktinzichten, planologische en planeconomische afwegingen. Uitgangspunt is realisatie van het gehele plangebied in de periode tot en met 2030. Door de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk in één juridisch kader (dit inpassingsplan) vast te leggen, wordt de ruimtelijke en landschappelijke inpassing conform het beeldregieplan en het ruimtelijk ontwerp in één keer mogelijk gemaakt. In het kader van het MER is in het MMA als mitigerende maatregel voorgesteld om bij de aanleg van het Logistiek Park Moerdijk 'van buiten naar binnen' te werken. Deze aanbevelingen voor de fasering van het terrein zijn overgenomen in het VKA. Met dit inpassingsplan voor de gehele ontwikkeling wordt deze fasering mogelijk gemaakt.

Ook voor de financiële uitvoerbaarheid en voor de realisatie en investeringen in infrastructuur en openbare ruimte (wegen, groen, water) is één juridisch kader praktisch, omdat hiermee kosten en baten binnen hetzelfde plangebied worden gerealiseerd en hiermee het tempo (binnen de planperiode) eenvoudig kan meebewegen met de ontwikkelingen in de markt.

De realisatie van de bestemming 'Bedrijventerrein' zal in fasen plaatsvinden per ontwikkelcel. Door het plan in fasen per ontwikkelcel uit te voeren, wordt het plangebied geleidelijk aan bezet door bedrijven waardoor de beschikbare ruimte optimaal benut wordt en het vestigingsklimaat tot en met de laatste fase aantrekkelijk blijft. Fasering per ontwikkelcel is ook van belang voor een zorgvuldig ruimtegebruik en efficiënte verkaveling. Daarnaast wordt door de fasering voorkomen dat bij de aanvang van de exploitatie direct hoge kosten voor de voorzieningen gemaakt moeten worden. De voorzieningen worden immers grotendeels per fase aangelegd in plaats van ineens. Overigens zal tussen de fasen een zekere overlap sprake zijn, waarbij aan de uitgifte van een volgende fase wordt begonnen terwijl een de voorgaande fase nog niet 100% is uitgegeven. Dit is van belang om steeds een breed aanbod te hebben van beschikbare kavels voor potentiële bedrijven.

De realisatie van de bestemming 'Bedrijventerrein' zal in fasen plaatsvinden per ontwikkelcel:

- fase 1: ontwikkelcel langs de A17;
- fase 2: ontwikkelcel langs de Lapdijk;
- fase 3: ontwikkelcel langs de A16;
- fase 4: binnenste ontwikkelcel.

De fasering is verder uitgewerkt in het uitgewerkte VKA en het exploitatieplan.

De ontwikkelcel langs de A17 is een logische eerste fase, omdat deze cel een zichtlocatie betreft en daarmee de toon kan zetten voor de gehele ontwikkeling. Voorts is deze ontwikkelcel relatief eenvoudig te ontsluiten. Door de ontwikkelcel langs de Lapdijk als 2^e fase te nemen, wordt de inpassing aan deze landschappelijke kant van het plangebied in een relatief vroeg stadium gerealiseerd. Dit sluit aan bij het VKA. De interne baan met het bestaande Haven en- Industrierrein Moerdijk zal aan het begin van fase 2 worden gerealiseerd. De ontwikkelcel langs de A16 wordt als 3^e fase ontwikkeld. Conform het VKA komt de binnenste cel als laatste fase aan de orde.

Commissie Vestiging

Huidige functioneren in relatie tot het Haven en- Industrierrein Moerdijk

Overheid en bedrijfsleven werken op het Haven en- Industrierrein Moerdijk samen binnen de Commissie Vestiging. Aan deze commissie nemen de volgende partijen deel:

- Havenschap Moerdijk;
- Bedrijvenkring Industrierrein Moerdijk (BIM);
- Provincie Noord-Brabant;
- Gemeente Moerdijk;
- Brandweer Midden en West-Brabant;
- Rijkswaterstaat Zuid-Holland;
- Waterschap Brabantse Delta.

De Commissie Vestiging vindt zijn oorsprong in de samenwerking 'Duurzame Verbindingen Moerdijk'. In dat kader werken genoemde partijen op het Haven en- Industrierrein Moerdijk samen aan de verduurzaming van het terrein. Deze samenwerking is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst, die in 1999 door alle deelnemers is ondertekend. In eerste instantie was de Commissie Vestiging onderdeel van de samenwerking 'Duurzame Verbindingen Moerdijk', maar inmiddels valt de commissie direct onder het Havenschap Moerdijk.

De Commissie Vestiging heeft de volgende doelstellingen:

- Duidelijkheid verschaffen over de vestigingsmogelijkheden voordat grondtransacties/erfpacht contracten worden gesloten;
- Voorkomen van ongewenste ontwikkelingen met betrekking tot bedrijfsvestiging/-veranderingen;
- Afstemming tussen diverse betrokken instanties. Eén loketfunctie voor aanvragers;
- Realiseren van synergie tussen bedrijven;
- Betere afstemming met de aanvrager.

Om invulling te kunnen geven aan deze doelstellingen beoordeelt de commissie alle nieuw op het Haven en- Industrierrein Moerdijk te vestigen bedrijven of majeure uitbreidingen van een bestaand bedrijf op een aantal concrete aspecten. Deze aspecten zijn:

1. Ruimtelijke Ordening;
2. Beeldkwaliteit en welstand;
3. Vaarwatergebondenheid;
4. Geluidproductie;
5. lucht emissie;
6. afvalwater;
7. externe veiligheid;
8. natuurbescherming;
9. juridische aspecten.

Daarnaast wordt duurzaamheid in de beoordeling meegenomen door de te beoordelen op de aspecten clustervorming en uitwisseling van reststroom.

Zodra zich een bedrijf aanmeldt voor vestiging op het Haven en- Industrierrein Moerdijk of een bestaand bedrijf zich meldt voor een grootschalige uitbreiding, zal eerst de commissie de betreffende aanvraag op bovenstaande aspecten beoordelen. De commissie brengt vervolgens een pre-advies uit aan de directeur van het Havenschap Moerdijk. Op basis van dit advies wordt beslist over de verkoop en/of huur van grond dan wel uitgifte in erfpacht. Deze beslissing betreft een privaatrechtelijke rechtshandeling, waartegen geen publiekrechtelijke rechtsbescherming openstaat. Bij een negatief vestigingsadvies worden de bedrijven doorverwezen, zodat gezocht kan worden naar een andere vestigingsplaats.

Na een positief advies ten aanzien van de vestiging dan wel uitbreiding van het betreffende bedrijf, start de publiekrechtelijke fase voor de aanvraag van de benodigde vergunningen. De verantwoordelijkheid voor het afgeven van de vergunning ligt bij het daarvoor bevoegde gezag.

Uitbreiding functioneren Commissie Vestiging naar Logistiek Park Moerdijk

De Commissie Vestiging zal ook bij de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk een rol vervullen bij de uitgifte van kavels. Hier zal op eenzelfde wijze als op het Haven en-Industrieterrein Moerdijk invulling aan gegeven worden. Wat betreft de aspecten ruimtelijke ordening, beeldkwaliteit en welstand betekent dit dat de Commissie Vestiging toetst aan het inpassingsplan, het beeldregieplan en de bij het beeldregieplan opgestelde welstandscriteria.

Voor het Logistiek Park Moerdijk, dat een bijzondere en uitdagend ruimtelijk ontwerp kent, is ruimtelijke kwaliteit van groot belang. Als extra borging van deze ruimtelijke kwaliteit is ervoor gekozen om bij een aantal wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden in het inpassingsplan de rol van de Commissie Vestiging publiekrechtelijk vast te leggen. Dit betekent dat bij het toepassen van deze wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden expliciet als voorwaarde is opgenomen dat advies moet worden ingewonnen bij de Commissie Vestiging. In deze situaties heeft het advies dan ook een meer publiekrechtelijke status.

Om de toetsing aan de ruimtelijke kwaliteit een duidelijke positie te geven in de werkzaamheden van de Commissie Vestiging, zal in deze commissie een supervisor beeldregie zitting nemen. Deze zal specifiek toetsen aan inrichtingsaspecten en beeldkwaliteitsrichtlijnen. Deze supervisor is stedenbouwkundige of architect.

Overigens betekent het verplicht stellen van een advies van de Commissie Vestiging in het inpassingsplan niet dat de commissie over een te vestigen bedrijf twee keer moet adviseren. Uitgaande van de gangbare werkwijze zal de Commissie Vestiging een advies uitbrengen bij een te vestigen bedrijf. Mocht daarbij ook een wijzigings- of afwijkingsbevoegdheid aan de orde zijn is aan de voorwaarde voor het inwinnen van advies al voldaan.

Het complete advies van de Commissie Vestiging wordt doorgezonden aan het betrokken bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning. Dit zal in de meeste gevallen het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk zijn. Hierdoor vindt er inhoudelijk afstemming plaats tussen de publiekrechtelijke besluitvorming bij de gemeente en de privaatrechtelijke besluitvorming bij het Havenschap Moerdijk. Voor zover de commissie in dit inpassingsplan een expliciete adviesbevoegdheid heeft (bij een aantal wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden), heeft het advies ook een formele status. Voor het overige heeft het advies een informele status. Het advies komt daarbij niet in de plaats van adviezen van adviesorganen zoals de welstandscommissie.

2.3. Nut en noodzaak

De planperiode van het op 6 februari 2015 vastgestelde inpassingsplan is 16 jaar na de vaststelling. Door de vernietiging van dit inpassingsplan uit 2015 en de hernieuwde vaststelling in 2016, wijzigt het startmoment van de planperiode van het inpassingsjaar met ongeveer één jaar. Uitgangspunt van dit inpassingsplan is wederom een realisatie van het gehele plangebied in de periode tot en met 2030. De uitgifteperiode wordt daarmee met 1 jaar verkort. In bijlage 9 wordt deze uitgifteperiode onderbouwd.

De onderbouwing van de behoefte aan het beoogde programma in de planperiode tot en met 2030 en de beoordeling of deze behoefte niet kan worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied is geactualiseerd. Dit heeft geleid tot diverse aanpassingen in onderstaande paragraaf die echter niet leiden tot een andere conclusie. Onderstaande paragraaf 2.3 is in het geheel geactualiseerd.

2.3.1. Logistiek motor van Nederlandse en Noord-Brabantse economie

Nederland aantrekkelijk als logistiek vestigingsland

De kwalitatief hoogwaardige infrastructuur (weg, spoor en water) van Nederland en de geografisch gunstige ligging ten opzichte van de Europese markten heeft van ons land een Europees logistiek centrum gemaakt. Bijna 13% van de toegevoegde waarde en 14% van de werkgelegenheid in Nederland hangt direct en indirect samen met logistieke activiteiten.¹ Het gaat dan niet alleen om pure logistieke activiteiten, maar ook aanverwante (indirecte) activiteiten zoals assemblage, reparatie en supportactiviteiten. Met een totale uitvoerwaarde van circa 500 miljard euro is Nederland de op vier na grootste exporteur van de wereld. De Nederlandse export is dan ook een belangrijke motor van onze economie. In de laatste twee decennia droeg de export voor bijna de helft bij aan de economische groei in Nederland.²

Nederland is niet meer weg te denken in de top van de Logistics Performance Index (Wereldbank, 2014). Al jaren is Nederland een vaste waarde in de internationale top 5 van landen met een sterk ontwikkelde logistieke sector. In de ranglijst van 2014 staat Nederland op plek 2, vlak achter Duitsland en voor België, Groot-Brittannië, Frankrijk en de Verenigde Staten. Mede dankzij de aanwezigheid van een sterk samenhangend (logistiek en industrieel netwerk, een goede infrastructuur, wet- en regelgeving en kennis en kunde in de logistiek is Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor (buitenlandse) ondernemingen die hun goederen van hieruit verder distribueren.

Maar het buitenland zit niet stil

Uit marktrapporten en logistieke studies³ blijkt dat Nederland een sterke concurrentiepositie heeft op internationaal niveau. Deze positie is het afgelopen decennium wel veranderd. Was Nederland begin 2000 nog veruit het belangrijkste vestigingsland voor logistiek, tegenwoordig moet Nederland deze positie aan de kop delen met andere landen, zoals Duitsland en België. Om de sterke logistieke positie van Nederland te behouden, wordt dan ook fors geïnvesteerd in het versterken van de sector, zoals via het Topteam Logistiek en Dinalog Instituut.

¹ BCI en TNO, Monitor Logistiek Sectorhuis, De economische waarde van logistieke activiteiten in Nederland, 2013

² Centraal Bureau voor Statistiek, 2012 en ABN-Amro (Nederlandse Economie in Zicht), 2013.

³ Commissie van Laarhoven: Logistiek en Supply Chains: visie en ambitie voor Nederland, 2009. Topteam Logistiek: Logistiek Partituur naar de Top, 2011 en NDL/HIDC: Jaarverslag NDL, 2015.

Noord-Brabant (en daarbinnen Midden- en West-Brabant) belangrijke spil voor logistieke sector Nederland

De ligging van Noord-Brabant (en Midden- en West-Brabant daarbinnen) tussen de wereldhavens Antwerpen en Rotterdam en het Europese achterland maakt de regio interessant voor logistieke ondernemingen. Denk aan op- en overslag, assemblage en doorvoer van en naar het Europese achterland. Daarnaast is Brabant een sterke productieregio, die een goede logistiek nodig heeft voor de toevoer van grondstoffen en het transport van eindproducten. Nu al is 30% van alle logistieke bedrijfsruimte en 12% van alle werkgelegenheid in de logistiek in Nederland gevestigd in Noord-Brabant. Redenen om de logistiek tot economisch speerpunt te benoemen.¹ Echter, deze sterke positie is geen vanzelfsprekendheid naar de toekomst. Immers, ook andere (Nederlandse) regio's ruiken de kansen van de logistieke sector en zetten fors in op het versterken van hun logistieke aantrekkingskracht. Er zal dan ook blijvend hard aan gewerkt moeten worden door provincie Noord-Brabant en partners om deze positie te behouden. Dit wordt in de economische en logistieke agenda's van Brabant opgepakt door middel van investeringen en samenwerkingsverbanden op het gebied van infrastructuur (weg, water, spoor), arbeidsmarkt en het opbouwen van een logistiek netwerk. Het bieden van voldoende ijzersterke (logistieke) locaties behoort ook tot de randvoorwaarden die nodig zijn om het vestigingsklimaat van de provincie te behouden en versterken.

65-70% vestigt zich op de as Rotterdam-Brabant-Venlo/Venray

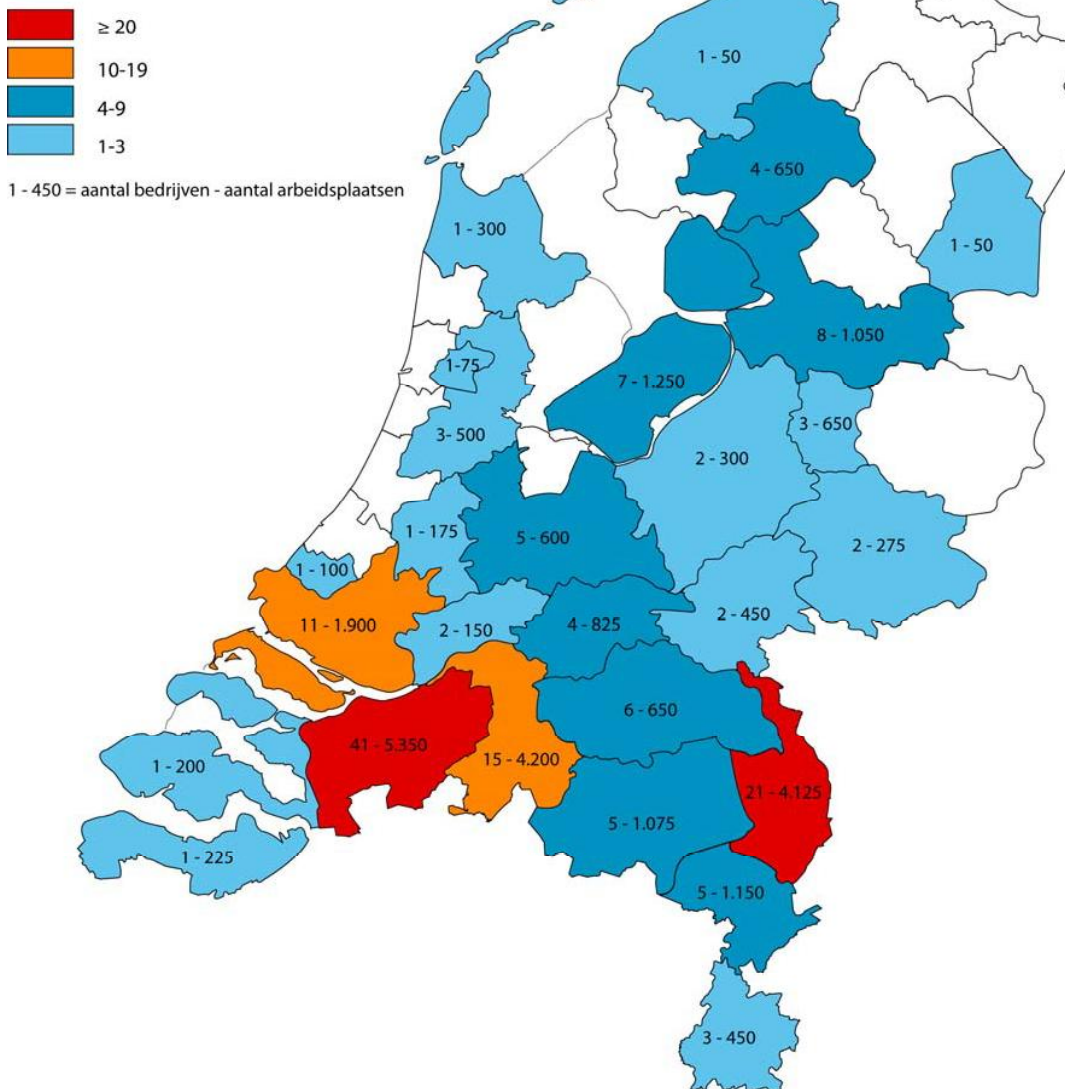
West-Brabant, de regio Tilburg en Venlo-Venray zijn de topregio's voor vestiging van nieuwe distributievevestigingen. Driekwart van de locatiedynamiek in de logistiek in Nederland vestigt zich op de as Rotterdam-Brabant-Venlo/Venray, zo blijkt uit de Database Bovenregionale Locatiebeslissingen van Stec Groep (2000-2015). Daarnaast is de as Rotterdam-Antwerpen heel belangrijk. Locaties in deze assen hebben de voorkeur boven locaties rond de mainports Rotterdam en Schiphol, vanwege het gebrek aan (betaalbare) ruimte in deze gebieden en de ligging ten opzichte van het achterland (Zuid-, Midden- en Oost-Europa). Zeker wanneer de distributieactiviteiten niet direct luchthaven- of watergebonden zijn, dan is de corridor een heel aantrekkelijk alternatief, uit oogpunt van ruimte, ligging en betaalbaarheid.

Het grootste aantal vestigingen van nieuwe of verplaatsende distributiebedrijven vond in de afgelopen 16 jaar plaats in Midden- en West-Brabant. 56 van de 156 (35%) logistieke distributiecentra vestigden zich op locaties in Midden- en West-Brabant, zo blijkt uit onderzoek van Stec Groep (Database Locatiebeslissingen Nederland, Stec Groep 2000-2015). Met name Roosendaal (Borchwerf), Moerdijk, Waalwijk en Tilburg waren daarbij de brandpunten. Het gaat daarbij in belangrijke mate om doorinvesteringen (van partijen als DHL, DSV, Schenker en Rhenus) op locaties waar men al gevestigd is.

¹ Provincie Brabant: Economische Agenda Brabant 2020, 2011 en Logistieke Agenda Brabant, 2012.

Figuur. Bovenregionale locatiebeslissingen in de logistiek (Bron: Stec Groep, 2016)

Aantal Bovenregionale Locatiebeslissingen en arbeidsplaatsen per coropgebied
 Aantal distributiecentra 2000-2015



2.3.2. Ontwikkelingen en marktverwachtingen voor de logistieke sector

Gunstige marktperspectieven voor de logistieke sector als geheel

Het markt-/groeiperspectief voor de logistieke sector is goed op korte en middellange termijn. Diverse trends en ontwikkelingen maken dat er sprake is van een relatief constante vraag naar nieuwe, marktconforme locaties voor logistiek. Ontwikkelingen die hiertoe bijdragen zijn bijvoorbeeld de aantrekkelijke economie komende jaren, de stijgende export die daarmee gepaard gaat en de groeiverwachtingen op lange termijn van de Haven van Rotterdam (met 10 tot 75% in volume) en Antwerpen. Daarnaast verandert de logistieke sector door gewijzigde en steeds veranderende wensen en eisen vanuit de consument. De opkomst van e-commerce, kortere levenscycli van producten en snellere levertijden/retour-logistiek dwingen tot totaalconcepten in de logistieke keten. De logistieke keten is de sleutel voor succes voor veel producenten. Door (delen van) de keten uit te besteden en/of door decentralisatie van de logistiek (en dus een beweging dichterbij de afzetmarkt) ontstaat

ruimte vraag naar courante, strategisch gelegen (logistieke) bedrijfsruimte.¹ Bovendien is er sprake van steeds kortere (uitbestedings)contracten (vanuit de klant), waardoor de dynamiek onder logistieke dienstverleners feitelijk ook toeneemt

Steeds meer waarde toevoegende activiteiten (Value Added Logistics & Services - VAL/VAS)

De logistieke sector is onderhevig aan snelle modernisering en schaalvergroting. Logistieke partijen zijn voortdurend op zoek naar een efficiëntere organisatie van hun logistieke ketens (supply chains). Was logistiek voorheen vooral de op- en overslag en het transport van goederen, de laatste jaren vinden in de distributiecentra in toenemende mate activiteiten met een hoge(re) toegevoegde waarde plaats zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie, marktspecifieke producttoevoegingen en bedrukking van producten. De integratie van diverse activiteiten (van transport, op- en overslag, tot assemblage, retourhandelingen en ketenregie) binnen eenzelfde distributiecentrum zorgen ervoor dat processen hoogwaardiger worden en steeds meer waarde toevoegen aan het uiteindelijke product. Activiteiten van toegevoegde waarde vinden tegenwoordig in vrijwel elk distributiecentrum plaats.

Belangrijke redenen voor de toenemende waardevermeerderende activiteiten zijn:

- De splitsing van industriële productie – een van de belangrijkste schakels in de logistieke keten – in primaire productie (componenten, onderdelen halffabrikaten) en secundaire productie (assemblage en/of verdere klantspecifieke afwerking van een eindproduct). Bij Value Added Logistics worden de secundaire productieprocessen gecombineerd met distributieactiviteiten.
- De crisis van de laatste jaren, waardoor bedrijven op zoek zijn (moeten gaan) naar activiteiten die meer waarde genereren om zo winstgevend te blijven. Logistieke bedrijven die erin slagen om voldoende onderscheidend te zijn, hebben meer kans op overleven. Onderscheidend moet hier dan gelezen worden als *waarde toevoegend* en *niet eenvoudig te kopiëren*. Dit is ook de reden dat Value Added Logistics en Services (VAL/VAS) activiteiten relatief het minste last hebben van de crisis (dit in tegenstelling tot pure transport en overslag bedrijven). Om dit zo te houden investeren logistiek bedrijven extra in specifieke verpakkings- of bewerkingsmachines, ICT en slimme organisatie, waardoor het aandeel VAL/VAS in de logistiek toeneemt.

Figuur. Logistieke keten en positie VAL/VAS



¹ Dit wordt ondersteund door een publicatie van ING: Kwartaalbericht Transport en Logistiek, 2014, waarin opgemerkt wordt dat marges op transport en vervoer onder druk staan als gevolg van de economische crisis. Dit heeft tot gevolg dat pure transportbedrijven in zwaar weer zitten, failliet gaan, overgenomen worden of fuseren. De hoogste groeiverwachting op korte- en middellange termijn zit overwegend in de logistieke dienstverlening *met* toegevoegde waarde, zo merkt ING op.



Figuur 3
Waardecreatie bovenin het sectorhuis Logistiek en Supply Chains
 Bron: TNO (in opdracht van Min. V & W, 2008)

Verdere schaalvergroting in de logistiek

Uit recente transacties en marktrapporten¹ blijkt dat er diverse partijen in de logistiek grootschalige kavels afnemen en dat er een trend is naar schaalvergroting in de nabije toekomst. Onder invloed van trends en sectorale ontwikkelingen (reductie van kosten, concentratie of deconcentratie van logistieke processen, aantrekkende economie, overnames en fusies) wordt een verdere schaalvergroting in omvang van de logistieke bedrijfsruimte verwacht. Uit onderzoek van Troostwijk (2016) blijkt dat alle transacties in de 'top 10 grootste transacties van 2015' groter zijn dan 30.000 m² bedrijfsvloeroppervlak (circa 6 hectare kavel). De helft van deze transacties vond plaats in West- en Midden-Brabant.

Clustering van activiteiten biedt bedrijfseconomische voordelen

In toenemende mate is onder logistieke dienstverleners behoefte aan vestiging op één omvangrijke locatie met ruime bebouwingsmogelijkheden om zo bedrijfseconomische voordelen ('economies of scale') te realiseren. De voordelen doen zich onder meer voor bij het:

- kostenefficiënt delen van basisfaciliteiten (security, tank- en wasvoorziening, restaurant, etc.);
- creëren en benutten van pools van werknemers (ook met betrekking tot collectief busvervoer);
- uitwisselen van goederen/stromen (verminderen 'leeg' rijden);
- het rendabel maken van investeringen in infrastructuur en collectieve voorzieningen.

Een specifiek voordeel van logistieke clustering is de mogelijkheid tot samenwerking in de vorm van ladingbundeling en uitwisseling van materieel. Overigens weerhoudt onderlinge concurrentie branchegenoten nog vaak van deze vorm van samenwerking. Zichtbaar is echter dat de belangstelling hiervoor toeneemt. De stijgende transportkosten met name in

¹ DTZ Zadelhoff: Nederland Compleet, 2016, Stec Groep: Locatiebeslissingen in Nederland, 2000-2016, CBRE, The market for XXL-warehouses in Europe, 2013, JLL: European Seaports: the growing logistics opportunity, 2013 en Prologis: Europe's most desirable logistics locations, 2015.

het wegvervoer nopen logistieke dienstverleners om hun vrachtwagenpark efficiënter in te zetten. De motivatie voor samenwerking wordt zodoende sterker.

Logistieke dienstverleners kunnen ook profijt hebben van intermodale¹ aanvoer van hun goederen. Hun collectieve vraag naar intermodaal vervoer creëert draagvlak voor intermodale diensten en kan resulteren in lagere kosten en betere kwaliteit (i.c. hogere frequenties). Daarnaast zijn er ook voorzieningen die specifiek interessant worden bij clustering, zoals een bewaakt parkeerterrein voor vrachtauto's.

Kortom, op meer gespecialiseerde locaties kunnen schaalvoordelen bereikt worden, waarmee het rendement van ruimtelijke investeringen en investeringen in infrastructuur hoger is en ook de economische prestatie (bedrijfseconomisch rendement) van de gevestigde logistieke bedrijven positief wordt gestimuleerd. Bovendien kan er een onderscheidende en herkenbare 'brand' worden gecreëerd. Hierdoor zijn dergelijke dedicated locaties aantrekkelijkere vestigingsplaatsen voor logistieke eindgebruikers, maar ook voor logistieke investeerders (ontwikkelaars en beleggers).²

2.3.3. Locatieafweging ontwikkeling bovenregionaal logistiek park in Midden- en West-Brabant

Bovenregionaal logistiek park om economische structuur te versterken

Om de economische structuur van (Midden- en West-) Brabant en Nederland te behouden en bovendien te versterken wil de provincie Noord-Brabant grootschalige en/of havengerelateerde logistieke bedrijven met activiteiten van toegevoegde waarde een plek kunnen bieden op een daarvoor geschikte, grootschalige, multimodaal ontsloten locatie in de regio.

Uitgangspunt provincie Noord-Brabant: zorgvuldig ruimtegebruik stimuleren door concentratie op één locatie

Vanuit het beleidsprincipe concentratie van verstedelijking wil de provincie Noord-Brabant de bedrijvigheid concentreren op één locatie in plaats van op verschillende kleinere bedrijventerreinen verspreid over West-Brabant. De provincie Noord-Brabant kiest in haar ruimtelijk beleid consequent voor concentratie van verstedelijking. Door concentratie wordt recht gedaan aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Daarnaast biedt concentratie voorwaarden voor het ontstaan van symbiose en voordelen op sociaal maatschappelijk vlak en leefbaarheid. Bovendien biedt het kansen voor de intensivering van het ruimtegebruik en vermindert het de landschappelijke aantasting. In de Structuurvisie Ruimtelijk Ordening is dit beleid vastgelegd.

¹ Intermodaal goederenvervoer is vervoer waarbij meerdere modaliteiten (vervoersmiddelen) gebruikt worden, zoals vervoer van containers en wissellaadbakken. Bij multimodaal goederenvervoer wisselen de goederen van modaliteit (vervoersmiddel) en worden in geheel herverpakt of overgestort naar de andere modaliteit. De goederen wordt dus herverpakt of gestort (bulk). Bij intermodaal goederenvervoer daarentegen wisselen de goederen van modaliteit, maar blijven in dezelfde "verpakking" (container, wissellaadbak, oplegger).

² Onderzoek van de Radboud Universiteit (d.d. maart 2013: http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2013_A-hedonic-price-analysis-of-the-value-of-industrial-sites.pdf) laat zien dat de waardeontwikkeling en prestaties (aantal nieuwe vestigingen en ontwikkeling werkgelegenheid) van sterk geprofileerde locaties (bijvoorbeeld logistiek) hoger / beter zijn en minder snel verouderen dan reguliere (veelal modern gemengde) bedrijventerreinen. Ook toont onderzoek van de Technische Universiteit Eindhoven (d.d. juni 2013: <http://alexandria.tue.nl/extra2/753908.pdf>) aan dat clustering van logistieke activiteiten synergievoordelen en daarmee kostenvoordelen met zich meebrengt.

Multimodale ontsluiting van groot belang voor locatieontwikkeling en als vestigingsplaatsfactor

Voor grootschalige logistieke bedrijven is de bereikbaarheid over de weg de belangrijkste vestigingsplaatsfactor. Het ruimtelijk beleid van de provincie is erop gericht om de ontwikkeling van nieuwe werklocaties te concentreren op goed ontsloten, multimodale locaties. Om een verschuiving van de vervoersmodaliteit weg naar een andere (spoor en/of water) te bevorderen (modal shift), wil de provincie de ruimte rond goederenknooppunten vooral reserveren voor bedrijven die daarvan afhankelijk zijn.

Voor grootschalige logistieke bedrijven met een internationale oriëntatie heeft een locatie met een wateraansluiting (en eventueel spoor) in veel gevallen ook een meerwaarde. Overigens is een directe ligging aan de kade voor een groot deel van deze bedrijven echter niet nodig (e.e.a. hangt samen met de mogelijke inzet van terminaltrekkers die lading vervoeren tussen de kade en verlader).

Plan-MER en locatiekeuze

Om een verantwoorde keuze te maken voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park in Midden- en West-Brabant, is een plan-MER verricht. In het plan-MER zijn locaties in Midden- en West-Brabant onderzocht die aan de volgende vier geschiktheidseisen voor een bovenregionaal logistiek park voldoen:

1. De locatie heeft een multimodale ontsluiting.
2. De locatie is geschikt voor de realisatie van kavels groter dan 5 hectare.
3. De locatie moet geschikt zijn voor vestiging van logistieke bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en 3.2.
4. De locatie heeft een minimale omvang van 50 hectare, zodat clustering en synergievoordelen bereikt kunnen worden.

Uit de plan-MER blijkt dat Logistiek Park Moerdijk de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en -wensen van (grootschalige) logistieke bedrijvigheid, zoals multimodaliteit en een goede ontsluiting en bereikbaarheid. Ook uit milieuoogpunt blijkt de locatie het beste te scoren. Op grond van de conclusies van de plan-MER hebben Provinciale Staten dan ook gekozen voor de ontwikkeling van een hoogwaardig vernieuwend duurzaam logistiek park in de oksel van de A16 en A17.

De plan-MER is opgenomen in Deel C 'Ontwikkelingsprojecten West-Brabant' van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008). Deel C is het deel van de Interimstructuurvisie (2008) dat vanaf 1 januari 2011 van kracht is gebleven met de inwerkingtreding van de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (dat de delen A en B van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant vervangt). Deel C van de Interimstructuurvisie vormt het planologisch kader voor het inpassingsplan.

Het provinciaal inpassingsplan voor Logistiek Park Moerdijk voorziet in de ontwikkeling van in totaal 142,2 hectare netto uitgeefbaar terrein. Het grootste deel van het uitgeefbaar terrein (ca. 138 hectare netto) is specifiek bestemd voor de beoogde (logistieke) doelgroepen. De rest van het uitgeefbaar terrein is bestemd voor vrachtwagenparkeerterrein en bedrijven van verzorgende, ondersteunende en/of facilitaire aard, ten dienste van de binnen het plangebied gevestigde bedrijven.

Logistieke doelgroepen: grootschalige en/of havengerelateerde Value Added Logistics

Met de locatiekeuze van Logistiek Park Moerdijk hebben Provinciale Staten uitgangspunten geformuleerd voor de doelgroep(en) van Logistiek Park Moerdijk. Deze uitgangspunten zijn

bekrachtigd in het Publiek Programma van Eisen (PPvE), behorende bij de bestuursovereenkomst 'Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk', en zijn juridisch vertaald in dit inpassingsplan.

Logistiek Park Moerdijk is specifiek bedoeld voor grootschalige en/of havengerelateerde logistieke bedrijven (met een component Value Added Logistics). Op basis van de aanbevelingen uit de second opinion (zie verderop) is deze doelgroep als volgt geoperationaliseerd:

Value Added Logistics (VAL): Bedrijven die zich - naast transport en opslag van goederen - richten op activiteiten die een toegevoegde waarde aan een product opleveren gedurende het logistieke proces of die een toegevoegde waarde opleveren voor het logistieke proces zelf, zoals etikettering, ompakken, toevoegen van onderdelen en software, assemblage, bundelen, voorraadbeheer, terugwinnen van grondstoffen, order-picking en kwaliteitscontroles.

Grootschalig betreft bedrijven groter dan 5 hectare kaveloppervlakte. Er zijn mogelijkheden om hiervan af te wijken als een bedrijf synergievoordelen haalt uit samenwerking met andere bedrijven op het logistieke bedrijventerrein. Bovendien is de mogelijkheid geboden voor bedrijven om af te wijken van de 5 hectaregrens indien een VAL-bedrijf havengerelateerd is.

2.3.4. Onderzoeken Stec Groep naar marktvraag voor Logistiek Park Moerdijk

Ruimte vraag bepaald op basis van aflopen Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De provincie Noord-Brabant heeft in de afgelopen jaren diverse onderzoeken laten uitvoeren naar de marktvraag van Logistiek Park Moerdijk. Het meest recente onderzoek is uitgevoerd door Stec Groep in 2016. In de studie "Nut & noodzaak en Ladder Logistiek Park Moerdijk" maakt Stec Groep voor het bepalen van de ruimte vraag van Logistiek Park Moerdijk gebruik van de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking'¹.

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) artikel 3.1.6 een lid 2 bepaalt dat de treden van deze ladder doorlopen moeten worden om door te kunnen gaan met de planvorming. Hierbij dient in de eerste plaats (trede 1) gekeken te worden of er een actuele regionale behoefte bestaat aan het bedrijventerreinen (trede 1). De actuele behoefte bestaat uit de vraag minus de harde plancapaciteit binnen de marktregio voor de beoogde ontwikkeling. In het geval van LPM bestaat de marktregio uit de regio's West- en Midden-Brabant en regio Drechtsteden. De afbakening van de marktregio voor LPM is gebaseerd op de geconstateerde bedrijfsdynamiek (uitgifte op bedrijventerreinen, opname van grootschalige bedrijfspanden en verhuisdynamiek van logistieke bedrijven).

Vervolgens moet worden gekeken (trede 2) in hoeverre in deze behoefte kan worden voorzien binnen bestaand stedelijk gebied door benutting van beschikbare gronden door

¹ De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is geïntroduceerd voor een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk probeert zo overprogrammering te voorkomen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

herstructurering, transformatie of anderszins. Indien nog behoefte bestaat na opvang binnen bestaand stedelijk gebied moet worden beschreven in hoeverre die behoefte wordt gefaciliteerd op een passend (multimodaal) ontsloten locatie (trede 3).

Gebruik makend van landelijk en provinciaal gehanteerde prognosemodellen

De provincie Brabant stelt eens in de vier jaar prognoses op voor de ruimtevraag naar bedrijventerreinen. Deze zijn richtinggevend voor de Regionale Ruimtelijke Overleggen (RRO's) en bedrijventerreinprogrammering in elk van de vier Brabantse regio's.

De meest recente prognose is uit 2014 (Behoefteraming bedrijventerreinen Noord-Brabant 2014-2030, Bureau Buiten). Deze prognose raamt de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen. Daarbij wordt expliciet rekening gehouden met bestaande bedrijfspanden, -locaties en verwachtingen over bevolkings- en economische groei. Een afzwakking van de groei op middellange termijn en de effecten van de crisis zijn dan ook in de raming voor Logistiek Park Moerdijk verwerkt.

De nieuwste prognose van de provincie Brabant is de basis voor de berekening van de potentiële uitbreidingsvraag (trede 1). Omdat de marktregio voor LPM naast de regio's West- en Midden-Brabant ook de regio Drechtsteden omvat, zijn daarom ook de meest actuele prognoses van de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in de provincie Zuid-Holland bij de analyse betrokken.

LPM opgenomen in RRO afspraken

Binnen het RRO West-Brabant is afgestemd ('groene status') dat LPM als locatie wordt ontwikkeld voor het faciliteren van de vraag vanuit – in hoofdzaak – zeer grootschalige VAL/VAS (hernieuwde vaststelling van deze afspraak beoogd in juli 2016). Met de regio's West- en Midden-Brabant zijn bestuurlijke afspraken gemaakt dat voor de totale ontwikkeling van LPM, als nieuwe vestigingslocatie voor zeer grootschalige logistiek (> 5ha), een inpassingsplan wordt opgesteld.

Trede 1: Ruimtevraag voor LPM maar voor deel op te vangen in harde plancapaciteit

De analyse van de ruimtevraag van de LPM-doelgroep is uitgebreid terug te lezen in de studie van Stec Groep, d.d. 2016 "Nut & noodzaak en Ladder Logistiek Park Moerdijk", dat als bijlage is opgenomen bij dit inpassingsplan. Hieronder alleen de belangrijkste conclusies. Daarbij wordt eerst ingegaan op de vraag, vervolgens op het (harde) aanbod. Hieruit volgt de actuele regionale behoefte.

Vraag

- De marktregio voor LPM bestaat uit de regio's West- en Midden-Brabant en regio Drechtsteden. De afbakening van de marktregio voor LPM is gebaseerd op de geconstateerde bedrijfsdynamiek (uitgifte op bedrijventerreinen, opname van grootschalige bedrijfspanden en verhuisdynamiek van logistieke bedrijven).
- De analyse naar de marktvraag heeft betrekking op de periode 2016 tot en met 2030. Deze ontwikkelperiode is als volgt opgebouwd: 1 jaar voorbereiding, een uitgifteperiode van 13 jaar en 1 jaar voor afbouw van Logistiek Park Moerdijk.
- De totale uitbreidingsvraag (dus vanuit alle sectoren) naar bedrijventerreinen in de marktregio voor LPM bedraagt circa 635-660 hectare in de periode 2016-2030. LPM richt zich op een specifieke doelgroep: zeer grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS, VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn en VAL/VAS met synergievoordelen. Daarnaast horen ook ketenbedrijven tot de LPM doelgroep, ongeacht hun omvang.
- De vraag vanuit zeer grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS bedraagt 260 tot 270 hectare in de ontwikkelperiode 2016-2030. Ter illustratie: de uitgifte aan bedrijventerrein in Midden-

en West-Brabant aan (logistieke) bedrijven groter dan 5 hectare bedroeg circa 35 hectare per jaar in de periode 2014-2015. Zeer grootschalige transacties waren onder andere Primark (16 hectare in Roosendaal), Bol.com (10 hectare in Waalwijk), Tesla (7 hectare in Tilburg) en DHG (diverse gebruikers, 6 hectare op Distriboulevard Moerdijk).

- De ruimtevraag vanuit havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen komt op 75 tot 80 hectare netto in ontwikkelperiode LPM. Om in te kunnen schatten hoe groot de vraag is die specifiek de locatiekwaliteiten van LPM zoekt is gekeken naar de overslagcijfers van MCA Brabant (2016). Hieruit blijkt dat Moerdijk goed is voor circa 40% van de containeroverslag in Midden- en West-Brabant. Ook de overslag in tonnages (overige goederen) is in Moerdijk aanzienlijk. Dit wordt veroorzaakt door de functie (Zeehaven), ligging en diepgang van Moerdijk. Op basis hiervan wordt verwacht dat circa 30-40 hectare op LPM gevuld kan worden vanuit de vraag van havengerelateerde en synergiebedrijven. Ander aanbod van bedrijfskavels past niet bij deze specifieke vraag. Hier wordt in de aanbodanalyse rekening mee gehouden.
- Er wordt geen rekening gehouden met extra ruimtevraag van ketenbedrijven omdat dit pas opportuun wordt als zittende bedrijven activiteiten gaan outsourcen.

Aanbod

- Wat betreft de vraag naar kavels groter dan 5 ha kan worden geconcludeerd dat op bedrijventerreinen in de marktregio maar op enkele plekken kavels beschikbaar zijn met aaneengeschaald 5 hectare of meer. Vooral Vossenbergh West II en verspreid enkele kavels in Bergen op Zoom, Roosendaal en Dordrecht kunnen de geprognosticeerde ruimtevraag bedienen. Deze locaties hebben nog slechts beperkt ruimte voorhanden voor deze specifieke doelgroep en zeker niet voldoende om de ruimtevraag op middellange en lange termijn te accommoderen en richten zich bovendien ook op kleinere en/of andere doelgroepen (onder andere vertaald in de verkaveling en weginfrastructuur). Het gaat in totaal om circa 60 hectare netto die in potentie beschikbaar zijn.
- Het bestaande (en nieuw te ontwikkelen) logistieke bedrijfstvastgoed is beperkt geschikt voor grootschalige logistieke dienstverleners, zo blijkt. Een groot deel van de beschikbare panden en kavels die op dit moment aangeboden worden zijn slechts in beperkte mate marktconform/courant voor moderne en grootschalige logistiek. Het overgrote deel van het beschikbare aanbod is te klein of voldoet in bouwhoogte, ligging ten opzichte van snelweg en vaarwater en planologische mogelijkheden niet aan de wensen en eisen van de sector. Een analyse van grootschalige panden (> 20.000 m2 vloeroppervlak, circa 4 ha kavel) laat zien dat enkel aanbod op Noordland (Bergen op Zoom), Borchwerf II (Roosendaal/Halderberge), op Vossenbergh (West) (Tilburg) en verspreid in Midden- en West-Brabant (overwegend in private handen) in aanmerking komt voor vestiging van (zeer) grootschalige logistiek. Bovendien zijn deze plekken onderdeel van de huidige voorraad uitgegeven bedrijventerrein en daarom al meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag.
- Per saldo kan circa 40 hectare netto van de ruimtevraag naar zeer grootschalige en/of havengerelateerde logistiek in dit aanbod gefaciliteerd worden. Dit aanbod is bovendien niet opgenomen in de prognose van de uitbreidingsvraag. Hierbij wordt uitgegaan van een maximale match tussen vraag en aanbod. Het overige aanbod is (deels) geschikt voor kleinere/andersoortige logistieke gebruikers of andere bedrijfssectoren.

Actuele behoefte

- Als de marktvraag voor kavels groter dan 5 hectare (260-270 ha) wordt verminderd met het beschikbare aanbod (100 ha), dan resteert een actuele regionale behoefte van 160-170 ha.
- Daar bovenop komt de ruimtebehoefte vanuit havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen specifiek voor LPM. Deze bedraagt 30-40

hectare netto in ontwikkelperiode van LPM. Ander aanbod in de marktregio is hiervoor niet geschikt (te maken). Het betreft al de specifieke ruimtevraag naar de locatiekwaliteiten (zeehaven, diepgang, ligging) van LPM. De totale ruimtevraag binnen dit segment is groter.

Trede 2: Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied beperkt en/of al verwerkt in prognose; geen aanleiding om vraag-aanbodconfrontatie hierop aan te passen voor LPM

De mogelijkheden om de actuele regionale behoefte vanuit de LPM doelgroep te faciliteren binnen het bestaand stedelijk gebied in de marktregio zijn beperkt, blijkt uit de analyse van Stec Groep, d.d. 2016 "Nut & noodzaak en Ladder Logistiek Park Moerdijk":

- Inbreidingsruimte op het bestaande industrieterrein Moerdijk is niet geschikt voor de 'LPM-doelgroep'. Dit vanwege de reservering voor andere doelgroepen dan logistiek (versterking petrochemisch cluster op Moerdijk) en beperkte (markttechnische) geschiktheid van de gronden (vanwege de bestaande risico-contour op het bedrijventerrein).
- Incidenteel komen er nog bedrijfskavels op het Industrieterrein Moerdijk beschikbaar. Dit door terugkoop van kavels of aflopende erfpachtcontracten. Recent voorbeeld hiervan is Tetrapak. Dergelijke kavels zijn hoofdzakelijk aan vaarwater gelegen en dus nat. De vraag naar dit soort kavels is in de raming van de provincie (Buiten, 2014) expliciet separaat geraamd (30-160 ha uitbreidingsvraag voor natte kavels tot en met 2030). Dit aanbod is voor droge VAL/VAS logistiek dus geen alternatief.
- De inbreidings- en herontwikkelmogelijkheden op andere bedrijventerreinen zijn daarnaast summier. Zeker voor de doelgroep zeer grootschalige logistiek. Ten eerste zal de krimp – en daarmee vrij komende ruimte – zich voornamelijk voordoen na 2025. De ruimtevraag vanuit het segment zeer grootschalige logistiek doet zich juist grotendeels voor in de periode voor 2025. Bovendien is het niet de verwachting dat op grootschalige schaal industriële plots beschikbaar komen binnen de ontwikkelperiode. Een eerste grove inventarisatie hiernaar (door Stec Groep, 2015, hernieuwd april 2016) leert dat hoofdzakelijk kleinere kavels beschikbaar komen, ongeschikt voor de huisvesting van (zeer) grote logistieke bedrijven. Sowieso is ook gebleken dat diverse (binnenstedelijke en of locaties op bestaande bedrijventerreinen) markttechnisch niet voldoen aan de eisen die logistieke bedrijven stellen en daarmee geen geschikt alternatief zijn. Bovendien geldt dat deze locaties feitelijk al zijn meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag.
- Samengevat zijn mogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied zeer beperkt voor de zeer specifieke 'LPM-doelgroep' (grootschalig en/of havengerelateerd) in Drechtsteden, Midden- en West-Brabant.

Trede 3: Ruimtevraag accommoderen op een multimodaal ontsloten locatie

Al jaren is het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Brabant erop gericht om de ontwikkeling van nieuwe werklocaties te concentreren op goed ontsloten, multimodale locaties. Dit sluit niet alleen aan bij de beleidsambities van de provincie, maar is ook een afwegingscriterium geweest bij de opgestelde plan-MER.

Om een verantwoorde keuze te maken voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park, zijn in de plan-MER verschillende locaties in Midden- en West-Brabant onderzocht die voldoen aan vier geschiktheidseisen, waaronder multimodaliteit. Uit de plan-MER blijkt dat de locatie van Logistiek Park Moerdijk de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en -wensen voor grootschalige logistiek, zoals ook terug te lezen in paragraaf 4.1 van deze toelichting.

Potentiële marktpositie locatie Logistiek Park Moerdijk

Vanuit de markt gezien is Logistiek Park Moerdijk eveneens een sterke locatie. Hieronder sommen we de belangrijkste kenmerken voor het beoordelen van de concurrentiekracht van Logistiek Park Moerdijk op:

- Logistiek Park Moerdijk ligt tussen en op relatief zeer korte afstand van de belangrijkste toegangspoorten van West-Europa, namelijk de havengebieden van Rotterdam en Antwerpen. Het grootste deel van de goederen bestemd voor Noordwest-Europa komen hier binnen en worden van hieruit doorgetransporteerd. Moerdijk fungeert voor Rotterdam als 'extended gate' en er zijn diverse binnenvaart en shortsea connecties. Deze (dikke) stroom aan goederen maakt Moerdijk aantrekkelijk voor de vestiging van logistieke bedrijven en verladers. De (container)volumes en de connecties bieden immers mogelijkheden voor het aanbieden van alternatieve transportmogelijkheden en verhogen daarmee de leveringsbetrouwbaarheid.
- De locatie is zeer goed bereikbaar over de weg en biedt volop kansen voor een multimodale afwikkeling van de goederenstroom, vanwege de strategische ligging tussen snelwegen, waterwegen en spoor. Ook dit zorgt voor de mogelijkheid voor gevestigde bedrijven tot alternatieve transportmogelijkheden en verhoogt daarmee de leveringsbetrouwbaarheid in de logistieke keten.
- Op Logistiek Park Moerdijk zijn ruime bebouwingsmogelijkheden. Bedrijven en ontwikkelaars kunnen een marktconform (geschakeld) pand neerzetten en bovendien hoeft omvang geen probleem te zijn. Op Logistiek Park Moerdijk zijn ontwikkelcellen mogelijk van 30 tot 40 hectare. De ruimtelijke opzet van het plan is tot stand gekomen door gebruik te maken van input uit meerdere marktconsultaties met logistieke partijen en ontwikkelaars.

Conclusie marktpraak na aflopen Ladder voor Duurzame Verstedelijking: ruimtevraag voor ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk aanwezig

Na het doorlopen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking concludeert Stec Groep dat er een actuele regionale behoefte is voor de LPM-doelgroep in de periode 2016 tot en met 2030. Deze behoefte kan slechts deels worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied. De netto ruimtevraag voor Logistiek Park Moerdijk bedraagt in de ontwikkelperiode van 2016 tot en met 2030 160-170 ha voor kavels groter dan 5 hectare. Daar bovenop komt de ruimtebehoefte vanuit havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen specifiek voor LPM. Deze bedraagt 30-40 hectare netto in ontwikkelperiode van LPM. Ander aanbod in de marktregio is hiervoor niet geschikt (te maken). Het betreft al de specifieke ruimtevraag naar de locatiekwaliteiten (zeehaven, diepgang, ligging) van LPM. De totale ruimtevraag binnen dit segment is groter.

2.3.5. Second opinion door onafhankelijke commissie

In verband met de planontwikkeling Logistiek Park Moerdijk is politiek de wens uitgesproken om een 'second opinion' uit te laten voeren op de onderdelen 'nut en noodzaak' en werkgelegenheid door een onafhankelijke commissie¹. Dit als extra toets op de planvorming en onderbouwing voor Logistiek Park Moerdijk en als input voor de besluitvorming op het LPM-dossier. Centrale vraag in het onderzoek was: Zijn de verwachtingen ten aanzien van de

¹ De commissie is samengesteld uit experts op de gebieden logistiek, zakelijk vastgoed, transport en havenconomie. Voorzitter van de commissie was Peter de Langen, hoogleraar Cargo Transports & Logistics aan de Technische Universiteit Eindhoven. De andere commissieleden waren: Theo Notenboom, hoogleraar Transport en Maritiem Management aan de Universiteit van Antwerpen, Bart Kuipers, senior onderzoeksmanager Havenconomie aan Erasmus Universiteit Rotterdam, Dries Castelein, directeur Industry & Logistics aan het adviesbureau voor commercieel vastgoed CBRE en Oedzge Atzema, hoogleraar Human geography aan de Universiteit Utrecht.

ontwikkeling van het LPM wat betreft 'nut en noodzaak' en de werkgelegenheidsaspecten realistisch? Onderdeel van second opinion is dat met alle relevante partijen in het veld gesprekken zijn gevoerd en vanuit meerdere invalshoeken een beeld is ontstaan over de verwachtingen ten aanzien van de marktvraag en de werkgelegenheidseffecten.

De rapportage van de onafhankelijke commissie¹ geeft een aantal aanbevelingen om de planvorming rondom Logistiek Park Moerdijk aan te scherpen en te verbeteren. Hieronder worden de belangrijkste aanbevelingen van de commissie opgesomd.

- De commissie geeft aan dat de gerealiseerde groei uit het verleden mogelijk niet realistisch is op korte en middellange termijn. De marktramingen van Stec Groep worden door de commissie als mogelijk, maar te positief bestempeld.
- De relatie tussen de inschatting van de marktpotentie van Logistiek Park Moerdijk gekoppeld aan de businesscase (met name de grondprijs), met als mogelijk gevolg een tragere uitgifte en minder positief exploitatieresultaat acht de commissie een risico op de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.
- De relatie tussen de marktpotentie en de 'eng'² gedefinieerde doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk is voor de commissie een risico dat kan leiden tot een tragere uitgifte van de locatie.
- De sturing die de provincie heeft op de vestiging van logistieke activiteiten richting Logistiek Park Moerdijk acht de commissie problematisch. De markt laat zich slechts tot op beperkte hoogte sturen. Hierbij komt dat beschikbaar aanbod elders in de regio ook een deel van de vraag naar grootschalige logistieke kavels kan accommoderen.
- De arbeidsmarkt in de omgeving van Moerdijk wordt door de commissie als minder sterk (voor logistiek) ervaren, vanwege de enigszins perifere ligging van Logistiek Park Moerdijk ten opzichte van de bevolkingsconcentraties in (en buiten) de regio. Dit gebrek aan voldoende beschikbaar personeel is voor de commissie een reden om te twijfelen aan de markttechnische aantrekkelijkheid van Logistiek Park Moerdijk.
- De commissie is van mening dat Logistiek Park Moerdijk positieve (economische) effecten zal genereren in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde en sociaal maatschappelijke baten. Echter, de veronderstelde effecten worden als te positief ervaren.

2.3.6. Verwerking van second opinion in planvorming

De marktverwachtingen voor de logistieke sector (en de locatiedynamiek die dit met zich meebrengt) zijn op korte en middellange termijn positief. Noord-Brabant kan gezien haar strategische ligging hiervan profiteren. De ambitie van de provincie Noord-Brabant voor (door)ontwikkeling tot logistieke topregio van Nederland zijn terecht en haalbaar.

Op basis van de aanbevelingen van de onafhankelijke commissie acht de provincie Noord-Brabant de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk realistisch en haalbaar. Het algehele beeld van de commissie was immers dat Logistiek Park Moerdijk een kansrijke ontwikkeling is, waarbij adviezen en aanbevelingen gedaan zijn voor de verdere ontwikkeling.

Samengevat zijn de adviezen van de commissie om uit te gaan van een lager uitgiftetermijn

¹ Second opinion Logistiek Park Moerdijk, op de onderdelen 'nut en noodzaak' en werkgelegenheid, d.d. 17 december 2013.

² De commissie geeft aan dat alleen *grootte* als criterium voor het wel of niet toelaten van bedrijven niet altijd wenselijk is in relatie tot een duurzame ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. De commissie acht *synergie met andere bedrijven op het logistieke bedrijventerrein* een belangrijk criterium om bedrijven die niet aan de omvangseis voldoen toch toe te laten. Op die manier kan een sterk en duurzaam cluster op Logistiek Park Moerdijk gecreëerd worden, aldus de commissie.

voor Logistiek Park Moerdijk, verruiming van doelgroepen, fasering mogelijk te maken en te rekenen met lagere opbrengsten uit de businesscase voor Logistiek Park Moerdijk.

De provincie neemt deze aanbevelingen en verbeterpunten ter harte en heeft de planvorming voor Logistiek Park Moerdijk hierop aangepast en verbeterd. Hieronder de voornaamste wijzigingen in de planvorming en uitgangspunten voor Logistiek Park Moerdijk op basis van de aanbevelingen uit de second opinion.

- **Aanbeveling commissie ten aanzien van de marktramingen**

De commissie geeft aan dat de gerealiseerde groei uit het verleden mogelijk niet realistisch is op korte en middellange termijn. De marktramingen van Stec Groep worden door de commissie als mogelijk, maar te positief bestempeld

Wijziging

Op basis van de adviezen van de commissie en de inschatting van de marktvraag door Stec Groep acht de provincie Noord-Brabant het aannemelijk dat er - op termijn - voldoende marktbehoefte is voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. In eerste instantie was uitgegaan van een ontwikkelperiode van 10 jaar. Naar aanleiding van de conclusies uit de second opinion is de juridische ontwikkelperiode verlengd naar maximaal 20 jaar. Uitgegaan wordt van een realisatietermijn van 16 jaar, tot en met 2030. Deze realisatietermijn is als volgt opgebouwd: 1 jaar voorbereiding, een uitgifteperiode van 14 jaar en 1 jaar voor afbouw van Logistiek Park Moerdijk.

De uitgifteperiode van 14 jaar is afgeleid uit het eerdere onderzoek van Stec Groep naar de marktvraag (rapport van april 2013). De resultaten van dit onderzoek laten een zekere bandbreedte zien wat betreft de ruimtevraag voor Logistiek Park Moerdijk. Deze bedraagt minimaal ongeveer 10 hectare tot maximaal 14 hectare gemiddeld per jaar. Daarbij is de uitgegaan van de aanname dat 50 hectare van de ruimtevraag op andere terreinen in Midden- en West-Brabant zal worden geacommodeerd. In eerste instantie was uitgegaan van het meest positieve scenario (14 hectare per jaar) en een bijbehorende uitgifteperiode van 10 jaar. Naar aanleiding van de second opinion is gekozen voor de onderkant van de bandbreedte en een corresponderende uitgifteperiode van ongeveer 14 jaar. Bovendien is in het exploitatieplan een bindende fasering opgenomen afgestemd op een langere ontwikkelperiode.

- **Opmerking commissie ten aanzien van risico ontwikkeling LPM**

De relatie tussen de inschatting van de marktpotentie van Logistiek Park Moerdijk gekoppeld aan de businesscase (met name de grondprijs), met als mogelijk gevolg een tragere uitgifte en minder positief exploitatieresultaat acht de commissie een risico op de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

Wijziging

Op basis van de conclusies uit de second opinion is de juridische ontwikkelperiode verlengd van 10 naar 20 jaar en wordt uitgegaan van een uitgiftetermijn van 14 jaar. Bovendien is de uitgifteprijs waarmee in het exploitatieplan is gerekend naar beneden bijgesteld. De gevolgen voor de economische uitvoerbaarheid van het plan zijn hierop doorgerekend (zie paragraaf 6.1). Uit de grondexploitatie van de provincie volgt dat bij de langere plantermijn en de lagere uitgifteprijs er nog steeds een positief exploitatieresultaat is. Daarnaast is het voornemen om de marktconformiteit van de uitgifteprijs regelmatig tegen het licht te houden en waar nodig bij te stellen.

- **Aanbeveling commissie ten aanzien van de doelgroep**

De relatie tussen de marktpotentie en de 'eng' gedefinieerde doelgroep voor Logistiek Park Moerdijk is voor de commissie een risico dat kan leiden tot een tragere uitgifte van de locatie. Het is de commissie onduidelijk waarom grootte het relevante criterium is, en niet ook een criterium als 'synergie met andere bedrijven op het bedrijventerrein' niet expliciet wordt meegenomen.

Wijziging

De conclusies van de second opinion hebben geleid tot een minder enge definiëring van VAL-bedrijven als LPM-doelgroep en een afwijkingsbevoegdheid voor VAL-bedrijven die kleiner zijn dan 5 hectare, maar synergievoordelen halen uit samenwerking met andere bedrijven op Logistiek Park Moerdijk. In paragraaf 2.3.3 is in de operationalisatie van de LPM-doelgroep aandacht hiervoor.

- **Vraagtekens commissie bij de sturing door de provincie**

De sturing die de provincie heeft op de vestiging van logistieke activiteiten richting Logistiek Park Moerdijk acht de commissie problematisch. De markt laat zich slechts tot op beperkte hoogte sturen. Hierbij komt dat beschikbaar aanbod elders in de regio ook een deel van de vraag naar grootschalige logistieke kavels kan accommoderen.

Wijziging

De provincie Noord-Brabant houdt vast aan de beoogde sturing en heeft vertrouwen in de naleving hiervan. De provincie heeft samen met de regio's afspraken gemaakt over de sturing van de LPM-doelgroep en deze sturing geborgd in de RRO afspraken met de individuele regio's Midden- en West-Brabant. Middels de provinciale 'Verordening ruimte 2014' zijn de gemeenten gebonden aan de in regionaal verband gemaakte afspraken (zie ook paragraaf 3.2 over het provinciale ruimtelijke beleid). Overigens respecteert de provincie hierbij de vrije keuze van bedrijven en is het mogelijk om in onderling overleg de beste oplossing te zoeken in het belang van de Brabantse economie.

- **Aanbeveling commissie ten aanzien van de arbeidsmarkt**

De arbeidsmarkt in de omgeving van Moerdijk wordt door de commissie als minder sterk (voor logistiek) ervaren, vanwege de enigszins perifere ligging van Logistiek Park Moerdijk ten opzichte van de bevolkingsconcentraties in (en buiten) de regio. Dit gebrek aan voldoende beschikbaar personeel is voor de commissie een reden om te twijfelen aan de markttechnische aantrekkelijkheid van Logistiek Park Moerdijk

Wijziging

De clustering van de bedrijvigheid op Logistiek Park Moerdijk maakt het mogelijk om collectieve voorzieningen te treffen om werknemers op de locatie te krijgen. Bij ontwikkeling van 'losse' kavels in Midden- en West-Brabant is dit veel minder goed mogelijk. Uit oogpunt van duurzaamheid en zorgvuldig ruimtegebruik is clustering op één locatie interessant.

- **Opmerkingen commissie wat betreft de economische effecten**

De commissie is van mening dat Logistiek Park Moerdijk positieve (economische) effecten zal genereren in termen van werkgelegenheid, toegevoegde waarde en sociaal maatschappelijke baten. Echter, de veronderstelde effecten worden als te positief ervaren.

Wijziging

De aanbevelingen ten aanzien van de economische effecten zijn ter harte genomen en aangepast op basis van de voorstellen die de commissie geeft. Op de einddatum en bij volledige uitgifte van Logistiek Park Moerdijk zal het directe werkgelegenheidseffect 3.600 tot

4.350 zijn. Daarnaast zorgt de vestiging van deze bedrijven voor een multipliereffect van 1.300 tot 1.800 banen bij bedrijven die niet op Logistiek Park Moerdijk gevestigd zijn. Een groot deel hiervan (circa 50%) komt terecht in de provincie Noord-Brabant. De toegevoegde waarde voor de economie van West-Brabant door Logistiek Park Moerdijk is aanzienlijk. Een volledig ontwikkeld Logistiek Park Moerdijk zorgt voor een toegevoegde waarde van 320 tot 410 miljoen euro per jaar (en regionaal voor een hoger regionaal product met 1,5%). De ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk heeft ook een effect op het voorzieningenniveau in de gemeente Moerdijk. Een impuls van 2 tot 3 miljoen euro per jaar wordt verwacht.

2.3.7. Conclusie nut en noodzaak Logistiek Park Moerdijk

Inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk

Het inpassingsplan maakt 138 hectare netto uitgeefbaar gebied voor de LPM-doelgroep mogelijk. Er is gekozen voor een rechtstreekse bestemming van Logistiek Park Moerdijk in één provinciaal inpassingsplan. Om een aantal redenen is de totale ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk verwoord in één inpassingsplan:

- De geprognosticeerde ruimtevraag rechtvaardigt een rechtstreekse bestemming van Logistiek Park Moerdijk in één inpassingsplan.
- De stedenbouwkundige opzet van het plan wordt gekenmerkt door vier grote ontwikkel eenheden. De ontwikkel eenheden hebben voor de logistieke sector optimale verkavelingsmogelijkheden, zo is gebleken uit- en het resultaat van diverse marktconsultaties. Deze grote ontwikkel eenheden worden gefaseerd in de tijd bouwrijp gemaakt en ontwikkeld. Gelet op de marktvraag zullen binnen de ontwikkelperiode alle ontwikkel eenheden in ontwikkeling én nodig zijn. Dit staat het eerder afronden van de ontwikkeling overigens niet in de weg.
- Gelet op de aard van de LPM-doelgroep zouden ook zeer grote VAL-bedrijven (10 hectare en groter) zich kunnen melden voor vestiging op Logistiek Park Moerdijk. Op grond van het PpvE dient Logistiek Park Moerdijk te allen tijde ruimte te bieden aan dergelijke bedrijven, ook in de laatste jaren van de ontwikkelperiode.
- Logistiek Park Moerdijk is goed zichtbaar vanaf de weg, vanwege de natuurlijke begrenzing (A16, A17 en Lapdijk) van het plangebied. Een duurzame landschappelijke inpassing van het terrein is daarom belangrijk. De landschappelijke inpassing van Logistiek Park Moerdijk is om die reden specifiek gericht op de randen van het plangebied. Om de landschappelijke inpassing van het terrein te kunnen borgen, worden de ontwikkel eenheden aan de randen van het plangebied als eerste ontwikkeld. De planfasering is hierop afgestemd. De keuze voor een rechtstreeks bestemming van het hele plangebied in één inpassingsplan sluit ook het beste aan op het MER, omdat zowel in het VKA als in het MMA als mitigerende maatregel is voorgesteld om bij de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk 'van buiten naar binnen' te werken.
- De beoogde omvang van Logistiek Park Moerdijk wordt ook nodig geacht om de doelgroep goed te kunnen faciliteren en om te zorgen voor een goede concurrentiepositie van Logistiek Park Moerdijk. Zo is massa nodig om clustervorming te kunnen realiseren en te zorgen voor een locatie met maximaal economisch rendement voor de logistieke sector. Succesvolle logistieke locaties op de as Rotterdam-Noord-Brabant-Venray/Venlo hebben een gemiddelde omvang van circa 125 tot 200 hectare netto. De omvang van Logistiek Park Moerdijk sluit hier goed op aan. Met het Logistiek Park Moerdijk kan de regionale en bovenregionale vraag naar ruimte voor grootschalige VAL-bedrijven goed worden geacommodeerd.

3. Ruimtelijk beleidskader

Op Rijks, provinciaal en op gemeentelijk niveau is beleid geformuleerd en zijn uitgangspunten genoemd die betrekking hebben op de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk op deze locatie. Dit hoofdstuk beschrijft hoe deze beleidskaders zijn opgenomen en uitgewerkt in het voorliggende inpassingsplan.

Enkele beleidskaders zijn in de periode tussen het vastgestelde en vernietigde inpassingsplan en het hernieuwde inpassingsplan gewijzigd. De wijzigingen zijn in dit hoofdstuk in de tekstblokken beschreven. De conclusie van de actualisatie van de beleidskaders is dat deze geen gevolgen heeft voor het inpassingsplan 2016.

3.1. Rijksbeleid

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Ruimtelijke besluiten moeten aandacht besteden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 2.3 en 3.2 van dit inpassingsplan is een onderbouwing opgenomen van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (maart 2012)

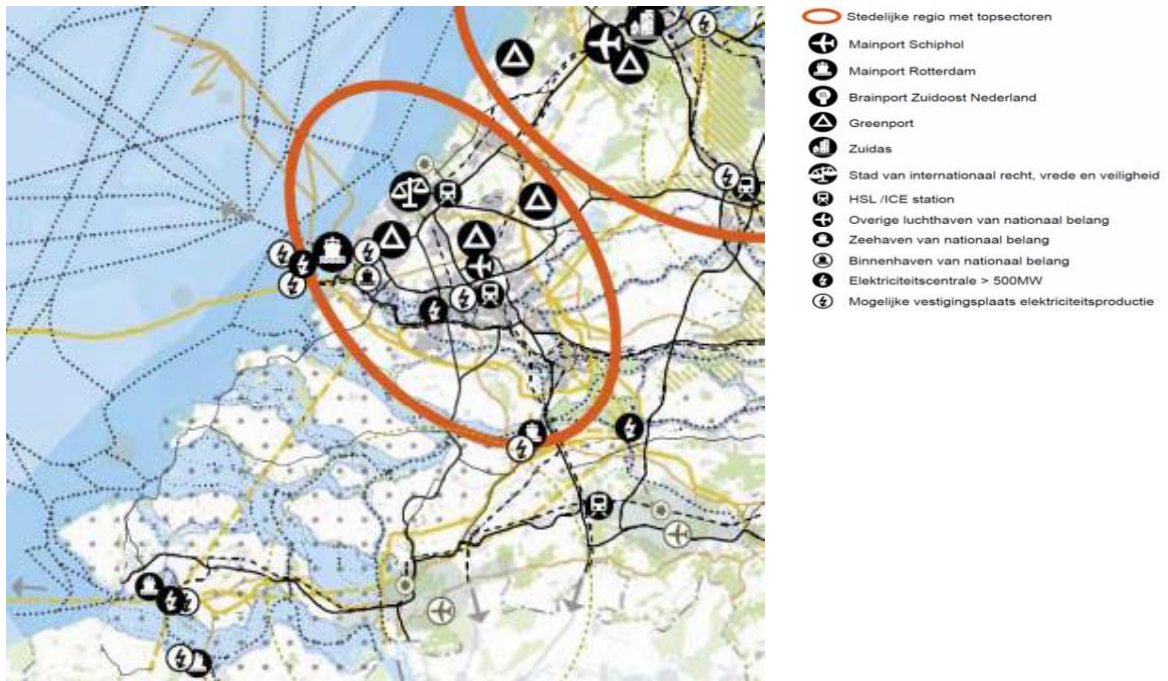
In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk streeft naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

De Nationale ruimtelijke hoofdstructuur

De Nationale ruimtelijke hoofdstructuur geeft de nationale belangen geografisch weer. Op deze kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, zodat een samenhangende ruimtelijke hoofdstructuur zichtbaar wordt.



Fragment van de kaart (inter)nationale bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren

Voor het goederenvervoer over water zijn de havens van Rotterdam, Amsterdam en Moerdijk van nationale betekenis. Om optimaal te profiteren van de kansen en voor een sterke internationale positie kunnen aanpassingen en vernieuwingen nodig zijn. Tevens vereist groei van goederenstromen ruimte voor de havens zelf, goede doorstroming op de achterlandverbindingen en het borgen van de veiligheid op vaarwegen.

Op de kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur is de haven van Moerdijk aangewezen als 'zeehaven van nationaal belang'. Deze haven raakt steeds verder geïntegreerd in mainport Rotterdam, als deelhaven en belangrijk knooppunt in de corridor Rotterdam-Antwerpen. De opgave is hier om logistieke ontwikkelingen goed te koppelen aan deze corridorontwikkeling.

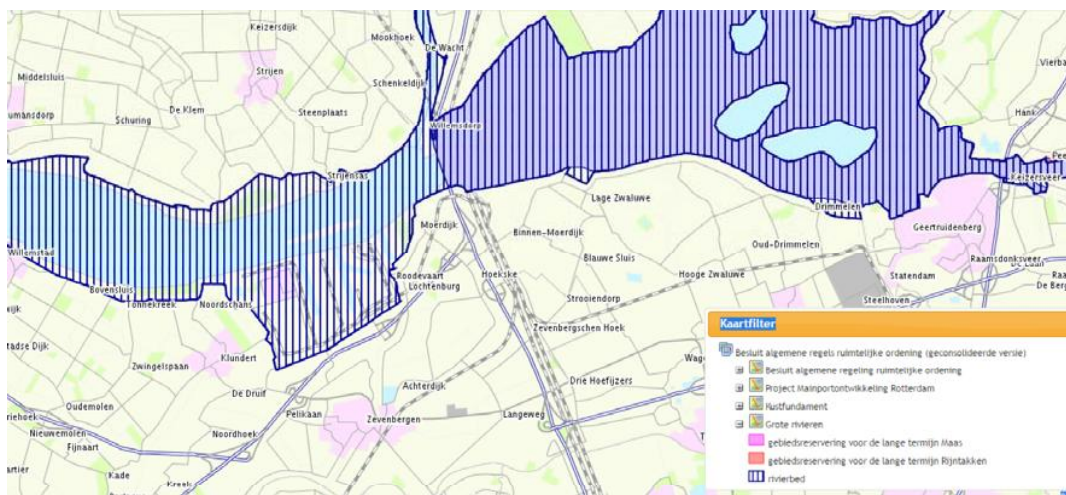
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (december 2011)

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings- en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het Rijk vooraf duidelijk waar provinciale verordeningen, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het gaat om kaders voor onder meer rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam, grote rivieren, buisleidingen van nationaal belang, ecologische hoofdstructuur en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Op basis van de regels en de bijhorende kaarten zijn de onderwerpen 'grote rivieren' en 'buisleidingen' relevant.

Het plangebied van dit inpassingsplan ligt nabij de aanduiding 'grote rivieren', zie onderstaande figuur. De beoogde ontwikkeling belemmert de functie van het Hollands Diep

niet omdat het plan geen invloed heeft op de afvoercapaciteit van de rivier en veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft (zie artikel 2.4.3 van de AMvB).

In het hernieuwde inpassingsplan ligt het plangebied nabij de aanduiding 'stroomvoerend deel riviergebied', zie onderstaande figuur. Activiteiten die mogelijk worden gemaakt in een bestemmingsplan (of inpassingsplan) zijn alleen onder bepaalde voorwaarden toegestaan (zie artikel 2.4.4 van de AMvB). Het inpassingsplan ligt wel nabij dit gebied maar niet in stroomvoerend deel waardoor het plan geen invloed heeft op het stroomvoerend deel riviergebied.



Grote rivieren – Rivierbed (bron ruimtelijkeplannen.nl, april 2016)

In het hernieuwde inpassingsplan ligt het plangebied nabij de aanduidingen 'vestigingsplaats voor grootschalige electriciteitsopwekking Moerdijk' en 'hoogspanningsverbindingen', zie onderstaande figuur. Het inpassingsplan ligt wel nabij deze aanduidingen maar niet in deze aanduidingen waardoor het plan geen invloed heeft op deze aanduidingsvlakken.



*Vestigingsplaats voor grootschalige electriciteitsopwekking Moerdijk - het oranje vlak.
Hoogspanningsverbindingen - de gele lijn.
(bron ruimtelijkeplannen.nl, april 2016)*

Structuurvisie buisleidingen 2011-2035 (2012)

Op 12 oktober 2012 is de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld. Deze Structuurvisie geeft aan langs welke hoofdverbindingen in de toekomst nog nieuwe buisleidingen van nationaal belang voor gevaarlijke stoffen gelegd kunnen worden. Ten zuiden van het plangebied is het tracé opgenomen. In overleg met betrokken bedrijfsleven en de gemeente Moerdijk is voor dit tracé gekozen om de ontwikkeling van een logistiek park niet te belemmeren. Het tracé loopt voor een deel parallel aan het hoogspanningstracé (bestaand en nieuw tracé 380 kV). Dit tracé zal geen directe gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

3.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (2010 en 2014)

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is op 1 oktober 2010 door Provinciale Staten vastgesteld en is op 1 januari 2011 in werking getreden. Op 19 maart 2014 is een actualisatie van deze visie vastgesteld. De beleidswijzigingen in de Structuurvisie 2014 hebben betrekking op de realisatie van natuur en de transitie naar zorgvuldige veehouderij in Brabant. Dit heeft geen betrekking op het plangebied.

De hoofdlijnen van het provinciale beleid worden hierin weergegeven. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid.

Op de structurenkaart die bij de structuurvisie hoort is Logistiek Park Moerdijk specifiek aangeduid en heeft de locatie de aanduiding "stedelijk concentratiegebied". Het merendeel

van de verstedelijkingsopgave in Noord-Brabant wordt opgevangen in het stedelijk concentratiegebied met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking.

De provincie zorgt voor ruimte voor de opvang van grootschalige logistieke bedrijven door de ontwikkeling en realisatie van Logistiek Park Moerdijk (circa 150 ha conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst 'Realisatie gebiedsontwikkeling Moerdijk').

Voor Logistiek Park Moerdijk is overigens nog een aparte structuurvisie van kracht ter onderbouwing van de locatiekeuze van de ontwikkeling, de inrichting van een bepaald gebied en de visie op de ontwikkeling. Dit is deel C van de Interimstructuurvisie uit 2008.

Interimstructuurvisie - Deelstructuurvisie C voor Logistiek Park Moerdijk (2008)

Voor de onderwerpen Logistiek Park Moerdijk, Agro & Food Cluster West-Brabant, De Levende Beerze en Brainport Oost, heeft de provincie een aparte structuurvisie opgesteld. De Deelstructuurvisie C voor Logistiek Park Moerdijk is het onderdeel van de Interimstructuurvisie (2008) dat vanaf 1 januari 2011 en ook met de actualisatie in maart 2014 van kracht blijft. Deze structuurvisie bevat de onderbouwing van de locatieafweging voor het Logistiek Park Moerdijk. Aan de locatieafweging ligt een plan-MER ten grondslag. Hierop wordt in paragraaf 2.3 nader ingegaan.





Uitsnede uit structuurkaart structuurvisie Noord-Brabant

Verordening ruimte (2014)

In de geconsolideerde versie d.d. 01-01-2016 van de Verordening Ruimte zijn er twee wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde en vernietigde inpassingsplan:

Het reserveringsgebied voor waterberging is uitgebreid ter plaatse van het plangebied, dit heeft geen gevolgen voor de planvorming omdat de waterbalans sluitend is.

In het vastgestelde en vernietigde inpassingsplan staat nog dat Caldic Chemie verplaatst zal worden, dit heeft inmiddels (per 1 april 2015) plaatsgevonden.

Eén van de uitvoeringsinstrumenten die de provincie inzet bij de realisatie van haar ruimtelijke doelen en het borgen van haar ruimtelijke belangen is de verordening. Een verordening is het instrument voor de provincie dat vooraf aangeeft waarmee gemeenten bij hun planvorming rekening moeten houden. De nu geldende "Verordening ruimte 2014" is op 7 februari 2014 en 14 maart 2014 door Provinciale Staten vastgesteld. Daarnaast hebben Gedeputeerde Staten in hun vergadering van 18 maart 2014 besloten de Verordening ruimte 2014 op onderdelen te wijzigen. De Verordening ruimte 2014 bevat diverse wijzigingen ten opzichte van de Verordening ruimte 2012. De verordening bestaat uit regels, bijbehorende kaarten en een toelichting.

In essentie richt de Verordening ruimte zich op de Brabantse gemeenten. Bij de voorbereiding en vaststelling van een provinciaal inpassingsplan zal hoofdstuk 2 van de Verordening ruimte echter op overeenkomstige wijze toegepast worden. Hierna zijn de regels uit de Verordening ruimte toegepast op en gelegd naast het nu voorliggende inpassingsplan voor Logistiek Park Moerdijk.

Hoofdstuk 2. Bevordering van ruimtelijke kwaliteit

De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van Brabant bevorderen. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen een bijdrage leveren aan de kernkwaliteiten van Brabant. Artikel 3 van de Verordening ruimte beschrijft op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit van een ontwikkeling in een ruimtelijk plan dient te worden verantwoord en te worden veilig gesteld.

Artikel 3.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

De zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit omvat in het bijzonder het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Voor zover het daarbij gaat om nieuwe bedrijventerreinen in zoekgebieden

voor stedelijke ontwikkeling stellen ook de artikelen 4.4 en 8 vergelijkbare eisen aan een zorgvuldig ruimtegebruik. Voor de beschouwing van de wijze waarop hieraan invulling is gegeven wordt dan ook verwezen naar de toelichting bij deze artikelen.

De ruimtelijke kwaliteit op het vlak van landschappelijke inpassing, energie, water en ruimte en de duurzaamheidsambities, is onderdeel van het Ruimtelijk Ontwerp voor Logistiek Park Moerdijk. Het ruimtelijk ontwerp heeft een ruimtelijk-juridische borging gekregen in het nu voorliggende plan. Voor Logistiek Park Moerdijk is een Beeldregieplan opgesteld. Het Beeldregieplan zal onder meer concrete welstandscriteria bevatten, conform het gemeentelijk welstandsbeleid. Voor het plangebied van Logistiek Park Moerdijk zullen de thans geldende welstandscriteria aangepast moeten worden door de gemeente Moerdijk. In paragraaf 2.2 van dit inpassingsplan is hier op in gegaan.

Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit (artikel 3.1.3), dient een verantwoording te zijn opgenomen waaruit blijkt dat dit inpassingsplan rekening houdt met gevolgen van het plan. Dit wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarden, evenals de op grond van deze verordening toegelaten ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Deze aspecten zijn in het milieuonderzoek (MER) onderzocht. De resultaten hiervan zijn samengevat in hoofdstuk 4 van dit inpassingsplan.

Artikel 3.2 Kwaliteitsverbetering van het landschap

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient de kwaliteit van het landschap te worden verbeterd en verzekerd om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken. De verbetering van het landschap kan uitgevoerd worden door bijvoorbeeld het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen of het slopen van bebouwing.

In het kader van de planvorming en ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk is invulling gegeven aan de kwaliteitsverbetering van het landschap door financieel bij te dragen aan de verplaatsing van Caldic Chemie.

Door de komst van Logistiek Park Moerdijk komt de leefbaarheid van het omliggende gebied onder druk te staan. Voorkomen moet worden dat leefbaarheid, milieu en kwaliteit van de leefomgeving onder een aanvaardbaar peil komen. De ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk kan hierin voorzien door financieel bij te dragen aan de verplaatsing van de bedrijven Caldic Chemie en Wolst. Door verplaatsing van deze bedrijven, in het bijzonder van het bedrijf Caldic Chemie, treedt een kwaliteitsverbetering van het landschap op.

Voorkomen moet worden dat er op de betreffende bedrijfslocaties opnieuw bedrijvigheid ontstaat. Doordat de betreffende gronden bij aankoop in eigendom komen van de provincie, is dit voorlopig voorkomen.

In de Structuurvisie van de gemeente Moerdijk zijn -op basis van de bestuursovereenkomst en de plannen die vallen onder MoerdijkMeerMogelijk- afspraken gemaakt over de relatie tussen de verschillende plannen in de gemeente. Daarin is ook de verplaatsing van Caldic Chemie en Wolst benoemd.

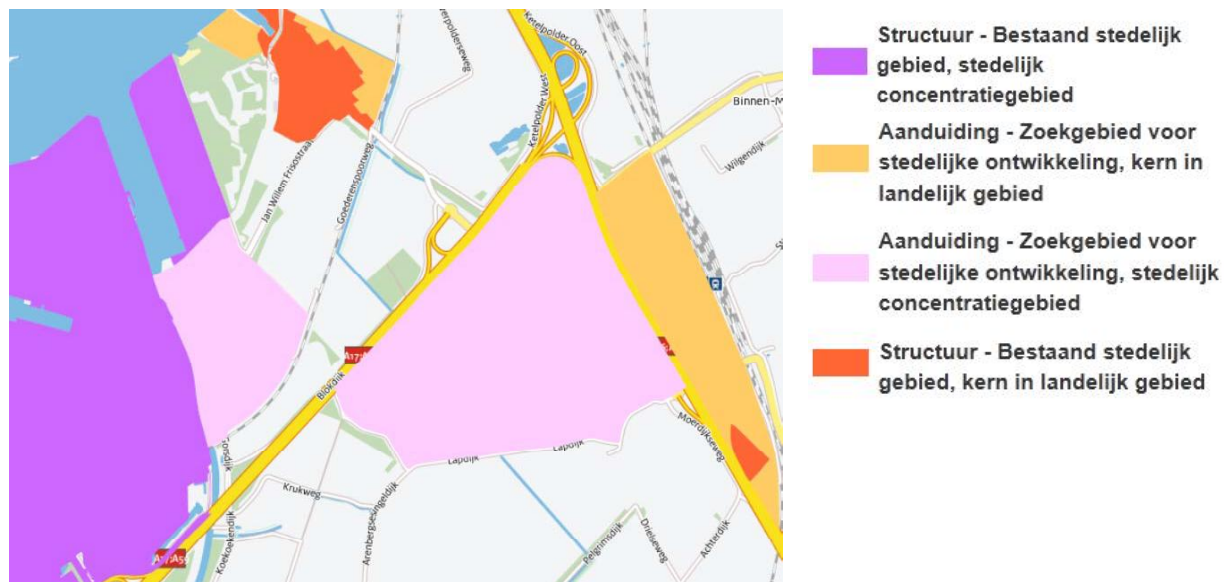
Hoofdstuk 3. Structuren

Het provinciale beleid is al jaren gericht op het bundelen van verstedelijking. Dit betekent dat het overgrote deel van stedelijke ontwikkelingen (woningen, bedrijven, voorzieningen en wegen) plaats vindt in de stedelijke concentratiegebieden. Daarbij dient voor deze ontwikkelingen in eerste instantie ruimte gezocht te worden in het bestaand stedelijk gebied. Mits gemotiveerd en verantwoord kan voor een stedelijke ontwikkeling uitgeweken worden

naar zogenaamde zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling. Dit is zo bepaald in het artikel 8.1.

Hoofdstuk 4. Aanduidingen

De stedelijke concentratiegebieden en de bijbehorende zoekgebieden zijn aangeduid op de kaarten behorende bij de Verordening ruimte. In artikel 8 en daarmee tevens artikel 4.4 zijn vervolgens regels opgenomen voor zover het bij de stedelijke ontwikkelingen gaat om de aanleg of uitbreiding van bedrijventerreinen, zoals Logistiek Park Moerdijk.



Kaart Verordening ruimte 2014 – Themakaart stedelijke ontwikkeling (bron: ruimtelijkeplannen.brabant.nl)

Artikel 8.1 Zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling

Logistiek Park Moerdijk ligt in een gebied dat in de Verordening ruimte is aangeduid als zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling – stedelijk concentratiegebied. Aan de keuze voor deze locatie is uitgebreid onderzoek vooraf gegaan, waaronder het uitvoeren van een plan-MER en het uitvoeren van een onderzoek naar nut en noodzaak. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat binnen het bestaande stedelijk gebied niet voorzien kan worden in de ruimtevraag van Logistiek Park Moerdijk. In paragraaf 2.3 van dit inpassingsplan is daar nader op ingegaan.

Zoals ook gevraagd wordt bij gemeentelijke bestemmingsplannen, sluit Logistiek Park Moerdijk aan bij bestaand en nieuw stedelijk gebied. Logistiek Park Moerdijk ligt in de directe nabijheid van het Haven- en Industrierrein Moerdijk. Aan de oostzijde grenst Logistiek Park Moerdijk aan het zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, grenzend aan stationsgebied Lage Zwaluwe.

Bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van Logistiek Park Moerdijk is aandacht besteed aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing. Daarbij is nadrukkelijk rekening gehouden met en aangesloten bij de bestaande ruimtelijke kwaliteiten en structuren. In paragraaf 2.2.3 is ingegaan op het Ruimtelijk Ontwerp en de wijze waarop dit zijn vertaling heeft gekregen in het inpassingsplan voor Logistiek Park Moerdijk.

Nadat het inpassingsplan voor Logistiek Park Moerdijk in werking is getreden zal de kaart bij de Verordening ruimte worden aangepast en ter plaatse van Logistiek Park Moerdijk de aanduiding bestaand stedelijk gebied – stedelijk concentratiegebied worden opgenomen.

Artikel 4.4 Ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantorenlocaties

De provincie hecht eraan dat de ontwikkeling van werklocaties zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin, wordt afgestemd. Om hierin sturing te geven worden op regionale schaal afspraken gemaakt in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO). Belangrijk doel van de afspraken is het voorkomen van een overcapaciteit in ruimtelijke plannen en daarmee het ondermijnen van het nut en de noodzaak van die plannen. In de regionale agenda's werken van Midden- en West-Brabant is rekening gehouden met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

Daarnaast zijn specifieke afspraken gemaakt over de vestigingsmogelijkheden van grootschalige logistieke bedrijven met een omvang van meer dan 5 ha. In bestemmingsplannen voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen in Midden- en West-Brabant, wordt de vestiging van logistieke bedrijven > 5 ha niet rechtstreeks mogelijk gemaakt. De gemaakte afspraken zijn openbaar en kunnen via de provinciale website (www.brabant.nl/rro) geraadpleegd worden.

Met de regels bij dit inpassingsplan is een zorgvuldig en een op de beoogde VAL-bedrijven gericht gebruik bevorderd. In het bijzonder kan daarbij het volgende genoemd worden:

- De omvang van het netto uitgeefbaar logistiek terrein van het Logistiek Park Moerdijk bedraagt circa 142,2 ha. Het bebouwingspercentage van het netto uitgeefbaar terrein bedraagt minimaal 70%, waardoor intensieve bebouwing van het perceel wordt geborgd. In het kader van zorgvuldig ruimtegebruik is sprake van een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag en het uiteindelijk bebouwd percentage;
- In hoofdzaak zijn alleen grootschalige VAL-bedrijven toegestaan, groter dan 5 ha, en alleen in de milieucategorieën 3.1 en 3.2. Alleen bij uitzondering en onder voorwaarden kan hiervan worden afgeweken ten behoeve van havengerelateerde VAL-bedrijven, VAL-bedrijven met synergievoordelen met al op Logistiek Park Moerdijk gevestigde VAL-bedrijven en/of ketenbedrijven;
- Het plan kent grote ontwikkel eenheden met flexibele en voor de logistieke sector optimale verkavelingsmogelijkheden;
- Een minimale- en maximale bouwhoogte van respectievelijk 11 en 20 m;
- Oneigenlijk gebruik zoals bedrijfswoningen, zelfstandige kantoren en detailhandel zijn op basis van de regels in dit inpassingsplan niet toegestaan.

In paragraaf 2.2.3 van dit inpassingsplan komen de onderliggende gedachten om tot het zorgvuldig ruimtegebruik te komen nader aan bod. In paragraaf 5.4 van dit inpassingsplan is een uitleg gegeven over de planregels, waarin het zorgvuldig ruimtegebruik is vastgelegd.

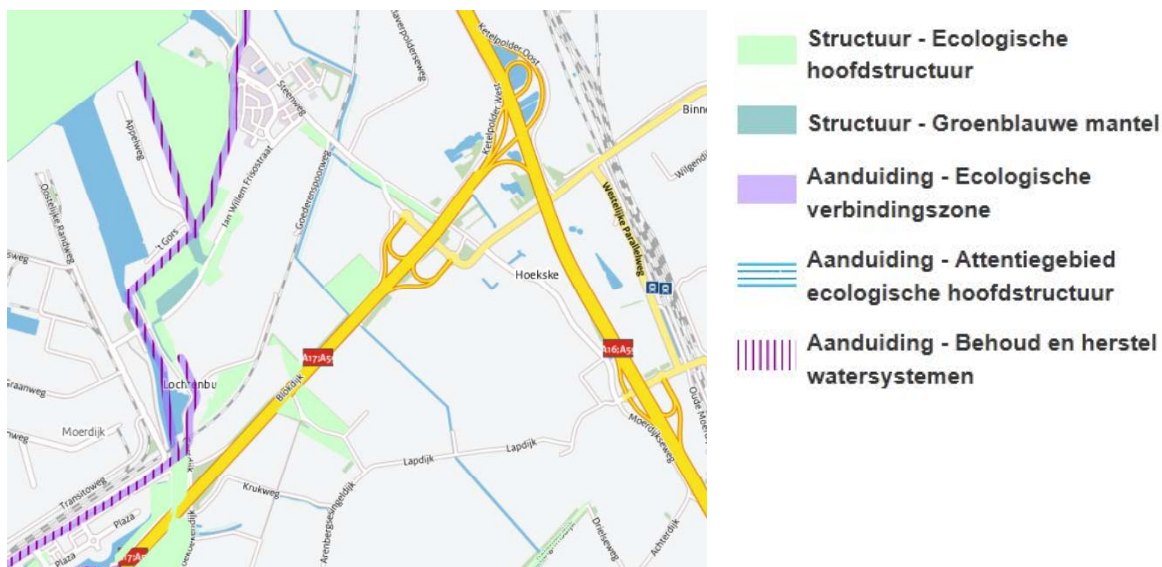
Artikel 5. Ecologische hoofdstructuur

Artikel 11. Ecologische verbindingzone

Artikel 18. Behoud en herstel van watersystemen

In onderstaande afbeelding zijn drie aanduidingen opgenomen voor functies nabij of in het plangebied van het Logistiek Park Moerdijk. De gebieden die zijn aangewezen als EHS-gebieden strekken tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken. Een ruimtelijk plan dat geheel of gedeeltelijk in EHS-gebied ligt, dient regels te stellen om deze waarden te beschermen. Aanvullend geldt voor plannen die liggen buiten de EHS, maar die een negatieve invloed hebben op de EHS, dat de negatieve effecten gecompenseerd dienen te worden.

Een vergelijkbare verplichting geldt ten aanzien van de aanduidingen 'ecologische verbindingzones' (artikel 11) en gebieden voor 'behoud en herstel van watersystemen' (artikel 18). Een ruimtelijk plan dat is gelegen binnen deze aanduidingen strekt tot de verwezenlijking, het behoud en het beheer van ecologische verbindingzones dan wel watersystemen.



Kaart Verordening ruimte 2014 – Themakaart natuur en landschap (bron: ruimtelijkeplannen.brabant.nl)

In het rapport “Effecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk” en in hoofdstuk 4.4 van deze toelichting is ingegaan op de gevolgen die de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk heeft voor de EHS en de ecologische verbindingszone (EVZ). Aangezien sprake is van aantasting van EHS-gebieden en gezien de ligging van de interne baan binnen de ecologische verbindingszones is met het inpassingsplan ook een natuurcompensatieplan opgesteld.

Planologisch wordt de natuurcompensatie zeker gesteld door de gronden ten zuiden van de bestaande natuurgebied ‘Appelzak’ te bestemmen als ‘Natuur’ en de realisatie van deze natuurcompensatie te borgen in de planregels. Deze grond maakt deel uit van het inpassingsplan voor Logistiek Park Moerdijk.

Logistiek Park Moerdijk zal met het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk worden verbonden door de interne baan die met een brug de Roode Vaart zal passeren. De Roode Vaart en de oevers zijn ter hoogte van de interne baan aangeduid als ‘ecologische verbindingszone’ en ‘behoud en herstel van watersystemen’. Zoals hiervoor aangegeven strekt een ontwikkeling die is gelegen in deze gebieden tot de verwezenlijking, het behoud en het beheer van de betreffende functies. Vanwege de brug zullen de ecologische functies van de Roode Vaart behouden blijven. Ter hoogte van de aanduidingen is de dubbelbestemming “Waarde-Ecologie” opgenomen. Deze bestemming strekt tot behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurwaarden en de hydrologische betekenis (zie artikel 12 van de planregels). Verder is in de regels een aanlegstelsel opgenomen om de ecologische kwaliteiten en het watersysteem te waarborgen.

De gebieden met de aanduiding ‘ecologische verbindingszone’ en ‘behoud en herstel van watersystemen’ loopt ten westen van de Roode Vaart en ten zuiden van de Zuidelijk randweg door (zie bovenstaande figuur met uitsnede uit de verordeningkaart). Ook hier geldt de dubbelbestemming “Waarde-Ecologie” met bijbehorend aanlegstelsel.

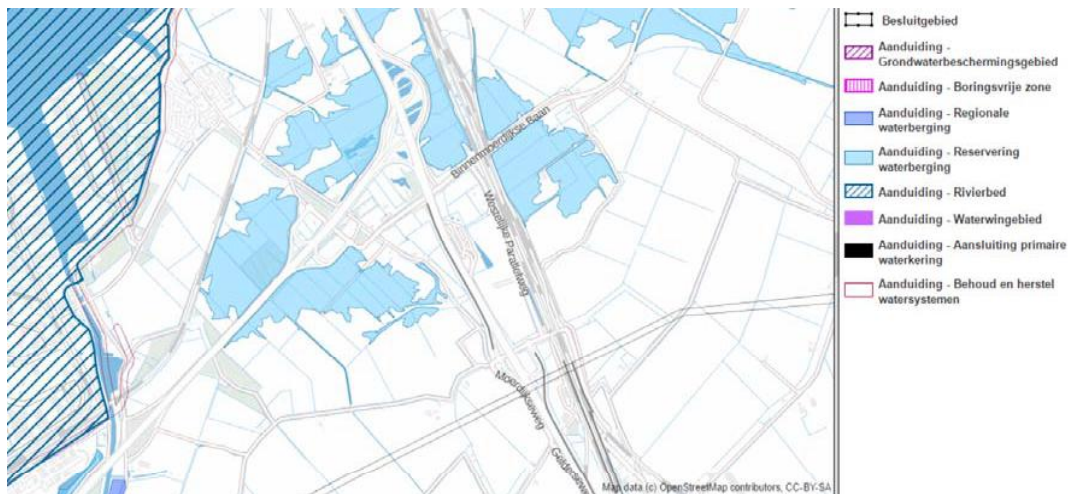
Conform de verordening zijn op de verbeelding van dit plan gebiedsaanduidingen voor deze nieuwe begrenzingen opgenomen.

Artikel 14 Reservering waterberging

Het plangebied is deels gelegen in het reserveringsgebied voor waterberging. Deze gebieden hebben als doel om het waterbergend vermogen van het gebied te waarborgen en behouden. Indien er ontwikkelingen zijn, dient het plan te verantwoorden in hoeverre de waterbergingsfunctie behouden blijft. Een reserveringsgebied voor waterberging kan ook gewijzigd worden voor zover er kennelijk geen behoefte is om de in de Verordening ruimte aangegeven omvang te handhaven.

Met het waterschap heeft afstemming plaats gevonden over het reserveringsgebied en de consequenties hiervan voor de inrichting van de waterberging. Het waterschap heeft aangegeven dat er vanuit het regionale watersysteem gezien naast de binnenplanse waterberging geen noodzaak is voor aanvullende waterberging.

Nadat het inpassingsplan in werking is getreden is er geen noodzaak meer om binnen het plangebied een reservering voor waterberging te handhaven. Tegen die tijd zal de Verordening ruimte hierop worden aangepast.



Kaart Verordening ruimte 2016 – Themakaart water (bron: ruimtelijkeplannen.brabant.nl)

3.3. Beleid Waterschap Brabantse Delta

Het Waterbeheersplan Brabantse Delta 2010-2015 en de Keur Waterschap Brabantse Delta' uit 2009 zijn geactualiseerd. De wijzigingen in deze twee beleidsdocumenten hebben geen gevolgen op het hernieuwde inpassingsplan. Onderstaand is een samenvatting opgenomen van de actuele beleidskaders.

Waterbeheersplan Brabantse Delta 2016-2021

Het Waterbeheersplan 'Grenzeloos verbindend' beschrijft de hoofdlijnen van het beheer van water- en zuiveringssysteem voor de periode 2016-2021. Het is een inhoudelijk vernieuwend plan, wat in dialoog met partners is opgesteld. In de uitvoering van werken wordt rekening gehouden met de toekomst: klimaatadaptatie, innovaties, ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstig medegebruik en het tegengaan van verdroging. Deze ontwikkelingen geven aanleiding tot nieuwe accenten:

- het nationale Deltaprogramma voor waterveiligheid en de versterking van de dijken langs de Rijkswateren en de regionale rivieren;
- het optimaliseren van de zoetwatervoorziening met het oog op de toenemende droogte;
- inzet op bewustwording van watergebruikers zodat hun inzicht groeit over wat ze zelf aan waterbeheer kunnen bijdragen;
- helderheid over zowel beperkingen als mogelijkheden voor de gebruiksfuncties van het watersysteem;
- het verbeteren van de waterkwaliteit in een meer integrale, gebiedsgerichte uitvoeringsstrategie (combineren van verbeteren van de waterstanden, onderhouden van sloten en treffen van inrichtingsmaatregelen);
- afvalstoffen steeds meer inzetten als waardevolle grondstoffen zoals terugwinning van fosfaat en productie van bioplastiek uit afvalwater;
- een duurzame energiewinning.

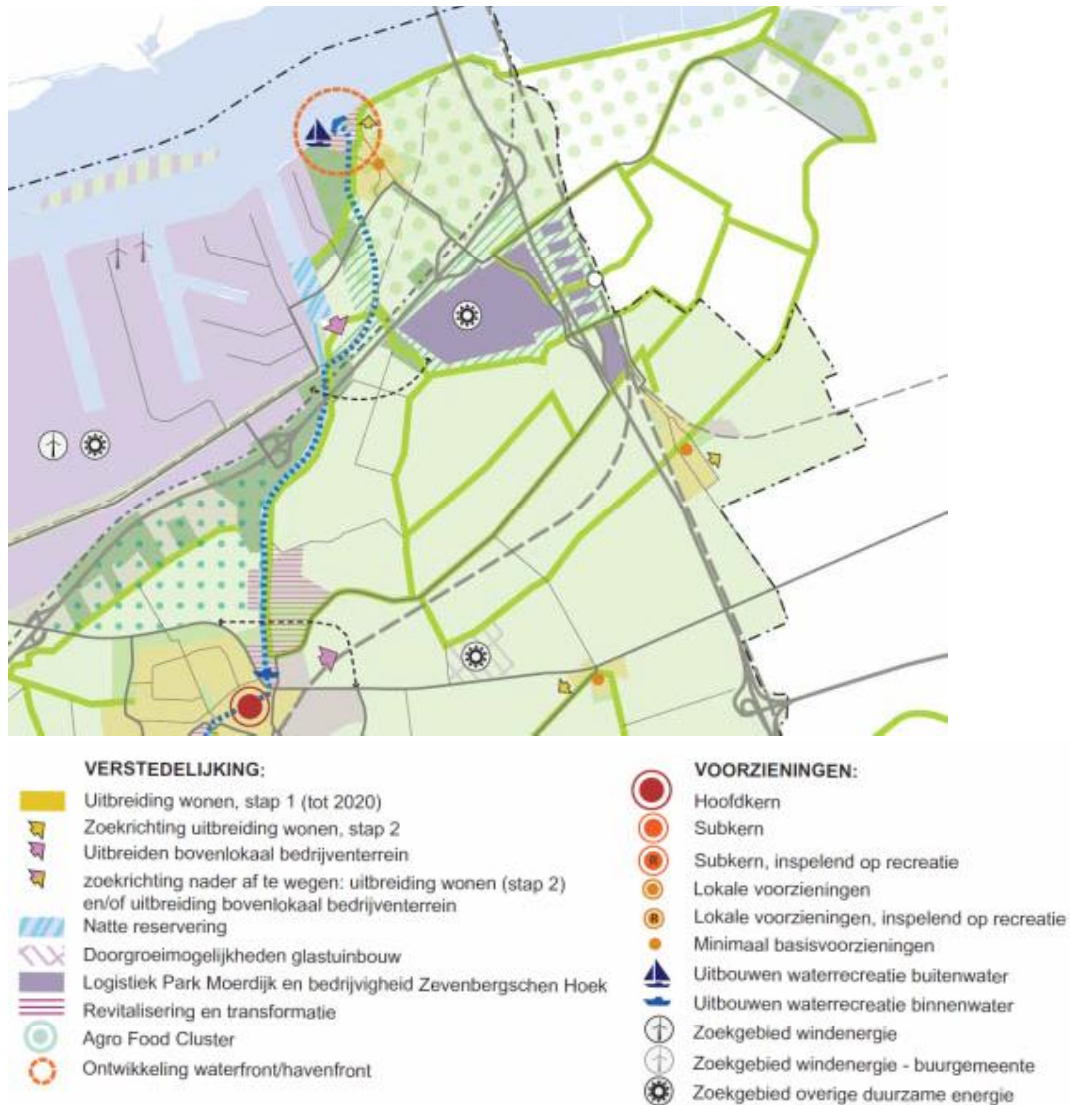
Tot slot vormt de 'Keur Waterschap Brabantse Delta' uit 2015 de basis voor de wettelijke voorschriften die gelden voor de rivieren, beken, sloten en waterkeringen die in beheer zijn bij het waterschap.

Met het beleid van het waterschap is in dit plan rekening gehouden door onder meer beschermende regels voor waterkeringen op te nemen en bebouwingsafstanden ten opzichte van waterlopen ten behoeve van het onderhoud.

3.4. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Moerdijk 2030 (2011)

Op 9 juni 2011 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Moerdijk 2030 vastgesteld. Deze Structuurvisie vervangt de StructuurvisiePlus uit 1999. De structuurvisie is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente Moerdijk. De visie (het wensbeeld) loopt tot 2030. In de Structuurvisie zijn de belangrijkste opgaven en plannen vermeld. De realisatie van Logistiek Park Moerdijk is een van deze onderdelen. Met de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk wordt de economische positie van het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk op (inter)nationaal niveau versterkt. De locatie in de oksel van de A16 en de A17 is de meest logische locatie gezien de uitstekende bereikbaarheid en de uitstekende koppelingsmogelijkheden met het bestaande Haven- en Industrierrein Moerdijk.



Fragment Kaart Structuurvisie Moerdijk 2030

Daarnaast is de gemeente Moerdijk een voorkeurslocatie voor logistieke activiteiten gezien de strategische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en met toegangswegen via water, weg, spoor en buisleiding. De 'interne baan' tussen Logistiek Park Moerdijk en het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk zorgt voor de interne ontsluiting zonder extra belasting op het bestaande wegennet. Logistiek Park Moerdijk zal zorgen voor een impuls van de economie en werkgelegenheid in de gemeente Moerdijk en West-Brabant. Er komt een flink aantal extra arbeidsplaatsen bij.

Door de toename van bedrijvigheid, waaronder de komst van Logistiek Park Moerdijk, komt echter de leefbaarheid onder druk te staan. Het is daarom zaak te voorkomen dat leefbaarheid, milieu en kwaliteit van de leefomgeving onder een aanvaardbaar peil komen.

Met de realisatie van Logistiek Park Moerdijk is daarom een aantal belangrijke projecten in de gemeente Moerdijk in gang gebracht om de leefbaarheid, het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving op een aanvaardbaar peil te houden. Deze projecten staan onder de noemer 'Moerdijk Meer Mogelijk' en omvatten onder andere de volgende onderdelen:

- de realisatie van Logistiek Park Moerdijk;

- de herontwikkeling van de Noordrand Zevenbergen;
- de herontwikkeling van het Waterfront Moerdijk;
- de ontwikkeling van het stationsgebied Lage Zwaluwe;
- de herstructurering van het bedrijventerrein Vlietweg/ Schansweg te Klundert;
- de herstructurering van de locatie Huizersdijk-Zuid bij Zevenbergen;
- de herstructurering van het bedrijventerrein Bloemendaalse Zeedijk te Zevenbergschen Hoek;
- de intensievere benutting van het Haven- en Industrierrein Moerdijk;
- de realisatie van 825 extra woningen.

Door de Ontwikkeling Noordrand Zevenbergen treedt een kwaliteitsverbetering van het landschap op met de verplaatsing van de bedrijven Caldic Chemie en Wolst, terwijl door de Herontwikkeling Waterfront Moerdijk de leefbaarheid in de kern Moerdijk toeneemt vanwege de uitplaatsing van grootschalige bedrijvigheid en het verdwijnen van bijbehorende verkeers- en geluidsoverlast. Logistiek Park Moerdijk is gebaat bij deze beide projecten, omdat daarmee een aantrekkelijker vestigingsklimaat ontstaat voor (potentiële werknemers van) bedrijven in het gebied.

Vigerende bestemmingsplannen

Dit inpassingsplan vervangt delen van de volgende bestemmingsplannen die binnen de begrenzing van dit bestemmingsplan zijn gelegen:

1. Moerdijk Buitengebied (vastgesteld 13-12-2004);
2. Moerdijk Buitengebied 1^e herziening (vastgesteld 18-12-2008);
3. 1^e herziening Bestemmingsplan industrierrein Moerdijk;
4. 6^e herziening Bestemmingsplan industrierrein Moerdijk (vastgesteld 25-01-2007);
5. Parapluherziening zone industrielaanwaai industrie- en havenrein Moerdijk (hernieuwd vastgesteld 29-03-2007);
6. Stationsgebied Lage Zwaluwe en omgeving (vastgesteld 19-07-2005, goedgekeurd 18-04-2006);
7. Moerdijk Buitengebied 3^e herziening (vastgesteld 25-04-2013).

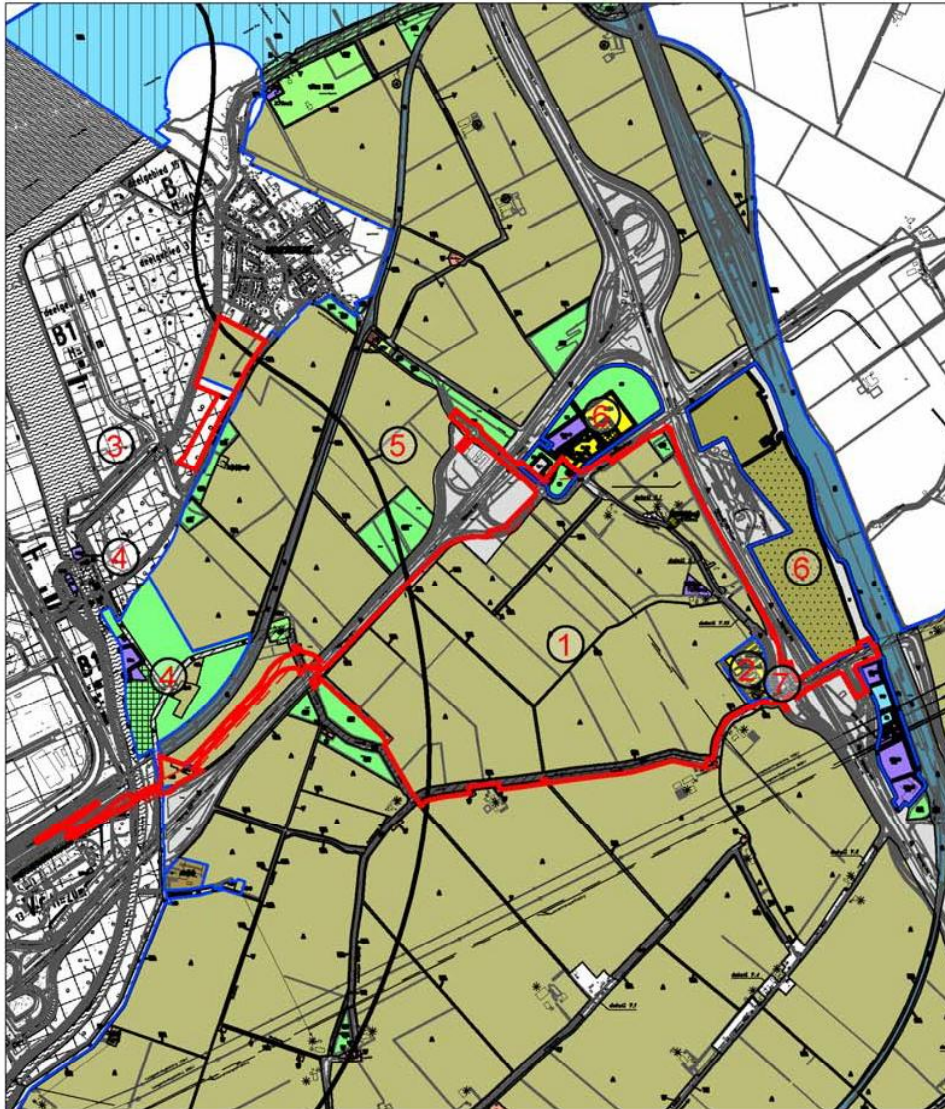
De gronden hebben thans de volgende bestemmingen:

bestemming	aanduiding	locatie
Agrarische doeleinden	geen	agrarische gronden in plangebied
Woondoeleinden	geen	Steenweg, Moerdijkseweg en Lapdijk
Agrarische woon-doeleinden	bouwstede	vier percelen aan de Lapdijk en vier percelen aan de Moerdijkseweg
Bedrijfsdoeleinden	verkooppunt motorbrandstoffen met lpg	Gouden Leeuw
	verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg	Gouden Leeuw
	benzineservicestation	Kanters
	autosloperij	Moerdijkseweg 1
	werkterrein wegenonderhoud en opslag	terrein Rijkswaterstaat
Ágrarisch aanverwante doeleinden	hulp- en nevenbedrijf/ agrarisch loonbedrijf	Moerdijkseweg 40
Horecadoeleinden	hotel-restaurant	Gouden Leeuw, Holiday-Inn, Kanters
	seksinrichting	Club A16
Verkeersdoeleinden en parkeerterrein	dijk (aan de Lapdijk)	Steenweg, Moerdijkseweg en Lapdijk
	reclamemast	Gouden Leeuw

Binnen deze bestemmingen en de bouwregels passen de beoogde plannen voor Logistiek Park Moerdijk niet en is zodoende een wijziging van het planologische regime noodzakelijk om de ontwikkeling juridisch mogelijk te maken. Dit inpassingsplan voorziet hierin.

3.5. Conclusie

In het ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente, is de doelstelling verwoord om Logistiek Park Moerdijk te ontwikkelen ter versterking van de economische positie van de regio West-Brabant en Moerdijk in het bijzonder. Dit beleid is bekrachtigd in de bestuursovereenkomst 'realisatie gebiedsontwikkeling Moerdijk', waarin nadere afspraken zijn opgenomen om Logistiek Park Moerdijk te realiseren. Om het plan mogelijk te maken is dit inpassingsplan opgesteld.



Figuur: Vigerende bestemmingsplannen

legenda

- grens plangebied
- grens plangebied vigerende bestemmingsplannen



1. Moerdijk Buitengebied (vastgesteld 13-12-2004);
2. Moerdijk Buitengebied 1e herziening (vastgesteld 18-12-2008);
3. 1e herziening Bestemmingsplan industrieterrein Moerdijk;
4. 6e herziening Bestemmingsplan industrieterrein Moerdijk (vastgesteld 25-01-2007);
5. Parapluherziening zone industrielaan industri- en havenreinen Moerdijk (hernieuwd vastgesteld 29-03-2007);
6. Stationsgebied Lage Zwaluwe en omgeving (vastgesteld 19-07-2005, goedgekeurd 18-04-2006);
7. Moerdijk Buitengebied 3e herziening.

4. Onderzoek

De resultaten van het milieuonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van dit inpassingsplan zijn weergegeven in het MER¹, de bijbehorende bijlagenrapporten en het rapport 'Milieueffecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk'. In dit hoofdstuk worden de milieuaspecten beschreven die van belang zijn voor het inpassingsplan. Per aspect wordt ingegaan op de conclusies van het onderzoek en de wijze waarop deze zijn vertaald in het inpassingsplan. Voor een nadere onderbouwing en het uitgebreide geldende toetsingskader per aspect wordt verwezen naar het MER en de bijbehorende bijlagen en rapporten. Bij het behandelen van de milieuaspecten is zo veel mogelijk aangesloten bij de volgorde uit het MER.

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan ruim één jaar later hernieuwd wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling.

De resultaten van deze actualisatie zijn weergegeven in bijlage 25. Van belang hierbij is dat het inpassingsplan inhoudelijk niet is gewijzigd.

Voorts geldt op grond van artikel 1.10 Crisis- en herstelwet dat Provinciale Staten zich als bevoegd gezag bij het nieuwe vaststellingsbesluit mogen baseren op feiten waarop het vernietigde besluit berustte, tenzij de onjuistheid of onvoldoende onderzoek naar deze feiten de aanleiding was tot de vernietiging door de Raad van State. De aanleiding tot vernietiging door de Raad van State betrof een gebrek in het Besluit uitvoering Chw en niet de onjuistheid of onvolledigheid van het uitgevoerde onderzoek.

Tenslotte regelt artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan - en daarmee gelijk gestelde inpassingsplannen - in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. Deze regeling betekent overigens niet dat onderzoek ouder dan twee jaar per definitie niet meer bruikbaar is. In dat geval zal echter gemotiveerd moeten worden dat het onderzoek nog steeds voldoende actueel is.

Op basis van de ongewijzigde uitgangspunten en het bovengenoemde wettelijk kader heeft een nadere beoordeling plaatsgevonden van de volgende aspecten:

- geluid;
- luchtkwaliteit;
- stikstofdepositie en passende beoordeling;
- bodemkwaliteit;
- cultuurhistorie;
- externe veiligheid;
- niet gesprongen explosieven;
- broedvogels.

De conclusie is dat de actualisatie van de milieuinformatie niet leidt tot andere conclusies ten opzichte van het MER dat bij de eerdere vaststelling van het inpassingsplan is

¹ Witteveen+Bos. Milieueffectrapport inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk.

bijgevoegd. Hiermee blijft de milieu-onderbouwing voor het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk houdbaar.

De bijlagen inzake de milieuaspecten zoals opgenomen in het vastgestelde en vernietigde inpassingsplan zijn inhoudelijk ongewijzigd toegevoegd in het hernieuwde inpassingsplan. Indien er inhoudelijke aanpassingen zijn ziet bijlage 25 op deze wijzigingen. Wel zijn de bijlagen 12, 15, 16, 18 en 22 voorzien van een nieuwe kaft om duidelijk te maken dat deze bijlagen zijn vervallen door de wijzigingen in bijlage 25.

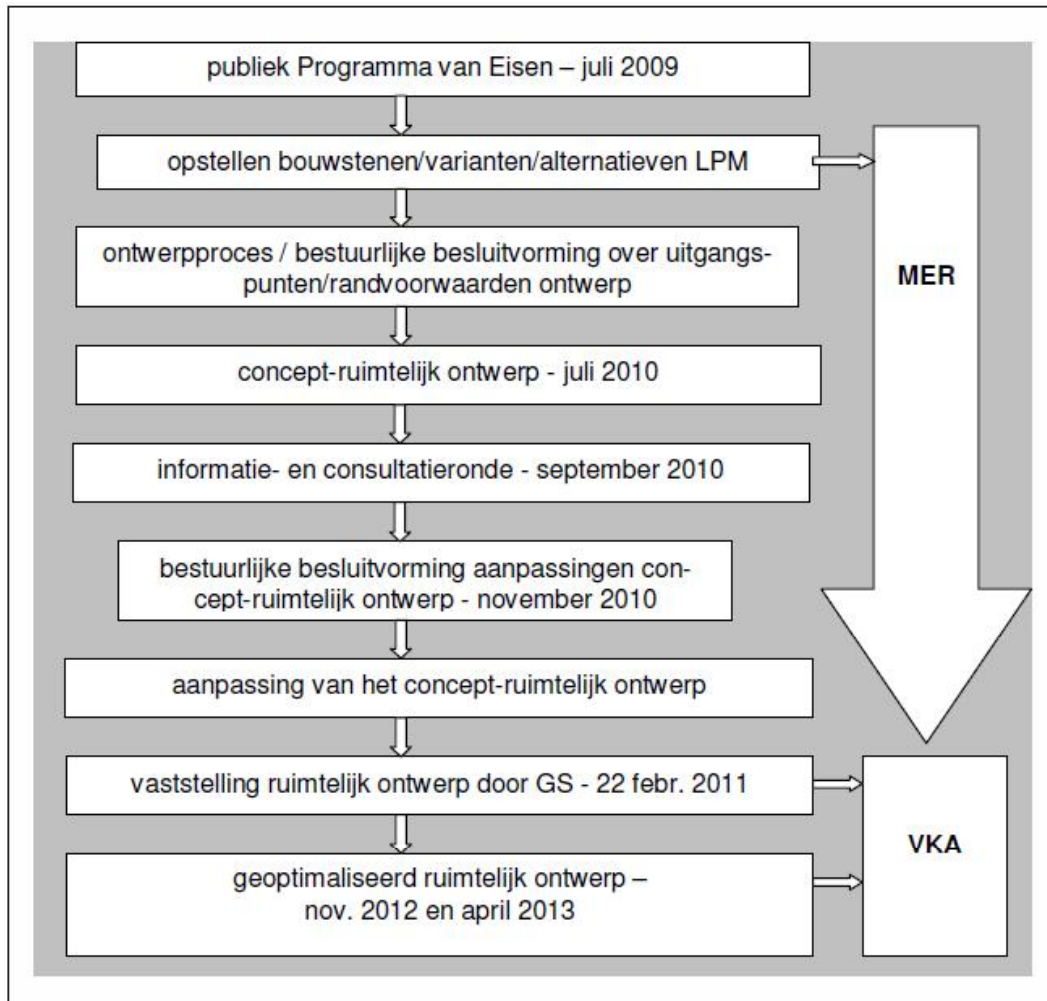
Indien er wijzigingen zijn bij de omgevingsaspecten is dit in de desbetreffende paragraaf aangegeven met een tekstblok.

4.1. Afweging alternatieven, varianten en maatregelen MER

In deze paragraaf wordt ingegaan op het voorkeursalternatief (VKA) voor het Logistiek Park Moerdijk. Er wordt toegelicht hoe het VKA tot stand is gekomen, welke keuzes zijn gemaakt en hoe deze keuzes uitpakken in relatie tot het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Verantwoording ontwerpproces VKA

Bij de totstandkoming van het VKA, zoals neergelegd in het ruimtelijk ontwerp van februari 2011, heeft de provincie Noord-Brabant nauw samengewerkt met de gemeente Moerdijk. Andere belangrijke publieke stakeholders waren vertegenwoordigd in een ambtelijke werkgroep. Tijdens het ontwerpproces zijn diverse (andere) belangrijke stakeholders geconsulteerd. Geraadpleegd zijn onder andere de provinciale Statencommissie Ruimte&Milieu en EMG (Economie, Milieu en Grote Steden Beleid), de gemeenteraad van Moerdijk, het Rijk/College van Rijksadviseurs (CRA), Havenschap Moerdijk, Waterschap Brabantse Delta, de projectontwikkelaars binnen het plangebied, ProLogis en Goodman en de Klankbordgroep. In figuur 4.1 is het ontwerpproces dat is doorlopen bij de totstandkoming van het VKA schematisch weergegeven.



Figuur 4.1. Verantwoording ontwerpproces VKA Logistiek Park Moerdijk

In augustus 2009 is een workshop gehouden met diverse publieke stakeholders met als doel het ontwikkelen van de inrichtingsalternatieven. Op basis van het Publiek Programma van Eisen zijn daarbij bouwstenen benoemd op drie ambitieniveaus qua duurzaamheid. Deze bouwstenen hebben geleid tot drie inrichtingsalternatieven: 'Basis', 'Fort' en 'Stapelen'¹. De drie alternatieven kunnen als volgt worden gekenschetst:

- alternatief 'Basis': een heldere groen-blaauwe dooradering verkavelt het plangebied in efficiënte rechthoekige kavels met lange zichtlijnen door het gebied;
- alternatief 'Fort': een groot aaneengesloten volume wordt van een robuuste groene rand voorzien;
- alternatief 'Stapelen': meervoudig ruimtegebruik zorgt ervoor dat er meer ruimte is voor landschap, de bebouwing wordt gestapeld en geclusterd.

De drie bovengenoemde inrichtingsalternatieven zijn in het rapport 'MER Inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk' beoordeeld op hun milieueffecten. Uit de vergelijking van de drie inrichtingsalternatieven is het alternatief 'Stapelen' naar voren gekomen als het alternatief met de minst nadelige milieugevolgen. Aangevuld met mitigerende en compenserende maatregelen is dit alternatief in het MER aangeduid als het

¹ Bij de toedeling van bouwstenen is rekening gehouden met het onderscheidend vermogen van de alternatieven. Dat wil zeggen dat is gestreefd naar onderscheidende alternatieven die de bandbreedte aan effecten inzichtelijk maken.

MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief, zie paragraaf 13.7 van het rapport 'MER Inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk').

Het in februari 2011 bestuurlijk vastgestelde ruimtelijk ontwerp van Studio Marco Vermeulen, dat de basis vormt voor het VKA, vertoont veel overeenkomsten met het MMA, zoals het MER dit aanbeveelt. Echter, het VKA wijkt hier op onderdelen van af. In paragraaf 2.3 van het rapport 'Effecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk' worden de verschillpunten tussen het VKA en MMA toegelicht.

Kenschets voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk

Het VKA is gebaseerd op Ruimtelijk Ontwerp van Logistiek Park Moerdijk dat op 22 februari 2011 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Gedurende het planvormingsproces is dit ontwerp geoptimaliseerd, zoals beschreven in paragraaf 2.2.3.

Oplegnotitie planwijziging

Eind 2013 is een second opinion uitgevoerd over de nut en noodzaak van Logistiek Park Moerdijk. Op basis van de uitkomsten van deze second opinion zijn enkele kenmerken van het plan aangepast. De wijzigingen betreffen een verruiming van de doelgroep en een verlenging van de uitgiftetermijn. Dit maakt het noodzakelijk om te bezien of de conclusies uit het onderzoek dat is uitgevoerd voor MER en ontwerp-inpassingsplan nog valide zijn. Hier komt bij dat inmiddels enkele uitgangspunten die in voorgaande onderzoeken zijn gehanteerd, niet meer actueel zijn, omdat het besluitvormingsproces is verlengd.

In de 'Oplegnotitie planwijziging MER Logistiek Park Moerdijk' (bijlage 19) zijn deze aspecten onderzocht.

Op basis van de oplegnotitie blijkt het volgende. Voor de relevante MER-thema's is een analyse uitgevoerd naar de effecten van de planwijziging en de geactualiseerde onderzoeksuitgangspunten ten opzichte van het voorkeursalternatief voor Logistiek Park Moerdijk.

Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd dat de planwijziging niet tot andere inzichten in de milieueffecten leiden voor de aspecten verkeer, geluid, externe veiligheid, bodem, water en landschap, cultuurhistorie en archeologie.

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

Het nog beschikbaar komen van actuele inputgegevens maakt nieuw onderzoek voor in ieder geval luchtkwaliteit en stikstofdepositie wenselijk. Actualisatie van de onderzoeken kan plaatsvinden na ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan maar voor vaststelling van het inpassingsplan. Indien nodig worden de resultaten verwerkt in de Passende Beoordeling en het Mitigatie en compensatieplan voor het Logistiek Park Moerdijk.

Daarnaast kan het beschikbaar komen van een nieuw verkeersmodel nog aanleiding zijn om het onderzoek naar de verkeersafwikkeling en of de geluidbelasting voor vaststelling van het inpassingsplan te actualiseren. Dit onderzoek zal naar verwachting niet of slechts in zeer beperkte mate leiden tot bijstelling van de eerder getrokken conclusies in het MER en inpassingsplan.

In de beschrijving van milieuaspecten in de diverse paragrafen van deze toelichting wordt verwezen naar het MER (en de bijbehorende bijlagen en rapporten). De conclusies van de oplegnotitie zijn niet opgenomen in de diverse paragrafen. Het is dus van belang om dit hoofdstuk te lezen in combinatie met de genoemde oplegnotitie.

Actualisering onderzoeken november 2014

Op basis van de uitkomsten van de second opinion zijn enkele uitgangspunten gewijzigd. In het ontwerpbestemmingsplan is toegezegd om de consequenties hiervan voor het onderliggend onderzoek voor de vaststelling van het inpassingsplan door te voeren. De onderzoeken zijn inmiddels uitgevoerd en verwerkt in het MER en dit inpassingsplan. Meer specifiek heeft dit betrekking op de volgende rapporten:

- *Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk.*
Dit rapport brengt de milieueffecten van het voorkeursalternatief in beeld. Het rapport is aangepast naar aanleiding van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. In bijlage XII bij het rapport is een overzichtstabel opgenomen met reactie op het toetsingsadvies van de commissie m.e.r.
Het rapport Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk moet gezien worden in samenhang met de Oplegnotitie actualisatie verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoek Logistiek Park Moerdijk (zie bijlage 22 van dit inpassingsplan).
- *Samenvatting milieueffectrapport Logistiek Park Moerdijk*
In dit rapport is een samenvatting opgenomen van de milieueffectrapportage (MER Inrichtingsalternatieven en MER Voorkeursalternatief) die is uitgevoerd voor het Logistiek Park Moerdijk. De samenvatting is aangepast naar aanleiding van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r.
- *Oplegnotitie actualisatie verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoek Logistiek Park Moerdijk*
In de Oplegnotitie actualisatie verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoek zijn de nieuwe verkeersmodelberekeningen op basis van het NRM 2014 en de effecten daarvan voor luchtkwaliteit, stikstof en geluid opgenomen. De oplegnotitie moet gezien worden in samenhang met het rapport Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk.
- *Passende Beoordeling Logistiek Park Moerdijk*
In de Passende Beoordeling worden de effecten van het LPM op de soorten en habitats met een instandhoudingsdoel van in het onderzoeksgebied liggende Natura 2000-gebieden in beeld gebracht. De Passende Beoordeling is aangepast naar aanleiding van het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. en naar aanleiding van, de nieuwe verkeersberekeningen de nieuwe stikstofberekeningen vanwege de aangescherpte jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State op dit onderwerp.
- *Milieueffectrapport inrichtingsalternatieven Logistiek Park Moerdijk*
In dit rapport is een onderzoek naar de effecten van de inrichtingsalternatieven voor het Logistiek Park Moerdijk opgenomen. In dit rapport is één bijlage toegevoegd, te weten een ecologisch onderzoek van Grontmij uit 2010. Dit rapport was eerder als bijlage bij het rapport Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk opgenomen, maar is eigenlijk met name gebruikt voor het onderzoek naar de effecten van de inrichtingsalternatieven en is daarom nu in dit rapport opgenomen. Voor het overige zijn er geen wijzigingen in dit rapport.

4.2. Bodem (en explosieven)

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25.

Uit de actualisatie blijkt dat ten aanzien van bodem er geen andere conclusie volgt dan dat uit het eerdere onderzoek is getrokken. Dit geldt ook voor het geactualiseerde explosievenonderzoek.

Relevant toetsingskader

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening dient inzicht te bestaan in de bodemkwaliteit ten einde de geschiktheid voor de beoogde (nieuwe) bestemming te kunnen aantonen, alsmede de consequenties voor de uitvoerbaarheid van het plan te kunnen beoordelen. Bij een bestemmingswijziging is het van belang dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Een optimale afstemming tussen bodemkwaliteit en functie is belangrijk om het opleggen van gebruiksbeperkingen te voorkomen.

Tijdens werkzaamheden in de bodem (vanwege ontwikkelingen) moet worden voorkomen dat de aanwezigheid van explosieven in de bodem kan leiden tot veiligheidsproblemen. Aanwezige explosieven dienen voor uitvoering van werkzaamheden geruimd te worden.

Conclusies onderzoek

In het kader van de realisering van Logistiek Park Moerdijk zal op grote schaal grondverzet plaatsvinden, wat gevolgen heeft voor de bodemopbouw. Er worden geen bijzondere bodemtypen verstoord (de aanwezige bodemtypen zijn vrij algemeen voorkomend in de regio West-Brabant). Wel treedt verlies op van het microreliëf. Afhankelijk van de methode bouwrijp maken (cunettenmethode of integraal ophogen) moet circa 900.000 tot 1.100.000 m³ zand worden aangevoerd.

Bij de realisatie van Logistiek Park Moerdijk worden enkele bodemsaneringen uitgevoerd, waardoor de bodemkwaliteit verbetert. Gelet op het type bedrijvigheid dat zich op Logistiek Park Moerdijk gaat vestigen, is de kans op nieuwe bodemverontreinigingen gering. Bovendien is wettelijk geregeld dat nieuw ontstane bodemverontreinigingen meteen opgeruimd moeten worden door de veroorzaker.

Op basis van een uitgevoerd explosievenonderzoek (probleeminventarisatie en probleemanalyse) wordt geconcludeerd dat het gehele plangebied verdacht is op het aantreffen van conventionele explosieven in de bodem. Voorafgaand aan het uitvoeren van graafwerkzaamheden op het terrein, zal dan ook detectieonderzoek moeten worden uitgevoerd.

Gevolgen voor het inpassingsplan

Dit aspect heeft geen gevolgen voor de verbeelding en de planregels. Het aspect bodemkwaliteit en explosieven verzet zich niet tegen de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

4.3. Water

Relevant toetsingskader

Op dit inpassingsplan is de watertoets van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer, in dit geval de provincie Noord-Brabant, in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over het ruimtelijke planvoornemen. Dit overleg heeft plaatsgevonden. Ten behoeve van het plan is in dat kader onderzoek vereist naar de gevolgen van de beoogde functiewijziging voor het watersysteem. Uitgangspunt is daarbij dat negatieve effecten voor het watersysteem zoveel mogelijk moeten worden vermeden. In bijlage II van het rapport 'Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk' zijn de relevante watertoets uitgangspunten opgenomen en de consequenties voor het inpassingsplan.

Nationaal Waterplan 2010-2015

Het 'Nationaal Waterplan 2010-2015' beschrijft de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor de waterhuishouding. Belangrijke thema's zijn: waterveiligheid, watertekort en zoetwatervoorziening, wateroverlast, waterkwaliteit en het gebruik van water.

Provinciaal Waterplan Noord-Brabant 2010-2015

De provincie heeft in het 'Provinciaal Waterplan Noord-Brabant 2010-2015' het beleid met betrekking tot de waterhuishouding vastgelegd. Dit plan valt onder de in 2009 ingevoerde Waterwet. De maatschappelijke doelstellingen uit dit plan zijn als volgt:

- schoon grond- en oppervlaktewater voor iedereen;
- adequate bescherming van Noord-Brabant tegen overstroming;
- Noord-Brabant heeft de juiste hoeveelheden water (niet te veel en niet te weinig).

Peilbesluit Gat van den Ham

Het Logistiek Park Moerdijk en omstreken valt onder het Peilbesluit Gat van den Ham uit 2010. Met dit besluit zijn de zomer- en winterpeilen voor de polders vastgelegd. Bij het ontwerp van het Logistieke Park dient rekening te worden gehouden met het Peilbesluit.

Beleid buitendijks bouwen

Waterschap Brabantse Delta heeft op 19 februari 2008 de beleidsnota Buitendijks bouwen vastgesteld. Op 17 maart 2009 is een beleidswijziging vastgesteld, omdat bijstelling van het beleid wenselijk was. Deze beleidswijziging wordt toegelicht in de notitie 'Aangepast beleid buitendijks bouwen waterschap Brabantse Delta'. Het beleid buitendijks bouwen is van toepassing op de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk, omdat de interne baan deels in buitendijkse gebied ligt, in verband met een brug over de Roode Vaart Noord.

Het algemene beleid van het waterschap komt op het volgende neer: vanwege de veiligheid, afname van de bergingscapaciteit en vermindering van de doorstroming is het waterschap geen voorstander van buitendijks bouwen en probeert zij het bouwen tussen de waterloop en de kering zoveel mogelijk te voorkomen. Het bieden van voldoende veiligheid tegen overstromingen is een wettelijke taak en een regionale maatschappelijke verantwoordelijkheid van het waterschap. Het waterschap heeft momenteel niet de bevoegdheid om buitendijks te bouwen te verbieden (uitzondering zijn buitendijks gelegen bergingsgebieden, waarop de Keur van het waterschap van toepassing is).

Het waterschap neemt buitendijks bouwen als aspect mee bij het wateradvies in het kader van de watertoets. Het beleid van het waterschap is dat plannen voor nieuwe ontwikkelingen in buitendijks gebied beoordeeld dienen te worden op hun effecten. Indien er geen negatieve

effecten ontstaan voor de voor de taken en verantwoordelijkheden van het waterschap volgt er een positief wateradvies van het waterschap.

Het waterschap vindt het verdedigbaar om buitendijks bouwen toe te staan, als:

- de voorgenomen buitendijkse ontwikkelingen geen risico's of negatieve effecten veroorzaken voor de taken en verantwoordelijkheden van het waterschap. Onder taken en verantwoordelijkheden wordt het volgende verstaan: zorg voor voldoende doorstromingscapaciteit, zorg voor veilige keringen en behoud en realisatie van voldoende bergingsmogelijkheden. Indien een ontwikkeling wel risico's of negatieve effecten met zich meebrengt, maar deze door middel van compenserende maatregelen volledig teniet worden gedaan, wordt er tevens een positief wateradvies afgegeven; of,
- het een activiteit betreft die onlosmakelijk met het watersysteem is verbonden (bijvoorbeeld een scheepswerf); of,
- het dagelijks bestuur besluit dat er een dermate zwaarwegend maatschappelijk belang gediend is bij het buitendijks bouwen dat dit opweegt tegen het belang van het vrijhouden van ruimte voor water.'

Vornoemde voorwaarden dienen in de opgesomde volgorde te worden doorlopen. Indien voorwaarde a. niet van toepassing is, maar voorwaarde b. of c. wel, dienen de afgenomen bergingscapaciteit, doorstromingscapaciteit en/of veiligheid tot het maximaal haalbare niveau gecompenseerd te worden. Maatregelen worden in overleg met de waterbeheerder vastgesteld.

Waterplan Moerdijk 2009-2015

De gemeente Moerdijk heeft in november 2008 het 'Waterplan Moerdijk 2009-2015' vastgesteld. In het waterplan zijn het beleid, de ambities, uitgangspunten en benodigde maatregelen met betrekking tot de verschillende onderdelen van het watersysteem en waterketen benoemd. De voor dit plan relevante onderdelen zijn hieronder benoemd. Relevante uitgangspunten uit het Waterplan Moerdijk zijn de volgende:

- bij planontwikkeling en/of functiewijziging is het uitgangspunt dat het huidige functioneren van het watersysteem niet mag verslechteren, zowel kwantitatief als kwalitatief.
- conform de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) het water en de daarvan afhankelijke ecosystemen beschermen tegen verontreinigingen, door lozingen van gevaarlijke stoffen te verminderen of te beëindigen. Binnen het plangebied is geen zogenaamd waterlichaam aangewezen. Het dichtstbijzijnde waterlichaam betreft de Roode Vaart, die ten westen van het plangebied ligt;
- bij nieuwbouw bedraagt de minimale ontwateringsdiepte voor primaire wegen 1,0 m- as van de weg, voor secundaire wegen 0,70 m- as van de weg, voor bebouwing met kruipruimte 0,70 m- onderkant vloer en voor tuinen en plantsoenen 0,50 m- maaiveld. Maatwerk is mogelijk. In bestaand gebied moet hier doelmatig mee worden omgegaan.

Conclusies onderzoek

Grondwater

De grondwaterstand onder de wegen dient voldoende diep te liggen, zodat er geen schade bij de wegen optreedt tijdens vorst (een grondwaterstand tot ca. 80 cm onder wegpeil is daarbij toegestaan). Uit het MER blijkt dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) te hoog is om zonder maatregelen de minimale ontwateringsdiepten te kunnen garanderen. In het voorkeursalternatief wordt nog geen uitsluitel gegeven over het integraal of partieel (gedeeltelijk) ophogen of de toepassing van drainage (of een combinatie van deze): deze keuze wordt gemaakt bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief naar definitief ontwerp.

Grondwateraanvulling

Het plangebied is gelegen in een kleigebied met een lage doorlatendheid en hoge grondwaterstanden. Neerslag infiltreert in dergelijke gebieden zeer traag en zal grotendeels verdampen en worden opgenomen door gewassen of via het oppervlaktewater worden afgevoerd. Het grondwater wordt voornamelijk aangevuld met kwelwater. De grondwateraanvulling wordt daarom niet of nauwelijks gewijzigd. Er worden daarom als gevolg van de planontwikkeling niet of nauwelijks effecten verwacht door een toename van het verhard oppervlak. Er hoeven daarom geen compenserende maatregelen plaats te vinden.

Grondwaterstromingen, kwel en infiltratie

De beïnvloeding van grondwaterstromingen, kwel en infiltratie zal beperkt zijn en zullen er naar verwachting niet of nauwelijks effecten in de omgeving van het plangebied optreden.

Grondwaterkwaliteit en oppervlaktewater

Het hemel- en afvalwater op Logistiek Park Moerdijk worden gescheiden ingezameld en afgevoerd. De opslag van goederen op het buitenterrein kan onoverdekt plaats vinden. Voor neerslag die afstroomt van potentieel verontreinigde oppervlakken (wegen, parkeerplaatsen, terreinverharding bedrijfskavels) worden, conform het beleid van het waterschap, zuiveringsmaatregelen getroffen, zoals het toepassen van een standaard verbeterd gescheiden stelsel (VGS) of vergelijkbaar. De ontwikkeling niet zal leiden tot verontreiniging van het grondwater.

Waterstelsel

Het uitgangspunt voor het waterstelsel is dat de bestaande waterberging voor 100% wordt gecompenseerd en de toename van verharding in de vorm van retentie wordt gecompenseerd. Het nieuwe waterstelsel bestaat uit een ringsloot rondom Logistiek Park Moerdijk met een totale lengte van circa 5.500 m, retentiewatergangen en vijvers binnen het plangebied langs de primaire wegenstructuur en retentiebossen in de zones langs de A16 en A17. Aangezien het plangebied in kleigebied is gelegen (waar de doorlatendheid zeer laag is) en gezien de hoge grondwaterstanden, zullen infiltratievoorzieningen niet effectief zijn en worden dan ook bovengrondse retentievoorzieningen gerealiseerd. Aangezien de retentie volledig binnen het plangebied wordt gerealiseerd zijn er geen negatieve effecten op het milieu.

Uitgangspunt is dat de benodigde waterretentie van 604 m³ per ha verhard oppervlak volledig binnen de grenzen van het plangebied wordt opgelost. Uitgaande van verharding van het uitgeefbaar terrein (circa 142,2 ha plus circa 15 ha infrastructurele verharding) betekent dit een retentieopgave van ca. 94.000 m³ vanwege de toename van het verhard oppervlak. De exacte hoeveelheid te compenseren oppervlaktewater dient nader te worden ingemeten. Voor de infrastructurele verharding geldt dat retentie niet overal nodig zal zijn, omdat het hemelwater op delen richting de berm kan afvloeien. Bij bijvoorbeeld de kruispunten en parallelrijbanen is inzameling van afvloeiend hemelwater wel benodigd en zal wel retentie toegepast moeten worden.

De ringsloot rondom Logistiek Park Moerdijk is bedoeld voor de 100% compensatie van waterberging en aan- en afvoer van de te dempen waterlopen. Deze ringsloot heeft aan weerszijde een onderhoudstrook van 4 m en obstakel- en bebouwingsvrije zone van 5 m. De afstand insteek-insteek bedraagt maximaal 14 m in verband met bereik van het onderhoudsmaterieel. Indien er na inmeting van de te dempen waterlopen er meer compensatie benodigd is dan de indicatieve hoeveelheid van 49.000 m³ zal er gekoppeld aan de ringsloot worden gecompenseerd in de vorm van waterpartijen.

Naast voldoende waterberging is een gecontroleerde waterafvoer van belang. Met hydraulische berekeningen kan de afvoer in relatie tot de waterberging en het voorkomen van inundatie verder worden geoptimaliseerd. Door het ophogen van het gebied neemt het risico op inundatie af.

Op nagenoeg alle werkzaamheden in-, op of nabij waterlopen en waterkeringen is de Keur Waterschap Brabantse Delta van toepassing.

Beïnvloeding beschermde gebieden

In het plangebied zijn geen beschermde gebieden aanwezig, met uitzondering van een klein bosperceel in de zuidwesthoek van het plangebied. Dit bosperceel is in de Keur aangemerkt als 'beschermingsgebied waterhuishouding' met als doel 'multifunctioneel bos'.

In aansluiting op het gebied de 'Appelzak' wordt de noodzakelijke natuurcompensatie als gevolg van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk gerealiseerd (zie het Mitigatie- en compensatieplan ecologie). De natuurcompensatie in aansluiting op het gebied 'de Appelzak' heeft geen fysiek raakvlak met het plangebied van Logistiek Park Moerdijk. Bij de natuurcompensatie dient rekening te worden gehouden met de waterhuishoudkundige aspecten. Langs het gebied de Appelzak ligt namelijk een primaire waterkering. Bosbouw is hier beperkt mogelijk.

Regionale waterkering en primaire waterkering

In het plan is rekening gehouden met de regionale waterkeringen in en nabij het plangebied. Het betreft hier de boezemkering langs de Roode Vaart en de compartimenteringskeringen (Blokdijs en Lapdijk) langs het plangebied. De zone van 2,5 m vanaf de bepaalde teenlijn van de compartimenteringskering wordt de waterkeringszone genoemd, de daaropvolgende 2,5 m betreft de beschermingszone van de kering. Voor de werkzaamheden binnen de waterkeringszone en beschermingszone van de compartimenteringskering is een watervergunning van het waterschap nodig op grond van de Keur.

Aan de westzijde van de Roode Vaart is een primaire waterkering gelegen. De interne baan kruist en loopt deels parallel aan deze primaire waterkering. Ook bij de Appelzak ligt de primaire waterkering. Voor de primaire waterkeringen een dubbelbestemming opgenomen. Voor de bijbehorende beschermingszones is een gebiedsaanduiding opgenomen.

De interne baan kruist een regionale waterkering op drie locaties, namelijk twee maal de boezemkade en één maal de compartimenteringskering van het waterschap. De Roode Vaart Noord wordt tevens gekruist, deze heeft een scheepvaartklasse en vormt een belangrijke aan- en afvoer. Het buitendijks ontwikkelen van de brug over de Roode Vaart Noord valt daarnaast onder het 'beleid buitendijks bouwen' van het waterschap Brabantse Delta.

Middels invloedzone berekeningen wordt aangetoond dat de interne baan geen negatieve invloed heeft op de veiligheid en stabiliteit van zowel de primaire als de regionale waterkeringen (boezemkades en compartimenteringskeringen). Voor de werkzaamheden in, op of nabij de waterkeringen wordt een watervergunning aangevraagd.

Verder dient bij het planvoornemen rekening te worden gehouden met het beleid Buitendijks bouwen van waterschap Brabantse Delta. Dit vanwege de Interne Baan die door buitendijks gebied loopt. Dit is tevens beschermd gebied op grond van de Keur van waterschap Brabantse Delta. In het kader van de ontwikkeling van de Interne Baan dienen de effecten op het buitendijks gebied (effecten op de doorvoercapaciteit, waterberging, keringen) nader te worden berekend. Indien nodig dienen compenserende maatregelen te worden uitgewerkt.

Gevolgen voor ontwikkeling

Voornoemde conclusies uit het milieuonderzoek hebben voor het thema water verschillende gevolgen. Een deel daarvan kan in het inpassingsplan worden vertaald. Een deel wordt via ander instrumentarium geborgd.

- Voor de werkzaamheden binnen de waterkeringszone en beschermingszone van de compartimenteringskeringen is een watervergunning van het waterschap nodig op grond van de Keur. Een dergelijke vergunningsprocedure staat los van het inpassingsplan. De waterkeringszone betreft de waterkering plus een 2,5 m brede zone vanaf de bepaalde teenlijn van de compartimenteringskering. De daaropvolgende zone van 2,5 m betreft de beschermingszone van de kering.
- bij ontwikkelingen in buitendijks gebied dient te worden aangetoond dat er geen negatieve effecten zijn op de doorvoercapaciteit, waterberging en keringen. Indien dit wel het geval is dienen compenserende maatregelen te worden uitgewerkt.
- de toename van het verhard oppervlak als gevolg van de planontwikkeling dient gecompenseerd te worden in de vorm van waterretentie. Hierbij geldt een eis van 604 m³ per hectare toenemend verhard oppervlak.
- te dempen watergangen dienen voor 100% gecompenseerd te worden, zowel in aan- en afvoercapaciteit als in waterbergingscapaciteit.
- bij de ontwikkeling worden geen uitlogende bouwmaterialen toegepast met het oog op beïnvloeding van de oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit.
- de ringsloot heeft aan weerszijde een obstakelvrije zone van 5 m. De afstand insteek-insteek bedraagt maximaal 14 m.

Gevolgen voor het inpassingsplan

Binnen de bestemming Groen - 2 wordt de aanleg van de ringsloot mogelijk gemaakt. Hierbij is in de regels geborgd dat bebouwing niet binnen een afstand van 5 m vanaf de ringsloot mag worden gerealiseerd. De ringsloot die gedeeltelijk langs locatie van de Gouden Leeuw loopt is bestemd binnen de bestemming Gemengd - 2 met de aanduiding 'water'. De positie van deze waterloop is afhankelijk van de terreininrichting.

Op de verbeelding is de waterkeringszone bestemd met als Waterstaat - Waterkering (WS-WK) en de beschermingszone van de waterkeringen bestemd met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-dijk'.

In de regels is geborgd dat de bedrijfspercelen pas in gebruik kunnen worden genomen als 604 m³ per hectare berging is gerealiseerd. Het watersysteem voldoet aan de gestelde eisen en randvoorwaarden van de waterbeheerder. Hiermee is voldoende rekening gehouden met de gevolgen van de ontwikkeling voor de waterhuishouding.

4.4. Natuur

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de natuuraspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25.

Programmatistische Aanpak Stikstof

Vanwege de inwerkingtreding van de Programmatistische Aanpak Stikstof (PAS) is de berekeningsmethodiek gewijzigd. Daarom zijn nieuwe stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. De conclusie is dat het project Logistiek Park is opgenomen in de PAS en er geen uitgebreide passende beoordeling voor stikstof behoeft plaats te vinden. Uit de cumulatietoets met andere projecten blijkt dat er geen negatieve gevolgen voor Natura 2000 gebieden zijn. Bij de actualisatie van het MER (bijlage 25) is ook een nieuwe Passende Beoordeling gevoegd ten behoeve van de hernieuwde vaststelling.

Voor de volledigheid is de 'oude' Passende beoordeling in bijlage 16 bij de eerdere vaststelling van het inpassingsplan ook in dit hernieuwde inpassingsplan toegevoegd. De meest actuele Passende beoordeling is opgenomen in bijlage 25.

Broedvogels

Op 8 december 2014 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een toetsingsadvies op het opgestelde MER voor het Logistiek Park Moerdijk afgegeven. Hierin heeft de Commissie geadviseerd om aanvullend op het MER de staat van instandhouding en de effecten op de voorkomende broedvogels in beeld te brengen. Om gehoor te geven aan dit advies zijn in het voorjaar en de zomer van 2015 door middel van broedvogelkartering de aanwezige broedvogels in het plangebied opnieuw in beeld gebracht. Ook is bekeken of extra mitigerende- en/of compenserende maatregelen nodig zijn.

De conclusie is dat in het onderzoeksgebied 32 broedvogels zijn aangetroffen, waarvan 2 Rode Lijst-soorten. Daarnaast zijn in het gebied 7 Ffw-soorten met een jaarrond beschermde status aangetroffen, alsmede 4 nesten van jaarrond beschermde soorten. Voor deze broedlocaties geldt dat hier geen werkzaamheden plaatsvinden en dat nesten gespaard blijven. Voor Rode Lijst soorten geldt geen compensatieverplichting.

Voor de soorten die onder de Ffw worden beschermd zijn aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen evenmin nodig. In het mitigatie- en compensatieplan voor het Logistiek Park Moerdijk is 3,6 ha beschikbaar in het compensatiegebied de Appelsak voor broedvogels van kruidenrijke graslanden. Het geactualiseerde broedvogelonderzoek heeft dus niet geleid tot een grotere compensatieopgave voor het Logistiek Park Moerdijk.

Relevant toetsingskader

Bij de voorbereiding van dit ruimtelijk plan is onderzocht of de uitvoering van het plan mogelijk is binnen de kaders van de Flora- en faunawet (Ffw), de Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie inzake de Ecologische Hoofdstructuur.

Conclusies onderzoek beschermde gebieden

Natuurbeschermingswet/ Passende beoordeling

Voor het project Logistiek Park Moerdijk is een Passende beoordeling opgesteld. Hierin is onderzocht welke effecten het project kan hebben op de Natura 2000-gebieden die in de invloedsfeer van het project liggen (zoals de Biesbosch, Hollands Diep en Brabantse Wal). Relevante effecten betreffen verzuring en vermeting door atmosferische stikstofdepositie als gevolg van de verkeersproductie van het gebied. In de Passende beoordeling is onderzocht of de effecten van Logistiek Park Moerdijk op de betreffende Natura 2000-gebieden het behalen van de instandhoudingsdoelen in deze gebieden zal beïnvloeden. Deze doelen zijn vastgelegd in de (concept)aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden. De Passende beoordeling is samengevat in het rapport 'Effecten Voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk'.

Stikstofdepositie

Uit de passende beoordeling blijkt dat de effecten als gevolg van atmosferische stikstofdepositie nergens leiden tot een significant negatief effect op soorten of habitats met een instandhoudingsdoel:

- een deel van de Natura 2000-gebieden is niet stikstofgevoelig, of de achtergronddepositie inclusief de projectbijdrage leidt niet tot een overschrijding van de Kriti-

sche Depositiewaarde (KDW). Dit betreft de Natura 2000-gebieden Oudeland van Strijen, Oude Maas en Donkse laagten, Hollands Diep, Markiezaat, Zoommeer, Haringvliet en Krammer-Volkerak;

- in de overige Natura 2000-gebieden is wel sprake van een overschrijding van de Kritische Depositiewaarde van habitattypen of leefgebieden van soorten met een instandhoudingsdoel. De projectbijdrage van LPM aan de depositie is gering; tot enkele mol N/ha/jaar, maar meestal veel geringer (0,5 mol/ha/jaar en kleiner). In een aantal gevallen kan worden onderbouwd dat de geringe projectbijdrage van LPM niet leidt tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen. In de meeste gevallen worden voor deze gebieden beheermaatregelen voorgesteld om de negatieve gevolgen van deze geringe toename te mitigeren. Dit betreft de gebieden Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Rijntakken, Biesbosch, Brabantse Wal, Kampina & Oisterwijkse Vennen, Loevestein, Pompeveld & Kornsche Boezem, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, Boezems Kinderdijk, Oosterschelde en Westerschelde & Saeftinghe.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De interne baan kruist de EHS ter plaatse van de Roode Vaart, waar de natuurbeheertypen bloemdijk en kruiden- en faunairijk grasland zullen worden aangetast. De aangetaste EHS ter hoogte van de Roode Vaart betreft 550 m² kruiden- en faunairijk grasland en 1.100 m² bloemdijk. Bovendien wordt 1,4 ha vochtig bos met productie aangetast. De compensatie van de EHS wordt gerealiseerd in het natuurcompensatiegebied aansluitend op de Appelzak. De compensatie is uitgewerkt in het Mitigatie- en compensatieplan ecologie Logistiek Park Moerdijk.

Compensatie op grond van de Boswet

Op een groot deel van de te kappen bomen is de Boswet van toepassing. Dit geldt voor de te kappen bomen aan bijvoorbeeld de Moerdijkseweg, maar ook langs de A16 en A17. Het gaat in totaal om 3,2 ha bos dat eveneens wordt gecompenseerd in het natuurcompensatiegebied aansluitend op de Appelzak. Er wordt aangesloten bij het natuurbeheertype 'vochtig bos met productie, dat in het kader van de EHS moet worden gecompenseerd. Hierdoor ontstaat een meer aaneengesloten bosareaal en kan een hogere natuurkwaliteit gerealiseerd worden dan in de nu verspreid liggende houtopstanden in het plangebied mogelijk is.

Conclusies onderzoek natuurwaarden en beschermde soorten

Natuurwaarden en beschermde soorten plangebied

Plantensoorten

Er vindt geen aantasting plaats van standplaatsen van beschermde plantensoorten waarvoor ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is.

Niet-broedvogels: ganzen

Het gebied tussen Moerdijk en Lage Zwaluwe fungeert als een overwinteringsgebied voor wintervogels, met name voor ganzen. Het gebied tussen de A16 en het station Lage Zwaluwe, nabij Zevenbergschen Hoek, is momenteel braakliggend en derhalve niet geschikt als ganzengebied. In de ruime omgeving zijn echter diverse soorten ganzen waargenomen. In het kader van de Passende beoordeling wordt op deze soortgroep nader ingegaan (voor soorten met een instandhoudingsdoel). Hieruit blijkt dat er geen negatieve effecten verwacht worden ten opzichte van de instandhoudingsdoeleinden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het plangebied zelf is slechts incidenteel in gebruik als ganzenfoerageergebied en niet voor grote aantallen. Deze soorten vinden in de omgeving van het plangebied ruim voldoende alternatief winterfoerageergebied, er is geen sprake van een significant negatief effect op ganzen. De instandhoudingsdoelen van deze ganzensoorten zijn niet in het geding.

Broedvogels met een vaste verblijfplaats: buizerd en huismus

De aanwezigheid van de buizerd is vastgesteld tijdens het veldbezoek in 2009 in het bosje in het zuidelijke deel van het plangebied, nabij de Lapdijk. Dit bosje en de laanbeplanting worden echter niet aangetast. Dit bos (nabij de camping) is ook een vaste rust- en verblijfplaats en een foerageergebied van de buizerd.

Zes woningen aan de Moerdijkseweg vormen een leefgebied voor de huismus. Deze zes woningen zullen verdwijnen, waardoor ook het broed- en leefgebied verdwijnt.

Voorafgaand aan het verwijderen van de huidige nestplaatsen van de huismus, zullen alternatieve broedgelegenheden worden aangeboden. Deze nestgelegenheden zullen liggen in nabijheid van foerageergebied, zoals ruige bermen of grasland en andere delen van het leefgebied.

In 2013 is in de omgeving van het plangebied gecontroleerd of er voldoende mogelijkheden voor alternatieve nestplaatsen aanwezig zijn. Daken van bebouwing aan de Lapdijk zijn geschikt om nestplaatsen te bieden aan de huismus, evenals daken van de bebouwing in het westelijk deel van het dorp Moerdijk. Om de hoeveelheid nestgelegenheden voor de populatie huismussen in de directe omgeving niet te laten dalen, zullen tweemaal zoveel alternatieve nestgelegenheden worden aangeboden dan de 6 nestplaatsen die nu verloren gaan, conform de Soortenstandaard Huismus [lit.]. Er wordt ingezet op het geschikt maken van twee nieuwe deelgebieden.

Zodra er voldoende alternatief broed- en leefgebied voorhanden is, zullen - buiten het broedseizoen - de daken bij de huidige nestplaatsen ongeschikt worden gemaakt, zodat het onaantrekkelijk is om nog gebruik te maken van de nesten in de 6 woningen aan de Moerdijkseweg. Tevens zijn dan reeds nieuwe geschikte nestplaatsen in de omgeving aangebracht die dan naar verwachting door de vogels in gebruik worden genomen. Als gecontroleerd is of de huidige nesten inderdaad niet meer worden gebruikt, kunnen de zes woningen worden verwijderd. In het mitigatie- en compensatieplan¹ is dit verder uitgewerkt. De gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie huismus nabij het plangebied noch van de soort in zijn geheel zal dan door het voornemen in het geding komen.

Broedvogels zonder vaste verblijfplaats

In het plangebied zijn diverse soorten aangetroffen die karakteristiek zijn voor natte of open agrarische gebieden (onder andere blauwborst, bosrietzanger, buizerd, kneu, patrijs, spotvogel, veldleeuwerik). Ter hoogte van de Roode Vaart wordt de zone waar de interne baan is gepland, gekenmerkt door rietkragen en wilgenstruweel en daarmee de aanwezigheid van diverse soorten oever- en watervogels.

Ter plaatse van de nieuwe natuur, zoals de landschappelijke inpassingszone langs de Lapdijk, zal de samenstelling van de (broed)vogelstand wijzigen, waarbij soorten van agrarisch gebied worden vervangen door bos- en struweelvogels. Op het bedrijventerrein ontstaan nieuwe leefgebieden voor vogels van stedelijke milieus als zwarte roodstaart, scholekster en visdief (broedend op grinddaken) en verschillende soorten die zich kunnen vestigen in nestkasten aan gebouwen.

In de overgangsfase van landbouw naar bedrijventerrein zullen vele hectares één of meerdere jaren braak liggen. Het eerste jaar zal hier sprake zijn van ecologisch zeer waardevolle pioniermilieus met een grote rijkdom aan bloemen en insecten en vogelsoorten

¹ Witteveen+Bos. Mitigatie- en compensatieplan ecologie Logistiek Park Moerdijk.

als kleine plevier. Daarnaast zal een oeverwaluwand worden gerealiseerd. Gezien de zeer voedselrijke uitgangssituatie zal in het gebied vanaf het tweede jaar al vrij snel een soortenarmere ruigtevegetatie ontstaan. Waar sprake is van ophoging met zand zal dit proces langzamer verlopen.

Door in de pioniersfase een passend kruidenmengsel in te zaaien en deze vegetaties jaarlijks in de nazomer te maaien en af te voeren zullen de ecologische potenties aanmerkelijk kunnen worden vergroot. Daarmee wordt ook ruimschoots voorzien in het biotoopverlies van de momenteel incidenteel waargenomen rode lijstsoorten als kneu, patrijs, veldleeuwerik en graspieper. Vestiging van kievit, scholekster, roodborsttapuit etc. is eveneens kansrijk. Door jaarlijks circa 20% niet te maaien ontstaat in de winter een groot aanbod aan zaden hetgeen het gebied aantrekkelijk maakt voor vinken, gorzen, mussen etc. alsmede voor muizen. Deze laatste vormen dan weer het voedsel voor uilen, roofvogels en reigers.

Het grote aanbod aan kruiden en insecten maakt het gebied bovendien geschikt als foerageergebied voor huismussen en vleermuizen die zich in de omgeving zullen moeten gaan vestigen, conform de hiervoor beschreven natuurcompensatiemaatregelen.

Gedurende de planperiode zal het gehele plangebied ingevuld worden als bedrijventerrein. Ook dan blijft er langs de randen echter een groot areaal water, oevers en graslanden aanwezig en kan hier een belangrijk deel van de ecologische rijkdom uit de overgangsfase behouden blijven. De functie van het plangebied als foerageergebied voor vogels en vleermuizen zal daardoor voor een belangrijk deel behouden blijven en minimaal gelijk zijn aan de huidige ecologische betekenis van het intensief gebruikte agrarische gebied.

In de reactie op het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt nader ingegaan op dit aspect. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3 van de Nota van zienswijzen en advies van de commissie m.e.r.

Vleermuizen

Door de sloop van gebouwen of het kappen van bomen of bosschages langs de Moerdijkseweg, maar ook door het verdwijnen van het foerageergebied in de spie langs de A16, zullen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen verloren gaan. Langs de A17 wordt het foerageergebied van gewone en ruige dwergvleermuis en laatvlieger langs het bosje aan de Lapdijk aangetast en bovendien foerageergebied en vliegroute langs het bosje ten noorden van de A17.

Het verlies van vaste rust- en verblijfplaatsen en het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis moet gecompenseerd worden zodat er nieuwe rust- en verblijfplaatsen ontstaan waar een minimaal even grote populatie gehuisvest kan worden. Tussen de verblijfplaatsen en het foerageergebied worden vliegroutes aangelegd. Onderdeel daarvan is het versterken van de vliegroute over de A17 tussen de Lapdijk en het bosje aan de noordzijde van de A17 ('bosje bij de camping') door gebruik te maken van de lijnvormige structuur van de interne baan. Nieuw foerageergebied ontstaat in het natuurcompensatiegebied en langs de randen van het nieuwe bedrijventerrein. Bij de inrichting hiervan wordt rekening gehouden met de eisen van vleermuizen. De alternatieve verblijfplaatsen worden geïntegreerd in de nieuwbouw en door het plaatsen van kasten aan de bebouwing aan de Lapdijk.

De compensatie en mitigatie voor vleermuizen is in het mitigatie- en compensatieplan verder uitgewerkt. Voor de gewone dwergvleermuis zal ontheffing worden aangevraagd. Het verkrijgen van deze ontheffing mag in alle redelijkheid worden verwacht, omdat de gunstige instandhouding van de gewone dwergvleermuis niet in gevaar komt.

Overige zoogdieren

Voor de overige aanwezige zoogdieren in het gebied (mol, veldmuis, haas) geldt dat deze zijn opgenomen in tabel 1 van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling voor de relevante verbodsbepalingen van de wet.

Amfibieën en reptielen

Door aanleg van Logistiek Park Moerdijk zullen mogelijk voortplantingswateren van amfibieën verloren gaan. Daarnaast is het waarschijnlijk dat delen van het landbiotoop verloren gaan als gevolg van de toename van verharding en bebouwing. Het gaat hier om soorten van tabel 1 van de Flora- en faunawet waarvoor een vrijstelling geldt voor de relevante verbodsbepalingen van de wet. Voor een deel van het plangebied waar Logistiek Park Moerdijk is voorzien, geldt bovendien dat als gevolg van de aanleg van de landschappelijke inpassingszone langs de Lapdijk de kwaliteit voor amfibieën verbetert.

Vissen

In het plangebied zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen.

Door het viaduct over de A17 voor de interne baan geschikt te maken als passage van de A17 (met begeleidende beplanting), kan de migratie van vleermuizen in noordelijke richting langs de Lapdijk en het bosje ten noorden van de A17 (bij de camping) verbeteren.

Mitigerende, compenserende en duurzaamheidsmaatregelen

In het mitigatie- en compensatieplan ecologie Logistiek Park Moerdijk zijn de mitigerende en compenserende maatregelen ten aanzien van de EHS, Boswet en Flora- en faunawet uitgebreid beschreven. In aanvulling op het voorgaande wordt hieronder een globaal beeld geschetst van deze maatregelen.

Bij mitigerende maatregelen moet gedacht worden aan:

- het oppervlak van het werkgebied zo klein mogelijk houden;
- gebruik van rijplaten om vernietiging van beplanting te voorkomen;
- de verlichting langs de interne baan wordt afgeschermd van het bos langs de Lapdijk en het bos nabij de camping om verstoring van de migratieroute en het foerageergebied van vleermuizen te voorkomen;
- gebruik van amberkleurige verlichting in de armaturen langs de Lapdijk en de interne baan;
- afwerken nieuwe bosrand langs de Lapdijk tot een dichte rand (mantelvegetatie, struiken);
- nieuwe sloot langs de interne baan ter hoogte van het bos langs de Lapdijk voorzien van ten minste één natuurvriendelijke oever aan de boszijde. De eventuele steilere oever aan de zijde van LPM.
- realiseren van nieuwe EHS in het natuurcompensatiegebied aansluitend aan Appenzak. Hier worden de natuurdoeltypen 'bloemdijk', 'kruiden- en faunarijk grasland' en 'vochtig bos met productie' gerealiseerd;
- in het kader van de Boswet wordt in het natuurcompensatiegebied nog eens 3,2 ha 'vochtig bos met productie' gerealiseerd;
- realiseren van verblijfplaatsen voor huismus en gewone dwergvleermuis;
- in het compensatiegebied wordt rekening gehouden met beplantingselementen die voor vleermuizen en huismussen aantrekkelijk zijn, zodat voor beide soorten foerageergebied ontstaat;
- tussen Appenzak, het natuurcompensatiegebied en de Lapdijk worden vliegroutes gerealiseerd.

Duurzaamheidsmaatregelen zijn:

- door in het natuurcompensatiegebied een geleidelijke overgang van het vochtige bos via lagere struiken naar de kruiden- en faunarijke graslanden te realiseren ontstaat een ecologisch waardevol gebied (voedsel, schuilmogelijkheden, migratiezone en voortplantingsgebied) voor veel zoogdieren, vogels, amfibieën en insecten;
- door water en groen te combineren kan de leefomgeving voor amfibieën, vissen en moerasvogels, maar ook voor diverse kleine zoogdieren verbeterd worden. Te denken valt ook aan natuurvriendelijke oevers.
- Het beheer van graslanden en oevers bestaat uit het jaarlijks maaien en afvoeren van de vegetatie

Gevolgen voor het inpassingsplan

De gronden ten zuiden van het bestaande EHS-gebied Appenzak worden bestemd als 'Natuur' ter compensatie van de verstoorde EHS-waarden (compensatiegebied de Appenzak). In de lijnvormige groenstructuren langs de randen en de landschappelijke inpassingszone binnen het plangebied kunnen volwaardige biotopen voor tal van soorten worden gecreëerd, om bestaande natuurwaarden te compenseren en nieuwe natuurwaarden te creëren. Deze gronden worden bestemd als Groen - 1 en Groen - 2. De ecologische inrichting en beheer van het hele plangebied zullen worden uitgewerkt in het natuurcompensatieplan.

Met inachtneming van genoemde maatregelen staan de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het EHS-beleid de uitvoering van het inpassingsplan niet in de weg.

4.5. Landschap en cultureel erfgoed

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25.

Een actualisatie of aanvulling van het uitgevoerde archeologische onderzoek is niet aan de orde omdat het plangebied door de provinciaal archeoloog vrijgesteld is van nader archeologisch onderzoek.

De inwerkingtreding van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 leidt niet tot relevante inhoudelijke wijzigingen op het eerder uitgevoerde onderzoek naar de aspecten cultureel erfgoed en archeologie.

Relevant toetsingskader

Het besluit ruimtelijke ordening en de Monumentenwet 1988 bepalen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening dient te worden gehouden met cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten of andere archeologische waarden. Hiertoe is het onder meer noodzakelijk om -voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen- voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek uit te voeren. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze met voornoemde waarden rekening is gehouden in dit inpassingsplan.

Conclusies onderzoek

Landschap

Het landschapsbeeld ter plaatse van het plangebied zal als gevolg van de realisering van Logistiek Park Moerdijk wijzigen. Het huidige open karakter van het nagenoeg volledig agrarisch landschap wordt een gesloten bedrijven/werklandschap. Doordat de locatie van

Logistiek Park Moerdijk duidelijk ingekaderd wordt, zowel fysiek als visueel, door de rijkswegen A16 en A17 en de Lapdijk, ontstaat er een terrein met een duidelijke ruimtelijke begrenzing. Door bestaande randen te verstevigen of juist te verzachten wordt een aansluiting gecreëerd met het omliggende open polderlandschap.

De Lapdijk met haar karakteristieke dijkbeplanting van essen en iepen blijft gehandhaafd en wordt versterkt door toevoeging van een extra bomenrij aan weerszijden van de dijk. De Lapdijk vormt een duidelijke begrenzing voor de bedrijvigheid. Dit is belangrijk voor de beleving van omwonenden. Wel verandert de herkenbaarheid van het dijklichaam door de relatieve nabijheid van de bedrijfsbebouwing en de hoge bouwblokken die de aandacht van de dijk afleiden. Ook voor de ruimere omgeving geldt dat de in het gebied aanwezige groenstructuren het zicht op de hoge bedrijfsgebouwen op Logistiek Park Moerdijk maar gedeeltelijk kunnen wegnemen.

Cultuurhistorie

De Steenweg/Moerdijkseweg zal als cultuurhistorische structuur verdwijnen, aangezien de hoofdontsluitingsas (tussen de aansluitingen op de snelwegen) aan de westzijde van restaurant De Gouden Leeuw is voorzien.

Naast negatieve effecten op bestaande cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen, kan een ontwikkeling ook mogelijkheden bieden om cultuurhistorische waarden te versterken of verdwenen cultuurhistorische waarden weer herkenbaar te maken in het landschap. Bij de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk wordt de cultuurhistorisch waardevolle Lapdijk enigszins versterkt door toevoeging van een extra bomenrij aan weerszijden van de dijk. De Lapdijk behoud daardoor qua beleving zijn zelfstandige karakter als polderdijk. Bij de planontwikkeling is geen voor de hand liggende mogelijkheid aanwezig om de in het verleden (door ruilverkaveling) grotendeels verloren gegane Blokplolderdijk, die dwars door het plangebied heeft gelopen, te herstellen.

Naast het vrachtwagenparkeerterrein van hotel-restaurant De Gouden Leeuw staat een kapel met Mariabeeld dat van historische waarde is voor de bewoners (de kapel heeft geen monumentale status o.i.d.). Dit Mariakapelletje werd omstreeks 1967 langs de Rijksweg A17 gebouwd. Het beeld stelt de Heilige Maagd Maria en haar kind Jezus voor. Het werd gebouwd in plaats van een soortgelijk nabijgelegen kapelletje met hetzelfde beeld. Het oorspronkelijke kapelletje werd opgericht aan de oostkant van de rijksweg A17 na opening van de Moerdijkbrug in 1936. In 1967 moest de kapel van de oostkant van de A17 naar de westkant worden verplaatst, in verband met de verlegging van de snelweg. Door de aanleg van de HSL-Zuid moest de kapel in 2002 voor de tweede keer wijken. De realisatie van het Logistiek Park Moerdijk heeft geen effecten op het Mariabeeld en de kapel.

Archeologie

Tijdens het archeologische veldonderzoek zijn geen archeologische indicatoren of archeologisch interessante bodemlagen aangetroffen. Het gebied heeft een lage verwachtingswaarde. De provincie heeft ingestemd met het uitgevoerde onderzoek, waarbij verder onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht. Mochten tijdens de uitvoering van eventuele graafwerkzaamheden alsnog archeologische of cultuurhistorische waarden, vondsten en/of sporen worden aangetroffen, dan dient direct contact te worden opgenomen met het bevoegd gezag in het kader van de wettelijke meldingsplicht (Monumentenwet 1988, artikel 53 en 54).

Conclusies voor het inpassingsplan

Door het behouden en versterken van de beplanting op Lapdijk wordt de structuur en karakteristiek van het dijklichaam versterkt. De gronden langs de Lapdijk zijn bestemd als 'Groen - 1' en kent strikte gebruiksregels om landschappelijk waarden te beschermen. De Lapdijk zelf heeft een verkeersbestemming gekregen.

De negatieve aspecten van het verdwijnen van de Steenweg/Moerdijkseweg wordt gecompenseerd door de cultuurhistorisch waardevolle Lapdijk enigszins te versterken door toevoeging van een extra bomenrij aan weerszijden van de dijk.

Het aspect cultuurhistorie verzet zich niet tegen de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

4.6. Verkeer en vervoer

Relevant toetsingskader

In het kader van de bestemmingslegging voor een ruimtelijke ontwikkeling is het van belang aandacht te besteden aan de wijze waarop de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet is gewaarborgd nadat de ontwikkeling is gerealiseerd. Onderzoek dient te worden verricht naar de effecten van de ontwikkeling op de verkeersintensiteit in relatie tot de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. De bereikbaarheid van Logistiek Park Moerdijk in relatie tot mogelijke verkeersknelpunten is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Het gaat dan met name om de afwikkeling op de autosnelwegen A16 en A17 en aansluitingen van het onderliggend wegennet op deze snelwegen. Verder dient aandacht te worden besteed aan de verkeersveiligheid.

Leeswijzer

Het studiegebied voor het onderzoek naar verkeer bestaat uit de wegen op het Logistiek Park Moerdijk en omliggende wegen. Zowel wegen op het hoofdwegennet bestaande uit de A16, A17 en A59, als wegen op het onderliggende wegennet zijn meegenomen in dit onderzoek.

De voorgenomen ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk heeft gevolgen voor de wegenstructuur en het verkeerssysteem in en rondom het plangebied. Bestaande verkeersstromen zullen wijzigen en er zal verkeer worden gegenereerd als gevolg van het nieuwe bedrijventerrein. De resultaten van het onderzoek verkeer en vervoer worden beoordeeld op de volgende criteria:

- gevolgen voor de wegenstructuur;
- gevolgen voor de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling;
- gevolgen voor de verkeersveiligheid;
- gevolgen voor langzaam en recreatief verkeer.

In onderstaande paragrafen worden de effecten met betrekking tot bovenstaande criteria beschreven. Daarbij wordt afzonderlijk ingegaan op de gevolgen voor het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet en de gevolgen binnen het Logistiek Park Moerdijk. Bij de beschrijving van de gevolgen binnen het Logistiek Park Moerdijk zal ook aandacht worden besteed aan het aspect parkeren.

Actualisering onderzoeken november 2014

Op basis van de uitkomsten van de second opinion en de zienswijze van Rijkswaterstaat zijn de verkeersmodelberekeningen en milieuonderzoeken geactualiseerd. Dit na de ter inzagelegging van het ontwerp inpassingsplan. Voor de verkeersmodelberekeningen is uitgegaan van het meest actuele model; NRM Zuid 2014. Door de actualisatie is de indeling van zones op enkele plaatsen gewijzigd en hebben de meeste zones, wegvakken en knopen

andere nummers gekregen. Uit de nieuwe verkeersberekeningen op basis van het actuele verkeersmodel uit 2014, blijkt dat de verkeersintensiteiten overwegend lager zijn dan de intensiteiten uit de verkeersmodelberekeningen uit 2012. Vooral de hoeveelheid vrachtverkeer daalt aanzienlijk. De hoeveelheid personenverkeer op de A16 neemt wel fors toe. Echter deze toename betreft een autonome verkeersgroei en is niet het gevolg van de realisatie van het LPM.

Ondanks de toename in het NRM2014 ten opzichte van de autonome situatie, levert de bijdrage van het LPM geen significant effect op de doorstroming van het verkeer op de omliggende autosnelwegen. De I/C-verhouding neemt slechts beperkt toe, waarvoor het effect op de totale verkeersintensiteit beperkt blijft. Bovendien blijkt uit een reistijdanalyse (bijlage III VKA) dat op de meeste snelwegtrajecten geen sprake is van een significante verslechtering van de reistijdfactor als gevolg van het LPM.

Op basis van de oplegnotitie wordt geconcludeerd dat het NRM2014 niet leidt tot andere conclusies ten aanzien van het aspect verkeer. In onderstaande paragraaf wordt daarom aangesloten bij de analyses en resultaten vanuit het VKA.

4.6.1. Gevolgen op het hoofdwegennet

Gevolgen voor de wegenstructuur

De voorgenomen ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk heeft beperkte gevolgen voor de bestaande verkeersstructuur rondom Logistiek Park Moerdijk. De locaties van de toe- en afritten naar de A16 en A17 blijven ongewijzigd en zijn er geen nieuwe of extra aansluitingen op de beide rijkswegen noodzakelijk. Daarnaast kan lokaal vrachtverkeer gebruik maken van de interne baan om bij het Industrierrein Moerdijk te komen.

De hoofdontsluiting van het Logistiek Park Moerdijk kan sluipverkeer tussen de A16 en de A17 aantrekken. Bij een normale verkeersafwikkeling op de rijkswegen is hier geen sprake van, maar bij grootschalige congestie is de kans op sluipverkeer niet ondenkbeeldig.



Figuur verkeerstructuur Logistiek Park Moerdijk

Gevolgen voor de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

De doorstroming op een wegvak kan worden weergegeven met een zogenaamde I/C-verhouding. Dit is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een wegvak. De I/C-verhoudingen zijn zowel voor de ochtend- als de avondspits bepaald voor de autonome situatie als voor de situatie met het Logistiek Park Moerdijk. Op het hoofdwegennet (A16 en A17) wordt de situatie met Logistiek Park Moerdijk ongunstiger op de wegvakken A17 Moerdijk – knooppunt Klaverpolder en de A16 Zevenbergschen Hoek – knooppunt Zonzeel. Dit is een logisch gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het Logistiek Park Moerdijk.

Op basis van de I/C-verhoudingen en de verkeersintensiteiten wordt geconcludeerd dat de realisatie van het Logistiek Park Moerdijk een verkeersaantrekkende werking zal hebben voor zowel vracht- als personenverkeer van en naar het Logistiek Park Moerdijk. Echter, het is de autonome groei van het autoverkeer dat de grootste toename van het verkeer rondom het Logistiek Park Moerdijk in de toekomst veroorzaakt. De invloed van de realisatie van het Logistiek Park Moerdijk op de toename van het verkeer is beperkt. Afhankelijk van het specifieke wegvak loopt de toename van verkeer op het hoofdwegennet als gevolg van het Logistiek Park Moerdijk uiteen van 1 tot 7 %. Op onderliggend wegennet zijn de procentuele toenames veel groter, maar de absolute aantallen zijn relatief klein.

Omdat de I/C-verhoudingen alleen een beeld geven van de verkeersafwikkeling op (relatief korte) wegvakken, is het relevant om daarbij tevens te kijken naar de reistijden op trajectniveau. In bijlage III van het VKA zijn voor verschillende trajecten op de A16 en de A17 de reistijden voor de referentiesituatie en voor het Logistiek Park Moerdijk doorgerekend. Met name op de wegvakken richting de Moerdijkbrug ontstaan knelpunten in de verkeersafwikkeling. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de Moerdijkbrug. In het VKA is op deze wegvakken sprake van een toename, maar de reistijdfactor ligt in de referentiesituatie reeds hoger dan de norm. Op de overige trajecten,

welke geen effect ondervinden van de Moerdijkbrug, ligt de reistijdfactor zowel in de referentiesituatie als het VKA lager dan 1,5.

Geconcludeerd wordt dat de verkeersgeneratie van het Logistiek Park Moerdijk op sommige wegvakken leidt tot een verslechtering van de doorstroming. Dit hangt direct samen met de beperkte capaciteit van de Moerdijkbrug. Echter, op deze trajecten zijn in de referentiesituatie ook reeds doorstromingsproblemen.

Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Als gevolg van de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk vinden geen aanpassingen plaats aan het hoofdwegennet. Een aandachtspunt is de toegenomen congestie op het hoofdwegennet in het VKA. Als gevolg hiervan wordt de kans op kop-staart ongevallen groter. Indien uit monitoring blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn, zal de provincie in overleg treden met Rijkswaterstaat om te bespreken welke maatregelen mogelijk zijn.

Gevolgen voor langzaam en recreatief verkeer

Ten aanzien van het hoofdwegennet kent de ontwikkeling geen gevolgen voor het langzaam en recreatief verkeer.

4.6.2. Gevolgen op het onderliggend wegennet

Gevolgen voor de wegenstructuur

De voorgenomen ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk heeft beperkte gevolgen voor de bestaande wegenstructuur rondom Logistiek Park Moerdijk. De Binnenmoerdijksebaan ten oosten van de A17 is de ontsluitingsweg van het Logistiek Park Moerdijk. Deze weg krijgt deels een andere functie. Het gaat hier om een relatief kort wegvak van circa 300 m. Het overige deel van de Binnenmoerdijksebaan blijft qua inrichting ongewijzigd. De Moerdijkseweg zal verdwijnen, maar de verbinding tussen de A16 en de A17 blijft mogelijk via de hoofdontsluiting van het Logistiek Park Moerdijk. Regionale en lokale wegen, zoals Achterdijk en Steenweg behouden in principe alle huidige aansluitingen en functies. Er is geen aanleiding om hierin verandering te brengen. Het eerste deel van de Lapdijk (ca. 75 m), ter plaatse van de Gouden Leeuw, krijgt vanaf de aansluiting op de A16 de functie als hoofdentree van het Logistiek Park Moerdijk en zal geschikt worden gemaakt voor het afwikkelen van grotere verkeersstromen. Het overige deel van de Lapdijk blijft ongewijzigd. Het kan voorkomen dat sommige wegvakken van het onderliggend wegennet gebruikt worden door Logistiek Park Moerdijk gerelateerd verkeer dat eigenlijk via het hoofdwegennet zou moeten rijden.

Ontsluitingsweg camping Lansen

Ter plaatse van de kruising met de A17 wordt de Blokdijk gekruist. Deze weg is een erftoegangsweg en tevens de ontsluitingsweg voor de camping Lansen. Aangezien de interne baan de A17 bovenlangs kruist is er hier de mogelijkheid om ook de Blokdijk bovenlangs te kruisen. Omdat de interne baan nog niet op hoogte is ter plaatse van de huidige Blokdijk is in het ontwerp gekozen om de weg Blokdijk iets om te leggen, zodat de brug over de rijksweg niet verlengd en op hoogte gehouden hoeft te worden. De hoogte en stabiliteit van de compartimenteringskering blijft in stand.

Gevolgen voor de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

Als gevolg van het Logistiek Park Moerdijk neemt de intensiteit toe op het eerste deel van de Lapdijk (ca. 75 m) -ter hoogte van de Gouden Leeuw- tussen het Logistiek Park Moerdijk en

de A16. Deze entree wordt één van de hoofdontsluitingen van het Logistiek Park Moerdijk en ingericht om grotere verkeersstromen te verwerken. Op het overige deel van de Lapdijk is nauwelijks sprake van verkeerstoename. Daarnaast neemt de intensiteit op De Entree toe (dit is het wegvak tussen afritnummer 26 op de A17 en industrieterrein Moerdijk). Dit hangt samen met vrachtverkeer dat via de interne baan naar het Logistiek Park Moerdijk rijdt en gebruik maakt van deze afrit. De Binnenmoerdijksebaan ten oosten van de A17 is de ontsluitingsweg van het Logistiek Park Moerdijk vanaf de A17, waardoor ook hier de intensiteiten stijgen. Verder is er sprake van een toename van het vrachtverkeer. Deze toename is het grootst op de A17 rondom de aansluitingen Moerdijk en Industrieterrein Moerdijk. Ook op de Binnenmoerdijksebaan en de hoofdentree van het Logistiek Park Moerdijk ter hoogte van de Gouden Leeuw (invalswegen van het Logistiek Park Moerdijk) neemt de hoeveelheid vrachtverkeer fors toe.

Op basis van het categoriseringsplan van de gemeente Moerdijk zijn per wegcategorie maximale verkeersintensiteiten (grenswaarden) gedefinieerd. Als het Logistiek Park Moerdijk is gerealiseerd neemt de intensiteit in absolute zin op de Koekoeksedijk en Achterdijk het meeste toe (toename van circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal). Ook zijn er toenames op de Johan Willem Frisostraat, Hoge Zeedijk en N285 (ten oosten van Zevenbergen richting Langeweg en Zevenbergschen Hoek) te verwachten. De totale intensiteit op deze wegen blijft echter onder de grenswaarden volgens het categoriseringsplan. Wel zijn er enkele wegvakken waarbij de grenswaarde wordt overschreden. Dit betreft de Steenweg, Hoofdstraat en Westelijke Parallelweg. Op de Steenweg is de intensiteit in de situatie met Logistiek Park Moerdijk ongeveer gelijk aan de referentiesituatie. In beide situaties zijn de intensiteiten hoger dan de grenswaarde. Op de Hoofdstraat ligt de intensiteit in de referentiesituatie en de huidige situatie al hoger dan de grenswaarde. Op de Westelijke Parallelweg is in de referentiesituatie ook sprake van een overschrijding. Geconcludeerd wordt dan ook dat de overschrijding van de grenswaarden niet alleen toe te schrijven is aan het Logistiek Park Moerdijk, maar reeds in de referentiesituatie optreedt.

Gevolgen voor de verkeersveiligheid

De wegen binnen het plangebied worden ingericht conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Bovendien wordt grotendeels een scheiding aangebracht tussen verschillende modaliteiten, zoals auto- en vrachtverkeer. De toename van verkeer op het onderliggend wegennet leidt wel tot een statistisch grotere kans op ongevallen. Het Logistiek Park Moerdijk wordt echter op korte afstand aangesloten op het omliggende hoofdwegennet, waardoor de verkeerstoename op het onderliggend wegennet over het algemeen beperkt is. Daarnaast wordt vrachtverkeer voor een groot deel via de interne baan afgewikkeld. Dit vrachtverkeer belast het onderliggend wegennet rondom het Logistiek Park Moerdijk niet. Dit is positief voor de verkeersveiligheid.

Gevolgen voor langzaam en recreatief verkeer

Het huidige wegennet rondom het Logistiek Park Moerdijk is voorzien van een goed fietsnetwerk. De langzaam verkeerroutes bevinden zich op dit moment langs de randen van het plangebied (de Lapdijk en de Binnenmoerdijksebaan). Deze wegen blijven ook na realisering gehandhaafd. De Moerdijkseweg komt te vervallen. Ter vervanging van deze weg wordt een nieuw fietspad voorzien langs de nieuwe hoofdontsluiting,

4.6.3. Gevolgen op het Logistiek Park Moerdijk

Gevolgen voor de wegenstructuur

In de verkeersstructuur op het Logistiek Park Moerdijk worden de routes voor personenautoverkeer voor een groot deel gescheiden van het vrachtverkeer. De routes voor personenverkeer worden alleen incidenteel gebruikt door vrachtauto's, zoals vuilnisauto's, leveranciers van kantoorartikelen en dergelijke. Van de vrachtverkeerstructuur mogen ook directieleden en bezoekers van de bedrijven gebruik maken. Door de gedeeltelijke scheiding van vrachtverkeer en personenverkeer kunnen de kruispunten compact blijven en zijn de conflictpunten eenvoudig. Het aantal conflictpunten tussen het fiets- en vrachtverkeer is beperkt. Het Logistiek Park Moerdijk wordt rechtstreeks verbonden met het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk via de interne baan. Deze interne baan sluit in het gebied van het Logistiek Park aan op de interne verkeersstructuur voor vrachtverkeer. Dat betekent dat de interne baan in principe uitsluitend toegankelijk is voor goederenverkeer.

Voor het Logistiek Park Moerdijk zijn er goede kansen voor openbaar vervoer vanwege de ligging van het NS station Lage Zwaluwe in de directe nabijheid van het terrein. Gelet op de dubbele ontsluiting van het terrein (noord- en zuidzijde), is sprake van een effectieve en directe verbinding tussen NS station Lage Zwaluwe en het Logistiek Park Moerdijk, waardoor er goede mogelijkheden zijn voor pendelbussen, OV en fiets.

Gevolgen voor de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling

Op basis van kruispuntintensiteiten zijn capaciteitsberekeningen uitgevoerd voor de kruispunten op het Logistiek Park Moerdijk. Er is uitgegaan van met verkeerslichten geregelde kruispunten. Uit de kruispuntberekeningen is gebleken dat het verkeer op het Logistiek Park Moerdijk goed afgewikkeld kan worden. Er zijn geen overbelaste kruispunten.

Effect interne baan

Specifiek voor het thema verkeer en vervoer is het effect van de interne baan bestudeerd. De interne baan betekent een extra ontsluiting van het Logistiek park Moerdijk voor vrachtverkeer en daarnaast een modal shift van goederenvervoer van vracht naar rail en scheepvaart. De conclusie ten aanzien van de interne baan is dat het aantal voertuigkilometers voor vrachtverkeer afneemt en dat deze baan met name een positief effect heeft op de intensiteiten op het onderliggende wegennet. De baan wordt vooral gebruikt door pendelend verkeer tussen het Logistiek Park Moerdijk en het industrierrein Moerdijk, maar ook door vrachtverkeer vanaf de A17 richting het Logistiek Park Moerdijk. Er is ook vrachtverkeer vanaf het Logistiek Park Moerdijk dat via de A17 naar het bestaande industrierrein Moerdijk rijdt en dus de interne baan daarvoor niet gebruikt. Afhankelijk van de exacte locatie van de bedrijven op het Logistiek Park Moerdijk is de route via de A17, zeker buiten de spitsen, een snellere route dan de route via de interne baan. Dit blijkt ook uit de verkeersmodelcijfers. Per etmaal rijden circa 800 vrachtauto's via de interne baan tussen het Logistiek Park Moerdijk en het industrierrein Moerdijk. Het overige pendelverkeer (circa 2.000 vrachtauto's) rijdt via de A17. Uit het verkeersmodel blijkt voorts dat doordat de reistijd tussen industrierrein Moerdijk en het Logistiek Park Moerdijk buiten de spitsperioden bij een route via de A17 (90 km/uur) hoger ligt dan via de interne baan (50/80 km/uur). Dat wil zeggen dat buiten de spits de route over de A17 sneller is dan de interne baan. Vrachtverkeer dat in de spitsperioden gebruik maakt van de interne baan rijdt op de restdag dus (deels) via de A17 en De Entree. De conclusie ten aanzien van de interne baan is dat het aantal voertuigkilometers voor vrachtverkeer afneemt en dat deze baan met name een positief effect heeft op de intensiteiten van het vrachtverkeer op het onderliggende wegennet.

Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Aandachtspunt voor de verkeersveiligheid is het toenemend gebruik van het onderliggend wegennet in het VKA. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de wegen op het Logistiek Park Moerdijk ook onderdeel zijn van het onderliggende wegennet. De optimale situatie wordt verkregen door bij de inrichting van het Logistiek Park Moerdijk en de wegenstructuur, de richtlijnen vanuit het principe van Duurzaam Veilig zo goed mogelijk toe te passen. Hiermee wordt op voorhand een zo veilig mogelijke verkeerssituatie gecreëerd. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is een scheiding aangebracht tussen de verschillende verkeersstromen. Vrachtverkeer, autoverkeer en fietsverkeer hebben grotendeels eigen infrastructuur waardoor conflicten tussen deze verkeersstromen tot een minimum beperkt worden. Dit heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid.

Gevolgen voor langzaam en recreatief verkeer

De gevolgen voor het langzaam en recreatief verkeer zijn beperkt, omdat de belangrijkste routes zich aan de randen van het gebied bevinden en behouden blijven. Verder wordt een gescheiden fietspad gerealiseerd langs de infrastructuur voor personenvervoer. Hierdoor zijn alle kavels in het Logistiek Park Moerdijk te bereiken met de fiets. Het fietspad op het Logistiek Park Moerdijk sluit op twee locaties aan op de Lapidijk. Daarnaast voorziet het plan in de aanleg van een fietspad langs de nieuwe hoofdontsluiting, ter vervanging van de fietsroute via de Moerdijkseweg.

Parkeren en logistiek

Parkeren van personenauto's vindt zo veel mogelijk plaats (op maaiveld of als meerlaagse garage) tussen en aan de achterzijde van de bebouwing. Het is eventueel (voor bepaalde doelgroepen) ook mogelijk om geclusterd te parkeren op de voorterreinen (de truckcourts). Daarnaast is het mogelijk dat parkeerterruimte wordt gecreëerd op het dak van het kantoordeel van de bedrijfsbebouwing. Om te kunnen borgen dat de bedrijven op het terrein voldoende parkeerplaatsen realiseren, is in het plan een minimum parkeernorm opgenomen.

Het laden en lossen van vrachtwagens vindt plaats op de voorterreinen (de truckcourt). De maatvoering van deze voorterreinen (ca. 41 m) biedt hiervoor voldoende ruimte.

Parkeernorm

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Moerdijk, zoals opgenomen in het Parkeerbeleidsplan Moerdijk 2010-2013, voorziet niet in parkeernormen voor VAL-bedrijven. Daarom is voor dit plan een nieuwe parkeernorm bepaald specifiek voor dit type bedrijven.

De parkeerbehoefte op Logistiek Park Moerdijk is berekend op basis van de beoordeling van de kernactiviteit: Value Added Logistics-bedrijven en uitgangspunt van 45 arbeidsplaatsen per hectare (circa 1 arbeidsplaats per 222 m² uitgeefbaar gebied). Daarmee is dit type bedrijvigheid als arbeidsextensief te bestempelen. Bedrijven in de categorie Value Added Logistics leveren doorgaans niet rechtstreeks aan consumenten, maar aan andere bedrijven in de logistieke keten. Daarmee valt dit type bedrijven in de categorie bezoekersextensief.

De parkeernormen van de gemeente Moerdijk (Parkeerbeleidsplan 2010-2013) geven voor arbeidsextensieve en bezoekersextensieve bedrijven een parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Deze parkeernorm is gebaseerd op CROW-publicatie 182 waarbij de maxima aangehouden zijn. Er is daarbij uitgegaan van de stedelijke zone schil/overloopgebied.

Recent is een nieuwe CROW-publicatie verschenen met nieuwe kengetallen ten aanzien van parkeren, CROW-publicatie 317. Deze kengetallen uit deze nieuwe publicatie zijn gebruikt bij

het bepalen van een parkeernorm voor Logistiek Park Moerdijk. In CROW-publicatie 317 is geen specificatie aangegeven van aantallen arbeidsplaatsen per m² bvo, zoals het geval was in CROW-publicatie 182. Voor de aantallen arbeidsplaatsen per m² bvo wordt daarom aangesloten bij CROW-publicatie 182, mede omdat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat die getallen substantieel gewijzigd zijn.

Voor Logistiek Park Moerdijk dient uitgegaan te worden van de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' met een parkeernorm van 1,3 per 100 m² (conform CROW-publicatie 317). In CROW-publicatie 182 wordt als richtlijn 1 arbeidsplaats per 30 – 50 m² bvo gehanteerd. Voor de beoogde gebruiksfunctie van Logistiek Park Moerdijk ligt het aantal arbeidsplaatsen per m² bvo echter beduidend lager vanwege het specifieke bedrijfstype Value Added Logistics, dat in vergelijking met andere arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven een lager aantal arbeidsplaatsen per m² bvo heeft.

Conform het bebouwingspercentage in dit inpassingsplan bedraagt het bebouwbare terrein minimaal 70% van het uitgeefbare gebied. Deze factor wordt eveneens gebruikt om het aantal m² bvo per arbeidsplaats te berekenen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat vanwege de zeer grote bedrijfsomvang de bruto/nettofactor van het gebouw verwaarloosbaar zal zijn. Dit leidt tot 1 arbeidsplaats per $0,70 \cdot 222 = 155$ m² bvo.

De parkeernorm voor VAL-bedrijven op Logistiek Park Moerdijk wordt afgeleid van de CROW-cijfers voor arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven en gereduceerd voor het feit dat het aantal arbeidsplaatsen per m² bvo lager is dan waar de CROW-cijfers op gebaseerd zijn. Hiervoor wordt de volgende berekening gehanteerd:

(Maximale oppervlakte bvo per arbeidsplaats conform CROW 182 / oppervlakte bvo per arbeidsplaats Logistiek Park Moerdijk) x parkeercoëfficiënt CROW 317 arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven rest bebouwde kom.

Dit resulteert voor VAL-bedrijven in een minimale parkeernorm van $(50 / 155) \times 1,3 = 0,4$ parkeerplaats per 100 m² bvo.

Overige bedrijven en gemengde doeleinden

Naast VAL-bedrijven worden enkele andere typen bedrijven en voorzieningen mogelijk gemaakt in dit plan, namelijk ketenbedrijven en gemengde doeleinden. Voor de bedrijven en voorzieningen die daaronder vallen, kan wel aansluiting worden gezocht bij de parkeernormen in het huidige gemeentelijke parkeerbeleidsplan (Parkeerbeleidsplan Moerdijk 2010-2013) en voor die bedrijven en voorzieningen worden die normen dan ook gehanteerd.

In het PIP worden onder voorwaarden ook havengerelateerde bedrijven mogelijk gemaakt. Dit betreffen echter sowieso VAL-bedrijven. Hiervoor wordt dan ook bovenstaande parkeernorm van minimaal 0,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo gehanteerd.

4.6.4. Mitigerende maatregelen

Hierboven zijn de verkeerseffecten van het Logistiek Park Moerdijk op de omliggende wegenstructuur beschreven. De verkeersaantrekkende werking van bedrijven is erg afhankelijk van het soort bedrijf en de omvang van het bedrijf. Bepaalde bedrijven zullen een grotere verkeersaantrekkende werking hebben dan anderen terwijl ze wel in dezelfde categorie van Value Added Logistics vallen. Het is daarom in dit stadium nog niet precies te bepalen wat het effect van het Logistiek Park Moerdijk op de wegen zal zijn.

Mitigerende maatregelen op het hoofdwegennet

Het verkeer op het hoofdwegennet zal gemonitord worden om te onderzoeken welke effecten daadwerkelijk optreden en of er aanvullende maatregelen als gevolg van Logistiek Park Moerdijk nodig zijn. De provincie Noord-Brabant en de ontwikkelentiteit zullen op korte termijn samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en Rijkswaterstaat Noord-Brabant onderzoeken welke maatregelen op het hoofdwegennet getroffen kunnen worden. Op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van I&M (maart 2012) is de ambitie uitgesproken dat de A16 in 2040 overal 2x3 rijstroken moet hebben en dat er op het gedeelte tussen knooppunt Klaverpolder en knooppunt Ridderkerk 2x4 rijstroken beschikbaar zijn (inclusief Moerdijkbrug¹). Benadrukt wordt dat het hier om een ambitie gaat en dat er nog geen zekerheid bestaat over de realisatie. Verruiming van de capaciteit van de A16 ter hoogte van de Moerdijkbrug, zal tevens een positief effect hebben op de doorstroming op de A16 en de A17 ter hoogte van het Logistiek Park Moerdijk.

Mitigerende maatregelen op het onderliggend wegennet

In het Publiek Programma van Eisen (PPE), behorende bij de bestuursovereenkomst realisatie gebiedsontwikkeling Moerdijk, is opgenomen dat tussen het bestaande Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk en het Logistiek Park Moerdijk een interne baan, afgescheiden van het openbare wegennet, moet worden gerealiseerd. Met de interne baan kunnen goederen multimodaal worden afgewikkeld, omdat er een directe verbinding is met de voorzieningen op het huidige Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk voor overslag op water en spoor. Tevens wordt met de realisatie van de interne baan beoogd het onderliggend, lokale wegennet niet extra te belasten met vrachtverkeer. Realisatie van de interne baan kan in dit verband voor deze doelgroep dan ook als maatregel vooraf worden beschouwd.

De gemeente Moerdijk heeft voor het gemeentelijke wegennet een categoriseringsplan opgesteld waarin is aangegeven wat de maximale intensiteit op erftoegangswegen mag zijn binnen en buiten de bebouwde kom. De verkeersmodelresultaten wijzen uit dat de intensiteit op de Steenweg, Westelijke Parallelweg en de Hoofdstraat in zowel de autonome situatie als de situatie met het Logistiek Park Moerdijk boven de maximale intensiteit uit het categoriseringsplan uitkomt. De tellingen op de Hoofdstraat zijn in de huidige situatie ook al hoger dan de maximale toegestane intensiteit uit het categoriseringsplan. Als het Logistiek Park Moerdijk is gerealiseerd neemt de intensiteit in absolute zin op de Koekoeksedijk en Achterdijk het meeste toe (toename van circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal). Ook zijn er toenames op de Johan Willem Frisostraat, Hoge Zeedijk en N285 (ten oosten van Zevenbergen richting Langeweg en Zevenbergschen Hoek) te verwachten. De totale intensiteit op deze wegen blijft echter onder de maximaal toegestane intensiteit volgens het categoriseringsplan.

Het is van belang om de aantallen voertuigen van en naar Logistiek Park Moerdijk te monitoren zodra het Logistiek Park Moerdijk wordt gerealiseerd en bedrijven zich daar gaan vestigen. Als uit de monitoring blijkt dat er knelpunten optreden ten aanzien van doorstroming en/of verkeersveiligheid, moeten mogelijk maatregelen getroffen worden op het onderliggende wegennet. De provincie gaat op korte termijn samen met de gemeente Moerdijk en de ontwikkelentiteit nadenken over mogelijke maatregelen.

Om de toename van intensiteit op het onderliggende wegennet te beperken worden de volgende mitigerende maatregelen aanbevolen:

¹ In de programmering tot 2028 heeft de minister van I&M geen maatregelen op de A16 ter hoogte van de Moerdijkbrug opgenomen. In haar brief van 13 februari 2013 (met kenmerk IENM/BSK-2013/23008) aan de Tweede kamer is over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds aangegeven dat de doelen en ambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) met de beschikbare financiële ruimte niet haalbaar zijn.

- de wegen op het Logistiek Park Moerdijk alleen openstellen voor bestemmingsverkeer (hiermee wordt mogelijk sluipverkeer tussen bijvoorbeeld de A16 en A17 beperkt);
- mobiliteitsmanagement voor bedrijven die zich op het Logistiek Park Moerdijk gaan vestigen (hiermee kan het aantal personenautobewegingen op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet mogelijk beperkt en/of verspreid over de dag worden door alternatieve vervoerswijzen zoals collectief bedrijfsvervoer en spreiding van werktijden).

Conclusies mitigerende maatregelen

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het Logistiek Park Moerdijk leidt tot een toename van het verkeer op de omliggende wegen. De grootste toename treedt echter reeds op in de referentiesituatie. De betrokken overheden en ontwikkelentiteit zullen de verkeersintensiteiten blijven monitoren en een plan opstellen op in de toekomst capaciteitsverruimende maatregelen te treffen. Tevens zijn er mitigerende maatregelen opgesteld om eventuele knelpunten op het onderliggend wegennet op te lossen. De interne baan leidt verder tot een afname van vrachtverkeer op het onderliggend wegennet. Een voldoende verkeersveiligheidsniveau is gewaarborgd door grotendeels een scheiding van de verschillende verkeersmodaliteiten aan te brengen. Bovendien wordt de infrastructuur ontworpen en ingericht conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Voor parkeren dient aangesloten te worden bij de genoemde normen.

Het aspect verkeer staat de planontwikkeling niet in de weg.

Conclusies voor het inpassingsplan

In het inpassingsplan is de verkeerstructuur voor vrachtauto's, personenauto's en de interne baan bestemd als Verkeer. Verder wordt in het inpassingsplan geregeld dat parkeren hoofdzakelijk binnen de bouwvlakken wordt opgelost en biedt het plan de mogelijkheid voor de realisatie van collectieve parkeervoorzieningen. De binnenstraat voor personenvervoer kan als verkeersontsluiting worden gerealiseerd binnen de bestemming Bedrijventerrein. In de regels is bepaald dat de binnenstraat een minimum breedte heeft van 10 meter en de bedrijven in de betreffende ontwikkel eenheid vanaf een nader te kiezen punt moet ontsluiten. Dit punt dient te liggen binnen de zone op de verbeelding met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer'.

4.7. Milieuzonering

Relevant toetsingskader

Normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies:

- ter plaatse van woningen een aanvaardbaar woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Beleid

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit inpassingsplan gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB). Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De SvB is gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009).

In dit plan wordt voor de milieuzonering gebruikgemaakt van de 'standaard SvB'. Deze SvB gaat uit van het aanhouden van richtafstanden tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' (of 'rustig buitengebied'). Voor andere omgevingstypen dan een rustige woonwijk kunnen kleinere richtafstanden worden gehanteerd¹.

Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de 'standaard SvB' wordt verwezen naar bijlage 4.

Conclusies milieuonderzoek: uitgangspunten milieuzonering

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit voornamelijk agrarisch gebied, waarop voor een klein deel al bedrijfsbebouwing mogelijk is. Met het voorliggende inpassingsplan wordt een functiewijziging naar 'bedrijventerrein' mogelijk gemaakt.

Omgevingstypen in de nabijheid van het plangebied

In de milieuzonering van Logistiek Park Moerdijk moet rekening worden gehouden met de aanwezige woningen in de omgeving. Langs de Lapdijk ten zuiden en westen van het plangebied liggen enkele woningen. De woningen liggen momenteel nog in een overwegend agrarisch gebied. Een enkele woning (Lapdijk 1) ligt binnen de onderzoekszone van de A16 of A17 vanwege wegverkeerslawaai. Gelet op de huidige ligging in overwegend agrarisch gebied, wordt voor de milieuzonering ten opzichte van de aanwezige burgerwoningen (niet-agrarische woningen) uitgegaan van het omgevingstype 'rustig buitengebied'. In de milieuzonering worden ten opzichte van deze burgerwoningen dan ook de richtafstanden volgens het omgevingstype 'rustig buitengebied' gehanteerd. Voor agrarische bedrijfswoningen geldt dat de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd van 100 m naar 50 m. Ter plaatse van deze bedrijfswoningen is immers al sprake van een verhoogde geluidbelasting door de eigen bedrijfsmatige activiteiten.

Functies in het plangebied waar rekening mee wordt gehouden

De aanwezige woningen in het plangebied zullen als gevolg van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk verdwijnen. In het plangebied worden geen bedrijfswoningen mogelijk gemaakt. Voor zover andere enigszins ondersteunende 'gevoelige' functies worden toegestaan, maken deze deel uit van de in Logistiek Park Moerdijk toegelaten bedrijven. Bovendien is het bedrijventerrein specifiek bedoeld voor de logistieke sector (middelzware bedrijven, zware bedrijvigheid is dan ook niet toegestaan). Bij de milieuzonering hoeft dan ook geen verdere rekening te worden gehouden met huidige of toekomstige enigszins 'gevoelige' functies in het plangebied zelf.

Uitwerking milieuzonering

De uitwerking van de milieuzonering heeft plaatsgevonden op grond van de boven genoemde milieu-uitgangspunten, het uitgevoerde akoestisch onderzoek in het MER en de milieuonderzoeken in het VKA. De milieuzonering is in de regeling van dit inpassingsplan opgenomen. De woningen in de omgeving van het plangebied met een woonbestemming op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn op een afstand van circa 100 m ten opzichte van de bestemming Bedrijventerrein in dit inpassingsplan gelegen (gemeten vanaf de bestemmingsgrenzen). De agrarische woningen met een richtafstand van 50 m zijn tevens niet binnen de bestemming Bedrijventerrein gelegen.

In het plangebied zijn dan ook bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan. Voor de bedrijven uit categorie 3.2 geldt een richtafstand van 100 m ten opzichte van een rustig buitengebied. De milieuzonering ten opzichte van de burgerwoningen is maatgevend voor de

¹ Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd.

toelaatbaarheid van categorieën bedrijven, de richtafstanden ten opzichte van de (agrarische)bedrijfswoningen zijn niet van invloed op de algemene toelaatbaarheid.

Conclusies voor het inpassingsplan

De maximale milieucategorie 3.2 is opgenomen in de regels. Het plan voldoet daarmee ten aanzien van het aspect bedrijven en milieuzonering aan een goede ruimtelijke ordening.

4.8. Geluid Logistiek Park Moerdijk, wegverkeerslawaaï en cumulatie

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25. Hieruit volgt, dat het onderzoek naar wegverkeerslawaaï dateert van november 2014 en daarmee niet de houdbaarheidstermijn van twee jaar overschrijdt voor hernieuwde vaststelling van het PIP Logistiek Park Moerdijk in 2016.

De door de gemeente Moerdijk op 3 februari 2015 vastgestelde hogere waarden stemmen overeen met uitgevoerde akoestische onderzoeken. Nu de onderzoeken nog actueel zijn, bestaat geen aanleiding om het besluit d.d. 3 februari 2015 tot het vaststellen van hogere waarden (Wgh) te herroepen

Relevant toetsingskader

In het onderzoek naar geluidhinder is onderscheid gemaakt tussen verschillende geluidbronnen. Voor Logistiek Park Moerdijk is onderzoek gedaan naar wegverkeer, railverkeer en de mogelijke geluidproductie van de bedrijven die zich gaan vestigen op Logistiek Park Moerdijk. Tevens is de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht.

Industrielawaai/lawaai Logistiek Park Moerdijk

De ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk kan leiden tot een toename van geluidproductie vanwege de bedrijfsactiviteiten.

Voor het aspect Industrielawaai wordt in de milieuwetgeving onderscheid gemaakt in twee typen bedrijfsterreinen: wettelijk gezondeerde industrieterreinen en niet gezondeerde industrieterreinen. Bij gezondeerde industrieterreinen (waarbij de Wet geluidhinder van toepassing is) speelt cumulatie van de verschillende bedrijven een belangrijke rol bij vergunningverlening. Bij niet gezondeerde terreinen (de Wet geluidhinder is niet van toepassing) is dit niet verplicht gesteld vanuit de milieuwetgeving.

Voor het Logistiek Park Moerdijk wordt geen geluidzone vastgesteld: er wordt namelijk alleen de vestiging van bedrijven uit maximaal categorie 3.2 mogelijk gemaakt¹. Toch speelt cumulatie een belangrijke rol bij de afweging van Industrielawaai, en wel in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk kan namelijk negatieve effecten hebben op het woon- en leefklimaat in de directe omgeving. De activiteiten gaan immers gepaard met de een geluidmissie ter plaatse van woningen en dat kan hinder veroorzaken. De criteria waaraan getoetst kan worden zijn:

¹ Voor het Logistiek Park Moerdijk geldt geen noodzaak voor het vaststellen van een geluidzone omdat het Logistiek Park Moerdijk niet voorziet in de vestiging van soorten bedrijvigheid als omschreven in het Besluit Omgevingsrecht (BOR).

- het langtijd gemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar,LT}) van 50 dB(A) cumulatief, naar analogie met de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) die voor gezonde industrieterreinen geldt¹. Overigens geldt bij gezonde industrieterreinen een ontheffing tot maximaal 55 dB(A) voor nieuwe woningen. 50 dB(A) geldt als richtwaarde voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk. Indien niet aan deze richtwaarde wordt voldaan, dient onderbouwd te worden of maatregelen mogelijk zijn om eraan te voldoen, of dat ondanks het niet voldoen aan de richtwaarde sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat;
- maximale geluidniveaus (L_{Amax}), ook wel piekbelasting genoemd. Dit is 70 dB(A) voor de dagperiode, 65 dB(A) voor de avondperiode en 60 dB(A) voor de nachtperiode;
- indirecte hinder. Dit is niet aan de orde voor Logistiek Park Moerdijk².

Wegverkeerslawaaï

Voor nieuwe wegen moet de berekende geluidsbelasting worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (Wgh) voor de aanleg van een nieuwe weg, dit is 48 dB. Voor de wijziging van de bestaande infrastructuur moet getoetst worden of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Voor de gevallen waar sprake is van een overschrijding (nieuwe wegaanleg) of reconstructie (bestaande weg) wordt onderzocht of geluidreducerende maatregelen mogelijk zijn. Indien na eventuele maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding of reconstructie dient voor de bestemmingen een hogere waarde te worden aangevraagd. Een hogere waarde kan alleen worden aangevraagd indien:

- de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden;
- de toename maximaal 5 dB bedraagt voor bestemmingen waar sprake is van reconstructie;
- maatregelen zijn afgewogen om de geluidsbelasting te verlagen;
- er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusies milieuonderzoek

Geluid Logistiek Park Moerdijk

Als gevolg van het geluid afkomstig van bedrijven van het Logistiek Park Moerdijk blijkt dat de waarde van 50 dB(A) - etmaalwaarde ter plaatse van maximaal 6 woningen overschreden wordt, uitgaande van de opgenomen milieuzonering, zoals beschreven in paragraaf 4.7. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 54 dB(A). Hiermee wordt niet voldaan aan de richtwaarde, maar wel aan de maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) die voor gezonde industrieterreinen geldt. Bij de niet gevoelige functies waar wel mensen verblijven bedraagt de hoogste geluidsbelasting 60 dB(A) (bij hotel De Gouden Leeuw).

Naast een beoordeling op basis van de toegestane milieucategorieën heeft tevens een beoordeling plaatsgevonden uitgaande van een akoestische invulling op basis van fictieve representatieve bedrijfssituaties. Dit is dus gebaseerd op kenmerken voor de soorten bedrijven die op het Logistiek Park Moerdijk worden verwacht. Uit deze berekeningen blijkt dat er sprake is van een beperkter aantal overschrijdingen: de streefwaarde van 50 dB(A) –

¹ Dit is 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) voor de avondperiode en 40 dB(A) voor de nachtperiode.

² Indirecte hinder betreft de nadelige gevolgen voor het milieu, veroorzaakt door activiteiten die plaatsvinden buiten het terrein van de inrichting, maar toch aan de inrichting zijn toe te rekenen. Dit zijn in dit geval de transportbewegingen van en naar het Logistiek Park Moerdijk. Hierbij is het van belang dat de bronnen akoestisch herkenbaar zijn, dat wil zeggen behoren tot een bepaalde inrichting. Gezien de vele gelijksoortige bedrijven op Logistiek Park Moerdijk is dit voor de bedrijvigheid in dit plan niet het geval, zodat van indirecte hinder geen sprake is. De bewegingen buiten de grens van de inrichting zijn overigens wel meegenomen en beoordeeld in het onderzoek met betrekking tot verkeerslawaaï.

etmaalwaarde wordt ter plaatse van maximaal 3 woningen overschreden. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 52 dB(A) etmaalwaarde.

Als gevolg van piekgeluiden wordt de grenswaarde van 70/65/60 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen in geen enkel geval overschreden. De maximale berekende waarde bedraagt 57 dB(A) in alle perioden¹. Het maximale geluidniveau op niet geluidgevoelige bestemmingen (zoals hotel en camping) bedraagt 69 dB(A) in alle perioden.

Opgemerkt wordt dat in de berekeningsresultaten van de piekbelasting nog geen rekening is gehouden met containerverhandeling, omdat er op dit moment nog niet bekend is of en waar op Logistiek Park Moerdijk containerverhandeling plaats gaat vinden (en of dit binnen of buiten een gebouw plaatsvindt). Maatregelen kunnen dan ook nog niet worden geconcretiseerd. Bij de vergunningverlening voor milieu of melding vanwege het Activiteitenbesluit zal dit wel bekend zijn en is dit een extra aandachtspunt.

Mitigerende maatregelen geluid van Logistiek Park Moerdijk

In deze fase is de concrete invulling van het bedrijventerrein nog niet bekend. Uitgaande van de emissies gebaseerd op de milieuzonering en VNG-uitgave blijkt dat niet voldaan kan worden aan de richtwaarde en zullen mitigerende maatregelen moeten worden genomen. In beginsel zijn meerdere typen maatregelen mogelijk om te kunnen voldoen aan de richtwaarde van 50 dB(A) cumulatief:

- bronmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen;
- gevelmaatregelen.

De toepassing van bronmaatregelen (het verlagen van de toegestane milieucategorieën) is in strijd met de wens om te komen tot een exploitabel bedrijventerrein voor logistieke bedrijvigheid: voor logistieke bedrijvigheid in grote eenheden is milieucategorie 3.2 noodzakelijk. Dit blijkt uit het akoestisch onderzoek. Overdrachtsmaatregelen (afscherming) ontmoeten overwegende bezwaren van financiële aard.

De hoogst berekende geluidbelasting zonder aanvullende maatregelen (uitgaande van de emissies gebaseerd op de VNG-publicatie) bedraagt 54 dB(A) ter plaatse van de woning aan de Lapdijk 15. Het is mogelijk een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren boven de 50 dB(A). Dit is mede afhankelijk van het heersende akoestische klimaat.

Bij gezoneerde industrieterreinen – waar hier geen sprake van is – kan onder omstandigheden een maximale geluidbelasting van 55 dB(A) worden toegestaan. Ook al is Logistiek Park Moerdijk niet gezoneerd, wel wordt voldaan aan deze maximale geluidsbelasting. Bovendien betreft het een beperkt aantal woningen waar sprake is van een hogere geluidsbelasting. Bij de overwegingen om een gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van het bedrijventerrein toe te laten, kan (in analogie met een gezoneerd terrein)

¹ Opgemerkt wordt dat in de berekeningsresultaten van de piekbelasting nog geen rekening is gehouden met containerhandeling, omdat er op dit moment niet bekend is of en waar op het Logistiek Park Moerdijk containerhandeling plaats zal vinden. Hiervoor dient een hogere bronemissie te worden gehanteerd. Indien blijkt dat als gevolg van containerhandeling de piekbelasting te hoog is zullen aanvullende maatregelen worden uitgewerkt. Daarbij kan gedacht worden aan:

- een verbod op containerhandeling in de avond- en/of nachtperiode;
- een verbod op containerhandeling op het buitenterrein van een bedrijf;
- lokale afscherming.

worden gekeken naar het binnenniveau (in de woningen). In overleg met de bewoners/eigenaren van de woningen waarvoor een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) is berekend, wordt door middel van een gedetailleerde bouwakoestische inventarisatie per afzonderlijke woning het binnenniveau bepaald en worden - indien noodzakelijk - aanvullende gevelmaatregelen getroffen.

Wegverkeerslawaaï

Actualisering onderzoeken november 2014

De verkeersmodelberekeningen en de daaraan gerelateerde milieuonderzoeken zijn na de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan geactualiseerd. Ten aanzien van het aspect wegverkeerslawaaï wijzigen de conclusies niet als gevolg van de actualisatie van het onderzoek. De actualisering heeft daarmee ook geen consequenties voor de conclusies zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan.

Vanwege de effecten van wegverkeer (nieuwe wegen en reconstructie bestaande wegen) wordt bij maximaal 2 woningen een overschrijding verwacht van de wettelijke voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer blijft ruim onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde.

Binnen de onderzoeksgebieden zijn geen woningen waarvoor de toename bij reconstructie van een bestaande weg meer dan 5 dB bedraagt.

Voor de woning waar sprake is van reconstructie (de woning Steenweg 2A) zijn bron- en overdrachtsmaatregelen afgewogen. Maatregelen zijn financieel niet doelmatig. Omdat maatregelen financieel niet doelmatig zijn zal voor deze woning een hogere waarde worden vastgesteld. De cumulatieve geluidstoename van alle geluidsbronnen als gevolg van Logistiek Park Moerdijk op deze woning ten opzichte van de autonome situatie bedraagt 3 dB.

Voor de woning waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde ten gevolge van de nieuwe ontsluitingswegen (de woning Lapdijk 22) zijn bron- en overdrachtsmaatregelen afgewogen. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur is onvoldoende om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde en is niet handhaafbaar. Maatregelen zoals stil asfalt en geluidschermen ontmoeten overwegende bezwaren van technische aard, de inpassingsmogelijkheden zijn financieel niet doelmatig. Daarom zal voor deze woning een hogere waarde worden vastgesteld. Overigens is de cumulatieve geluidsbelasting als gevolg van de ontwikkeling van Logistiek Park op deze woning gelijk aan de cumulatieve geluidsbelasting in de autonome situatie.

Een hogere waarde kan alleen worden vastgesteld indien de gecumuleerde geluidsbelasting voor de woning acceptabel wordt geacht. Na het vaststellen van een hogere waarde voor de woningen dient nog een binnenniveautoets te worden uitgevoerd. Aangenomen wordt dat kan worden voldaan aan het wettelijk binnenniveau.

Samengevat is sprake van in totaal 2 vast te stellen hogere waarden. Voor de woning met adres Lapdijk 22 geldt een hogere waarde vanwege de aanleg van een nieuwe weg. Voor de woning met adres Steenweg 2A geldt een hogere waarde vanwege reconstructie.

Cumulatie

De cumulatie van de verschillende geluidsbronnen is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht. Dit is niet alleen gedaan voor de woningen waarvoor wettelijke een hogere waarde moet worden vastgesteld: ook voor andere woningen en relevante niet

gevoelige functies die in het onderzoek voor wegverkeerslawaaï of industrielawaai zijn opgenomen is de cumulatie van geluid in beeld gebracht.

Uit het onderzoek blijkt dat met name de autonome ontwikkeling (toename wegverkeer rijkswegen zonder ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk) de gecumuleerde geluidbelasting bepaald. Voor twee bestaande woningen wordt verwacht dat de gecumuleerde geluidbelasting hoger kan worden dan 69 dB. Dit is evenwel niet het gevolg van de realisatie van het Logistiek Park Moerdijk maar is het gevolg van de toename op de rijksinfrastructuur: in de autonome situatie – dus zonder ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk – bedraagt deze geluidsbelasting eveneens 69 dB.

Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï wordt vastgesteld geldt op het gebied van cumulatieve geluidbelasting het volgende:

- Voor de woning waar sprake is van reconstructie (de woning Steenweg 2A) is de cumulatieve geluidsbelasting van alle geluidsbronnen na ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk 3 dB hoger ten opzichte van de autonome situatie. De geluidsbelasting bedraagt na ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk 63 dB. In beide situaties is volgens de methode Miedema sprake van een tamelijk slecht geluidsklimaat.
- Voor de woning waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde als gevolg van de nieuwe ontsluitingswegen (de woning Lapdijk 22) is de cumulatieve geluidsbelasting na ontwikkeling van Logistiek Park gelijk aan de cumulatieve geluidsbelasting in de autonome situatie. De geluidsbelasting bedraagt 60 dB (tamelijk slecht geluidsklimaat volgens de methode Miedema).

Voor de woningen waar niet voldaan wordt aan de richtwaarde van 50 dB(A) vanwege het geluid van Logistiek Park Moerdijk is de cumulatieve geluidsbelasting als volgt:

- Voor de woning Lapdijk 15 bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting van alle geluidsbronnen na ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk 56 dB (ten opzichte van 54 dB in de autonome situatie). In beide situaties betreft dit volgens de methode Miedema een matig geluidsklimaat.
- Voor de woning Lapdijk 16 is de cumulatieve geluidsbelasting na ontwikkeling van Logistiek Park 2 dB hoger ten opzichte van de autonome situatie. De geluidsbelasting na ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk bedraagt 55 dB. Dit betreft een matig geluidsklimaat.
- Voor de woning Lapdijk 20 is de cumulatieve geluidsbelasting na ontwikkeling van Logistiek Park maximaal 3 dB hoger ten opzichte van de autonome situatie. De geluidsbelasting na ontwikkeling Logistiek Park Moerdijk bedraagt 56 dB. In beide situaties betreft dit volgens de methode Miedema een matig geluidsklimaat.
- Voor de woning Lapdijk 21 bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting van alle geluidsbronnen na ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk 59 dB (ten opzichte van 57 dB in de autonome situatie). Hierbij is sprake van een tamelijk slecht geluidsklimaat.
- Voor de woning Lapdijk 22 bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting van alle geluidsbronnen na ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk maximaal 60 dB (ten opzichte van 55 dB in de autonome situatie). Hierbij is sprake van een tamelijk slecht geluidsklimaat.

Voor deze woningen zal nog een binnenniveautoets worden uitgevoerd. Aangenomen wordt dat kan worden voldaan aan het wettelijk binnenniveau. Voor nadere informatie over cumulatie van geluid en de geluidsbelasting per woning wordt verwezen naar het deelonderzoek cumulatie van geluid bij het MER.

In het hogere waardenbesluit wordt exact aangegeven bij welke woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden wordt verwacht, wat de gecumuleerde geluidsbelasting is en

welke maatregelen genomen kunnen worden om te komen tot een afgewogen eindsituatie. Daarbij zijn de volgende maatregelen afgewogen:

- bronmaatregelen;
- geluidschermen;
- gevelisolatie.

Gelet de hoogte van de toekomstige geluidbelastingen (in relatie tot de huidige geluidbelasting) en het uitgangspunt dat in de woningen wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde van 35 dB(A)-etmaalwaarde (rekeninghoudend met cumulatieve effecten)¹ kan worden gesteld dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het onderzoek naar het binnenniveau en het treffen van eventueel noodzakelijk maatregelen maakt onderdeel uit van de verdere planuitwerking.

Uit onderzoek naar de geluidsbelasting bij rekenpunten in verderop gelegen kernen blijkt dat de cumulatieve geluidstoename ten gevolge van de realisatie van het Logistiek Park Moerdijk (veel) minder dan 1 dB bedraagt. Voor de bewoners in de woonkernen betekent dit dat zij het akoestisch effect van de realisatie van Logistiek Park Moerdijk met het gehoor niet kunnen waarnemen.

Vertaling naar het inpassingsplan

Dit aspect behoeft geen rechtstreekse vertaling naar verbeelding en regels. Milieuzonering en akoestisch onderzoek zijn op elkaar afgestemd. Voor twee woningen zal voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan een hogere grenswaarde voor wegverkeerslawaai worden vastgesteld.

4.9. Geluid Haven- en industrieterrein Moerdijk

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25.

Voor wat betreft het aspect geluid wordt daarin geconcludeerd, dat de eerdere uitgevoerde akoestische onderzoeken niet geactualiseerd behoeven te worden, omdat:

- de uitgangspunten voor de modelvorming (ontwerp, verkeer) niet zijn gewijzigd;
- de maatgevende zichtjaren niet zijn gewijzigd;
- de wettelijk toe te passen reken- en meetvoorschriften niet zijn gewijzigd;
- de voor het akoestisch onderzoek beoordelingskader Wet geluidhinder niet is gewijzigd;
- in het kader van de beroepsprocedure bij de Raad van State geen omissies naar voren zijn gekomen.

Relevant toetsingskader

Een geluidszone wordt vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken' zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Dergelijke bedrijven worden in de volksmond ook wel 'grote lawaaimakers' genoemd. In dat kader is in het verleden voor het Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk een geluidszone vastgesteld. Deze geluidszone is enkele jaren

¹ Dit houdt in dat in de nachtperiode een waarde van $L_{A,eq}$ van 25 dB(A) niet wordt overschreden.

geleden met het vigerende bestemmingsplan 6e herziening industrieterrein Moerdijk aangepast.

Op grond van de Wgh behoort tot de geluidszone het gebied tussen het industrieterrein zelf en de buitengrens van de zone. Buiten een geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Voor het gezoneerde industrieterrein zelf en daarop aanwezige bedrijfswoningen gelden geen geluidsnormen.

Conclusies milieuonderzoek

De geluidzone reikt over een deel van het plangebied. In het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies gerealiseerd. De beoogde ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk is daarom niet van invloed op de geluidzone van het industrieterrein Moerdijk en op de gebruiksmogelijkheden van de bedrijven die op het bedrijventerrein Moerdijk zijn bevestigd. De ligging van een deel van het plangebied binnen de geluidszone heeft tevens geen gevolgen voor de uitvoering van het inpassingsplan.

Conclusies voor het inpassingsplan

De geluidszone is op de verbeelding en in de bestemmingsregeling opgenomen. De geluidszone heeft geen gevolgen voor de uitvoering van het inpassingsplan.

4.10. Luchtkwaliteit

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25.

Het project Logistiek Park Moerdijk is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL biedt echter geen grondslag voor $PM_{2,5}$. Voor de jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$ geldt een grenswaarde van $25 \mu g/m^3$. De bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$ bedraagt maximaal $0,1 \mu g/m^3$. Dat betekent dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor realisatie van het plan.

Relevant toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Er wordt voldaan aan de Wlk indien de grenswaarden niet worden overschreden, dan wel indien de toename van de concentratie luchtverontreinigende stoffen (bij een overschrijding) niet in betekende mate (nibm) is of het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Actualisering onderzoeken november 2014

De verkeersmodelberekeningen en het daaraan gerelateerde milieuonderzoek is na de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan geactualiseerd. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit wijzigen de conclusies niet als gevolg van de actualisatie van het onderzoek. De conclusies zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan daarmee dus niet.

Conclusies milieuonderzoek

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, dat naar aanleiding van inspraakreacties is aangevuld, blijkt dat de beoogde ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt nergens leidt tot een overschrijding

van de wettelijke grenswaarden. In het plangebied wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit de luchtkwaliteitswetgeving voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide en fijn stof. Er is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Het project 'Logistiek Park Moerdijk' (IB-nummer 520) is opgenomen in het NSL. Ten opzichte van het NSL is een aantal aspecten van het project veranderd, onder meer vanwege wijzigingen en door voortschrijdend inzicht. Het gaat om:

- omvang van het project: de omvang die in het inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt is kleiner dan in het NSL is opgenomen (in NSL staat 210 ha). Dit heeft naar verwachting uitsluitend positieve gevolgen voor de verkeersgegevens en/of capaciteit waarmee is gerekend voor bepaling van de luchtkwaliteit ten behoeve van het NSL;
- interne baan: In het NSL is nog geen sprake van een interne baan. De effecten hiervan zijn lokaal, over de directe ontsluitingswegen van Logistiek Park Moerdijk. Het betreft een verschuiving van de intensiteiten over de verschillende wegvakken. De verkeerskundige voordelen van een interne baan, zoals kortere rijafstand en betere doorstroming kunnen positief uitpakken voor luchtkwaliteit. Er zijn dan ook geen strijdigheden met het NSL, er is zelfs een verbetering te verwachten;
- effecten scheepvaart en spoor: Dit effect is gezamenlijk berekend met het effect van het wegverkeer dat zich over de regio verspreidt (netwerkverkeer). De concentratietoename (waarvan de invloed van netwerkverkeer al is opgenomen in het NSL) bedraagt maximaal $1,3 \mu\text{g NO}_2 / \text{m}^3$ en $0,4 \mu\text{g PM}_{10} / \text{m}^3$. Dit betreft de locatie ten noorden van het Hollands Diep (Willemsdorp), waar het scheepvaart-, trein- en wegverkeer samenkomen. De totale concentraties NO_2 en PM_{10} bedragen op deze locatie $32,7 \mu\text{g NO}_2 / \text{m}^3$ en $22,3 \mu\text{g PM}_{10} / \text{m}^3$ (na zeezoutcorrectie) en blijven ruimschoots onder de grenswaarden. De effecten van scheepvaart en spoor leveren hiermee geen strijdigheden op met het NSL.

Uit voorgaande blijkt dat het Logistiek Park Moerdijk past binnen het NSL. Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 wordt voldaan.

Conclusies voor het inpassingsplan

Dit aspect heeft geen gevolgen voor de verbeelding en de planregels. Het plan voldoet aan de luchtkwaliteitswetgeving. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.11. Externe veiligheid

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of de milieuaspecten die ten grondslag liggen aan het MER nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De resultaten hiervan zijn weergegeven in bijlage 25.

Als gevolg van de inwerkingtreding van het Basisnet per 1 april 2015 is de beoordelingsmethodiek voor het groepsrisico en de beoordeling gewijzigd. De provincie Noord-Brabant heeft met de Veiligheidsregio afgesteld dat het eerder uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek en de eerder opgestelde en afgestemde verantwoording groepsrisico kan worden gehandhaafd. De inwerkingtreding van het Basisnet heeft daarmee geen inhoudelijke en/of procedurele gevolgen voor het project.

Relevant toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende bronnen gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Daarbij geldt een kans van 10^{-6} als de grenswaarde.

Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Inrichtingen

Op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar¹. Binnen de PR 10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} -contour worden gerealiseerd. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR.

Wegen, vaarwegen en spoorwegen

- Vigerende circulaire

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en wegen opgenomen. Op basis van de circulaire is voor nieuwe situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten geldt PR 10^{-6} als richtwaarde. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht²). De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het water- of wegtracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het GR nog buiten deze 200 m strekken.

Basisnet en Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (in ontwikkeling)

In 2012 / begin 2013 zal naar verwachting het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) worden vastgesteld. In dat Besluit en het bijbehorende basisnet (voor wegen, spoorwegen en vaarwegen) worden veiligheidszones aangegeven waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd (en beperkte kwetsbare objecten slechts onder voorwaarden). Daarnaast worden in de omgeving van deze transportroutes beperkingen opgelegd in verband met de mogelijke effecten van een optredende plasbrand

¹ Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object). Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

² De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

(plasbrandaandachtsgebieden). In bestemmingsplannen en inpassingsplannen wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met deze nog in ontwikkeling zijnde wetgeving. De huidige risiconormering ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen volgt uit de circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen.

Leidingen

-AMvB buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling van het Bevb is in lijn met het eerder genoemde Bevi. Het Revb heeft vooralsnog alleen betrekking op aardgastransportleidingen en leidingen voor het transport van brandbare vloeistoffen K1.

Conclusies milieuonderzoek

Voor het Logistiek Park Moerdijk zijn in het kader van de externe veiligheid met name de A16 en A17 relevant.

Bestaande risicobronnen waarbij Logistiek Park Moerdijk geen invloed heeft op de externe veiligheidssituatie (PR en GR)

De risicobronnen, Rotterdam-Rijn Pijpleiding en bedrijf Caldic Chemie Productie B.V. te Zevenbergen, liggen op dusdanige afstand van het Logistiek Park Moerdijk dat hun invloedsgebieden niet tot in het plangebied reiken.

Het Logistiek Park Moerdijk ligt ook buiten het invloedsgebied van het LPG tankstation aan de A16, waardoor het LPG tankstation geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. Wel reikt de 1 % letaliteitsgrens van het tankstation tot in het plangebied van het Logistiek Park Moerdijk. Dit kan van invloed zijn voor de zelfredzaamheid en hulpverlening en daar wordt in de verantwoording van het groepsrisico aandacht aan besteed.

Volgens onderzoek leidt de afstand van het Logistiek Park Moerdijk ten opzichte van de emplacementen Moerdijk en Lage Zwaluwe (ten minste 500 m) niet tot een significante toename van het groepsrisico. Wel dient aandacht te worden besteed aan zelfredzaamheid en hulpverlening, omdat de invloedsgebieden tot in het plangebied reiken. In de verantwoording van het groepsrisico wordt hier aandacht aan besteed.

A16/A17

Voor de A16 en A17 geldt dat voldaan wordt aan de normen voor het PR: de locatie van Logistiek Park Moerdijk bevindt zich buiten de veiligheidszones van beide wegen (deze zijn 33 m voor de A16 en 27 m voor de A17). Ook ligt de bebouwing van Logistiek Park Moerdijk buiten het plasbrandaandachtsgebied (30 m vanaf de rand van de buitenste rijstrook).

Het GR ligt in de huidige situatie, voor zowel de A16 als de A17, onder de oriëntatiewaarde. Als gevolg van Logistiek Park Moerdijk neemt het GR toe ten opzichte van de bestaande situatie. Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A17 neemt het GR toe van 0,0 naar 0,046. Het GR van de A16 neemt toe van overschrijdingsfactor 0,038 naar 0,083. Het groepsrisico neemt na realisatie van het Logistiek Park Moerdijk toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit is volledig toe te schrijven aan de toename van de bevolkingsdichtheid binnen het plangebied. Het GR blijft bij zowel de A16 als A17 ruimschoots onder de oriëntatiewaarde. Vanwege de toename van het groepsrisico is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Deze verantwoording is opgenomen in bijlage 5.

Reservering buisleidingenstrook

In de Structuurvisie Buisleidingen reserveert het Rijk ruimte voor buisleidingen van nationaal

belang (hoofdtransport gevaarlijke stoffen). Eén van deze reserveringen is gelegen ten zuiden van het plangebied. Dit tracé zal geen gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk.

Tankstation Gouden Leeuw

Nabij het hotel De Gouden Leeuw is het tankstation met de verkoop van LPG in de vigerende planologische regeling reeds toegestaan. In het inpassingsplan wordt rekening gehouden met de PR 10-6 contour vanaf het vulpunt, reservoir en afleverzuil ten opzichte van het hotel en de bestemmingen waar kantoren mogelijk zijn, waarbij zo veel mogelijk flexibiliteit blijft behouden. In de worst-case situatie (waarbij vulpunt en reservoir zo dicht mogelijk bij het hotel zijn gesitueerd) ligt het groepsrisico een fractie hoger dan de oriëntatiewaarde. Door bij de invulling een grotere afstand aan te houden, zal het groepsrisico kleiner zijn. De bedrijfsbebouwing van het Logistiek Pak Moerdijk heeft geen significant effect op de hoogte van het groepsrisico, omdat de afstand ten opzichte van het LPG tankstation relatief groot is. De hoogte van het groepsrisico wordt veroorzaakt door het aantal aanwezigen in het hotel. Vanwege de hoogte van het groepsrisico is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Deze verantwoording is opgenomen in bijlage 5.

Nieuwe risicovolle inrichtingen

In het plangebied worden voor de rest geen zelfstandige risicovolle inrichtingen toegestaan die onder het Registratiebesluit externe veiligheid vallen. Het kan echter voorkomen dat een VAL bedrijf ten behoeve van zijn activiteiten bijvoorbeeld koel/vriesinstallaties nodig heeft, waardoor deze toch als risicovolle inrichting moet worden aangemerkt. Deze bedrijven worden via planafwijking toegelaten. Voorwaarden zijn dat de PR 10⁻⁶-contour van de inrichting niet buiten zijn eigen perceel mag komen te liggen (of buiten gronden met een openbare bestemming) en dat er een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt. Tevens is verplicht gesteld dat er advies uitgebracht moet worden door de Veiligheidsregio. Alleen op grond van zwaarwegende redenen kan van dit advies worden afgeweken.

Verantwoording GR

Een stijging van het GR wordt voor deze situatie verantwoord geacht aangezien:

- voor de risicorelevante bronnen na ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk nog steeds ruimschoots wordt voldaan aan de oriënterende waarde voor het GR;
- het gebied ontwikkeld wordt als Logistiek Park Moerdijk, met mensen die in het algemeen een hoge mate van zelfredzaamheid hebben;
- de provincie de maximale ontwikkelingsmogelijkheden voor Logistiek Park Moerdijk open wil houden;
- het hotel Gouden Leeuw en de geplande uitbreiding op enige afstand van de A16 ligt;
- binnen de bouwvlakken geen aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn opgenomen ter beperking van het GR.

In verband met de verantwoording van het GR is de Regionale brandweer verzocht om advies over het ontwerp inpassingsplan. Van de Regionale brandweer is een positief advies ontvangen. Naar aanleiding van het advies is bij het toestaan van nieuwe risicovolle inrichtingen verplicht gesteld dat er advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio (artikel 4.6.4 lid d van de planregels). Alleen op grond van zwaarwegende belangen mag van dit advies afgeweken worden.

Verwezen wordt naar bijlage 5 voor de verantwoording van het groepsrisico.

Conclusies voor het inpassingsplan

In het plangebied worden in principe geen risicovolle inrichtingen toegestaan. Via een afwijkingsbevoegdheid is dit wel mogelijk. De enige uitzondering hierop vormt de mogelijk toekomstige verkoop van LPG nabij het hotel de Gouden Leeuw. In de planregels wordt

vastgelegd dat vulpunt, reservoir en afleverzuil op voldoende afstand van het hotel en de bestemmingen met vestigingsmogelijkheden voor kantoren zijn gelegen. Voor de A16 en A17 wordt gelet op de bestemmingslegging ruimschoots voldaan aan de veiligheidszone en het plasbrandaandachtsgebied.

4.12. Brandveiligheid

Net als bij andere ruimtelijke ontwikkelingen geldt ook voor het Logistiek Park Moerdijk dat het plan moet voldoen aan de gangbare vereisten ten aanzien van brandveiligheid. Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de vereisten op gebouwniveau en anderzijds op gebiedsniveau.

Dit provinciaal inpassingsplan maakt binnen de aangegeven kaders de ontwikkeling van bebouwing mogelijk, maar stelt geen detaileisen aan de bebouwing zelf. Dit gebeurt op het moment dat een bedrijf een bouwaanvraag indient en er getoetst wordt aan het bouwbesluit en andere relevante regelgeving op het gebied van milieu, veiligheid, etc.

Voor bepaalde aspecten van brandveiligheid is dit inpassingsplan wel relevant. Dit betreft de aspecten: bereikbaarheid en blusvoorzieningen. In overleg met de regionale brandweer, de gemeente Moerdijk en andere betrokkenen zijn deze beide onderwerpen nader uitgewerkt. Deze uitwerking vormt de basis voor hetgeen in dit inpassingsplan is vastgelegd in de regels.

Bereikbaarheid

Het ruimtelijk ontwerp voor het Logistiek Park Moerdijk is voor een belangrijk deel gebaseerd op de ontwikkeling van vier ontwikkel eenheden. Deze ontwikkel eenheden en de bebouwing die daarin gerealiseerd kan worden, zijn in principe dermate groot van omvang dat ten behoeve van de bestrijding van een eventuele brand tweezijdige bereikbaarheid van de bebouwing noodzakelijk is. De binnenstraat, die in de ontwikkel eenheden wordt gerealiseerd vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, garandeert deze tweezijdige bereikbaarheid van de bebouwing op de uit te geven bedrijfskavels. De binnenstraten halveren in principe de 'diepte' van de uit te geven kavels in de ontwikkel eenheden. De kavels hebben hierdoor ook een maatvoering, die overeenkomt met de mogelijkheden van de brandweer om een eventuele brand effectief te kunnen bestrijden.

De exacte ligging van de binnenstraat is niet vastgelegd. Zo wordt maximaal invulling gegeven aan de gewenste flexibiliteit bij de uitgifte van de kavels. Om de tweezijdige bereikbaarheid toch te garanderen is in de bestemming Bedrijventerrein opgenomen dat gebouwen binnen deze bestemming "ten minste aan twee zijden bereikbaar zijn". Bij de kaveluitgifte aan bedrijven is dit zodoende een sturend element geworden.

Blusvoorzieningen

Bij de bestrijding van een eventuele brand op het Logistiek Park Moerdijk is het cruciaal dat de brandweer op de juiste plekken beschikt over voldoende bluswater. Belangrijke uitgangspunten hiervoor zijn vastgelegd in de algemene Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR). Deze handleiding maakt onderscheid tussen primaire, secundaire en tertiaire blusvoorzieningen. Voor al deze voorzieningen geldt dat ze niet ruimtelijk relevant zijn, maar wel van groot belang zijn voor de mogelijkheden om een eventuele brand te bestrijden. De uiteindelijke realisatie van de blusvoorzieningen is een taak van de ontwikkel entiteit (in de openbare ruimte) en van de bedrijven (op de kavels en in de gebouwen). Om de zekerheid te hebben dat de noodzakelijke blusvoorzieningen ook daadwerkelijk gerealiseerd worden, is

in de regels van dit inpassingsplan aan het bevoegd gezag de mogelijkheid gegeven tot het stellen van nadere eisen. Deze nadere eisen hebben betrekking op type, minimum omvang, minimum capaciteit en beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen ten behoeve van bebouwing vanwege het aspect brandveiligheid ter plaatse van de bouwvlakken.

Conclusies voor het inpassingsplan

In de regels van het plan is bepaald dat gebouwen aan twee zijden bereikbaar moeten zijn vanuit het oogpunt van brandveiligheid en is een nadere eisenregeling opgenomen ten behoeve van de brandbluscapaciteit. Daarnaast is vastgelegd dat per ontwikkelcel een binnenstraat moet worden aangelegd.

4.13. Leidingen die niet risicorelevant zijn

Relevant toetsingskader

Belemmeringenstrook

Voor planologisch relevante leidingen geldt, afhankelijk van het soort en de aard van de leiding, een belemmeringenstrook waarmee in het inpassingsplan rekening moet worden gehouden.

Conclusies milieuonderzoek

Dwars door het plangebied loopt een planologisch relevante watertransportleiding. Ten behoeve van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk zal deze worden verlegd. Het nieuwe tracé (inclusief bijbehorende belemmeringenstrook) wordt geprojecteerd in de bermen langs de wegen en ligt in de nieuwe kabels- en leidingenstrook. In deze strook zullen voor het overige niet-planologisch relevante leidingen gerealiseerd worden.

Conclusies voor het inpassingsplan

Het nieuwe tracé van de planologisch relevante watertransportleiding is (inclusief belemmeringenstrook) op de verbeelding opgenomen en van een passende juridisch-planologische regeling voorzien.

4.14. Energie en duurzaamheid

Publiek Programma van Eisen

In de Bestuursovereenkomst realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk en het bijbehorende Publiek Programma van Eisen (PPvE) is vastgelegd dat Logistiek Park Moerdijk een hoogwaardig, vernieuwend duurzaam en innovatief karakter moet krijgen. Dit inpassingsplan biedt de ruimtelijke kaders waarbinnen de ambities op het gebied van duurzaamheid gerealiseerd moeten gaan worden. Deze duurzaamheidsambities zijn verwoord in het PPvE, maar het besef dat Logistiek Park Moerdijk een duurzaam terrein moet worden is ouder. Al ten tijde van de eerste locatie afwegingen was duurzaamheid een belangrijk criterium. In het totale proces voorafgaand aan dit inpassingsplan is duurzaamheid niet alleen onderwerp van onderzoek en ontwerp geweest, maar is ook sprake geweest van een actieve dialoog met de omgeving. Hiervoor is onder andere gebruik gemaakt van een klankbordgroep, waarin verschillende partijen en belangen vertegenwoordigd zijn. Niet alleen met de klankbord is actief gecommuniceerd over het Logistiek park Moerdijk, dit is ook in algemene zin gebeurd door de formele inspraakmogelijkheden op het voorontwerp inpassingsplan en het ontwerp inpassingsplan.

Borging van duurzaamheid

Het inpassingsplan is de eerste mogelijkheid om de duurzaamheidsambities voor het Logistiek Park Moerdijk te borgen. Het inpassingsplan bepaalt namelijk de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen het Logistiek Park Moerdijk wordt gerealiseerd. Omdat het inpassingsplan alleen de ruimtelijke randvoorwaarden regelt, kunnen echter niet alle duurzaamheidsambities al hierin geborgd worden. Hiervoor zijn in het planproces nog andere mogelijkheden:

1. het opstellen van welstandscriteria, die worden vastgelegd in een beeldregieplan;
2. privaatrechtelijke borging in overeenkomsten, zoals gronduitgifte en parkmanagement¹;
3. procesmatige borging, zoals stimulerend en inspirerend vestigingsbeleid, verkrijgen van regionaal draakvlak en enthousiasme.

In het inpassingsplan is het realiseren van de duurzaamheidsambities op verschillende manieren geborgd. Zo is in het inpassingsplan als bouwregel opgenomen, dat gebouwen gecertificeerd moeten zijn volgens BREEAM-NL BRL Nieuwbouw of daarmee vergelijkbaar.

BREEAM-NL is een beoordelingsmethode om de duurzaamheidprestatie van gebouwen te bepalen. Bij toepassing van BREEAM-NL Nieuwbouw wordt een gebouw beoordeeld op bouwkundige elementen (tussenvloeren, gevels, dak, ramen), installaties (verlichting, verwarming, koeling, ventilatie), afwerking (van onder andere vloeren en binnenwanden) en het bij het gebouw horende terrein (de bouwkaai). De beoordeling vindt plaats in negen categorieën: management, gezondheid, energie, transport, water, materialen, afval, landgebruik & ecologie, en vervuiling. Deze categorieën zijn weer onderverdeeld in zogenoemde 'credits', die tezamen optellen tot één samengestelde gebouwscore. De Nederlandse creditlijst is toegespitst op de Nederlandse wet- en regelgeving, praktijkrichtlijnen en de bouwpraktijk.

De BREEAM kwalificatie zal worden getoetst bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Indien niet voldaan wordt aan deze bouwregel, zal de omgevingsvergunning moeten worden geweigerd.

Het inpassingsplan bevat voorts de noodzakelijke ruimte voor een duurzaam watersysteem, een robuuste landschappelijke inpassing en de ontwikkeling van natuurwaarden gekoppeld aan het watersysteem. Daarnaast dwingt het inpassingsplan een intensief gebruik van de beschikbare ruimte af, door het opnemen van een minimale bouwhoogte voor bedrijven en een hoog bebouwingspercentage.

Om het inzetten van duurzame energiesystemen mogelijk te maken is binnen de bestemmingen van het inpassingsplan ruimte voor de aanleg van leidingen voor de uitwisseling van warmte, koude en energie. De realisatie van windturbines op Logistiek Park Moerdijk is niet mogelijk gemaakt binnen het inpassingsplan. Uit onderzoek in het kader van het planMER Windturbines Logistiek Park Moerdijk blijkt dat om veiligheidsredenen voor een deel van het terrein, de omvang van kantoren beperkt moet worden tot een vloeroppervlakte van 1.500 m². Hierdoor voldoen de gebruiksmogelijkheden van de kavels niet aan de eisen van de doelgroep van het Logistiek Park Moerdijk. Gelet op de energieambitie uit het PPvE, worden nu de mogelijkheden onderzocht voor de realisatie van windmolens in de directe nabijheid van en gekoppeld aan Logistiek Park Moerdijk.

Voor de overige duurzaamheidsambities uit het PPvE, geldt dat deze door het inpassingsplan niet geblokkeerd worden. Het borgen en concreet uitwerken van deze ambities gaat op een andere wijze plaats vinden, zoals eerder al vermeld.

¹ De bedrijven die zich op het Logistiek Park Moerdijk zullen vestigen moeten automatisch lid worden van de parkmanagementorganisatie en dus conformeren aan de afspraken en regels die daar gelden. Parkmanagement betekent hier onder meer onderhoud en beheer van openbare infrastructuur en groen van het terrein.

Inhoudelijke uitwerking van duurzaamheid met behulp van BREEAM-gebiedsontwikkeling

Het verder inhoudelijk uitwerken van de duurzaamheidsambities worden ondersteund door gebruik te maken van het certificeren van het Logistiek Park Moerdijk onder de vlag van BREEAM- gebiedsontwikkeling. BREEAM-NL Gebiedsontwikkeling is een objectief beoordelingsinstrument voor duurzame ontwikkeling met een internationale uitstraling. Verschillende gebiedsontwikkelingen gebruiken het gebiedslabel inmiddels formeel als meetlat, voor zichzelf. De eerste gebieden hebben zich formeel aangemeld voor de procedure tot certificering.

Het beoordelingskader voor gebiedsontwikkeling omvat 6 categorieën:

Gebiedscategorie	Voorbeelden "credits"	Weging
1. Gebiedsmanagement	Verankering duurzaamheid organisatie, participatie, beheer	18 %
2. Synergie	Analyse gebiedsaard, duurzaam rendement	18 %
3. Bronnen	Energie, water, materialen, voedsel	17%
4. Ruimtelijke ontwikkeling	Stedenbouwkundig programma, erfgoed, mobiliteit	20%
5. Welzijn & Welvaart	Sociale veiligheid, werkgelegenheid in gebied	12%
6. Gebiedsklimaat	Buitenklimaat (voorkomen urban heat), windklimaat, lichttoetreding	15%

Deze onderverdeling van "Credits" vormen het kader van de toetsingscriteria BREEAM-nl Gebiedsontwikkeling. Op basis van deze methodiek kunnen voor het Logistieke Park Moerdijk duurzaamheidsmaatregelen worden getroffen. Uit een voorlopige pre-assessmentscore van Logistiek Park Moerdijk toont aan dat met de reeds bekende maatregelen zoals opgenomen in de plannen het haalbaar is om het niveau "Good" 2 sterren te bereiken. Het minimaal behalen van dit niveau is ook in dit inpassingsplan geborgd. Tijdens de verdere uitwerking zal blijken of het niveau van "Very Good" wellicht ook haalbaar is. De inschatting van de haalbaarheid hiervan is gebaseerd op een goede score op het gebied van management, ruimtelijke ontwikkeling, bronnen, welzijn & welvaart. Op het gebiedsklimaat is minder goed gescoord.

Uitwerking duurzaamheid in het inpassingsplan

Bij de locatiekeuze van het Logistiek Park Moerdijk is reeds geanticipeerd op de potentiële duurzaamheidsaspecten van de ontwikkeling. Dit is nader beschreven in paragraaf 2.2.2 en in paragraaf 2.3.3 waar het zorgvuldig ruimtegebruik aan bod komt. Gedurende het proces van totstandkoming van het inpassingsplan zijn de duurzaamheidsambities uit het PPvE mede sturend geweest. Bij het verder ontwerpen van Logistiek Park Moerdijk zijn ontwerp oplossingen continu getoetst aan de duurzaamheidsambities. Hierdoor is er inhoud gegeven aan een directe relatie tussen de ambities uit het PPvE en het uiteindelijke ontwerp zoals dat door middel van dit inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt. In het inpassingsplan zijn regels opgenomen inzake het voldoen aan de BREEAM-NL normering op gebouwniveau en het niveau "good" (2 sterren) op gebiedsniveau.

Energie

In het kader van het planMER Windmolens is onderzoek gedaan naar de omvang van de energiebehoefte van de bedrijven op Logistiek Park Moerdijk en de mogelijkheden deze duurzaam op te wekken. Hierbij is onder andere gekeken naar (combinaties van)

warmte/koude opslag, warmtepompen, zonnepanelen, windmolens en benutting restwarmte. De conclusie hiervan is dat de ambitie van energieneutraliteit haalbaar kan worden geacht door optimale combinatie van de inzet van zonne-energie, windmolens en benutting van restwarmte en door stevig in te zetten op energiebesparing in het ontwerp en de materiaalkeuze van de gebouwen.

Voor veel van de energieambities uit het PPvE geldt dat deze zo mogelijk op een andere manier geborgd moeten worden, dan in dit inpassingsplan en dat het dus belangrijk is dat het inpassingsplan uiteindelijke borging op een andere wijze niet blokkeert. Binnen de bestemming Bedrijventerrein is het mogelijk om gebouwgebonden vormen van energieopwekking en besparing te realiseren. Dit geldt bijvoorbeeld voor zonnepanelen, koude/warmte opslag, etc. Het is echter juridisch gezien niet mogelijk om dit door middel van het inpassingsplan af te dwingen.

In het ontwerp van Logistiek Park Moerdijk is een strook van 2 meter in de bestemming Verkeer beschikbaar voor de aanleg van een ondergrondse ringleiding voor de uitwisseling van koude, warmte en stroom tussen de bedrijven.

Uit onderzoek in het kader van het planMER windturbines op Logistiek Park Moerdijk, blijkt dat om veiligheidsredenen voor een deel van het terrein, de omvang van kantoren beperkt moet worden tot een vloeroppervlakte van 1.500 m². Hierdoor voldoen de gebruiksmogelijkheden van de kavels niet aan de eisen van de doelgroep van Logistiek Park Moerdijk. Om die reden is besloten af te zien van de plaatsing van windmolens op Logistiek Park Moerdijk. Gelet op de energieambitie uit het PPvE, worden nu de mogelijkheden onderzocht voor de realisatie van windmolens in de directe nabijheid van en gekoppeld aan Logistiek Park Moerdijk. Hierbij wordt rekening gehouden met de regionale afspraken.

Water

Het waterstelsel dat nieuw ontworpen is voor Logistiek Park Moerdijk zorgt voor een volledige compensatie van het dempen van bestaande waterlopen en het toenemen van de verharding (gebouwen en wegen). De noodzakelijke berging wordt gerealiseerd in nieuwe waterlopen en in enkele retentievijvers. De omvang van deze ontworpen berging is robuust genoeg, zodat het toepassen van sedumdaken, uit het oogpunt van verminderen van de belasting van de berging, niet noodzakelijk is. Dit inpassingsplan maakt evenwel de realisatie van groene daken niet onmogelijk; immers om andere redenen dan uit een oogpunt van duurzaam waterbeheer kan toepassing van groene daken wenselijk en zinvol zijn.

Het ontworpen waterstelsel maakt het ook mogelijk om het regenwater dat op potentieel verontreinigde oppervlakten (wegen, parkeerplaatsen, terreinverharding) valt, op een natuurlijke wijze te zuiveren door middel van helofytenfilters. Hierdoor wordt dit water binnen Logistiek Park Moerdijk gezuiverd en hoeft het niet afgevoerd te worden naar een waterzuivering. Omdat het eerste water dat bij een regenbui van wegen afspoelt (de zogenaamde first flush) naar verwachting te vuil is om te lozen op het oppervlakte water, wordt dit water afgevoerd via het riool. Dit riool is een verbeterd gescheiden stelsel.

Het realiseren van een lokale natuurlijke zuivering voor al het afvalwater van bedrijven en het hergebruik van het water (als grijswater) is in principe mogelijk. Het inpassingsplan maakt het mogelijk om de hiervoor noodzakelijke ruimte te vinden binnen de ontwikkel eenheden. Echter in deze fase van het project is er nog geen zicht op de hoeveelheden afvalwater en de mogelijkheden voor hergebruik van het gezuiverde water en dus op de kansrijkheid van het lokaal zuiveren van het afvalwater. Dit is ook één van de redenen dat gekozen is om een verbeterd gescheiden rioolstelsel aan te leggen, dat fungeert als back-up systeem voor het afvalwater dat niet lokaal gezuiverd kan worden.

Bij de ontworpen helofytenfilters is nog ruimte beschikbaar om een deel hiervan specifiek in te richten ten behoeve van zuivering van afvalwater.

Multifunctioneel ruimtegebruik

In het PPvE is sprake van ambities ten aanzien van multifunctioneel ruimtegebruik op gebieds- en gebouwniveau. In het ruimtelijk ontwerp van Logistiek Park Moerdijk geldt intensief ruimtegebruik als één van de belangrijkste uitgangspunten. De grote ontwikkel eenheden zijn afgestemd op ideale verkavelingsmogelijkheden, zowel ruimtelijk als voor de doelgroep van Logistiek Park Moerdijk.

In het inpassingsplan is intensief ruimtegebruik concreet gemaakt door een minimale bouwhoogte op te nemen binnen de bestemming bedrijventerrein. Deze bedraagt overal 11 meter. De maximale bouwhoogte binnen de bestemming bedrijventerrein is 20 meter. Met het vastleggen van deze bouwhoogte is nadrukkelijk gekozen voor een ontwikkeling in de hoogte om zo te zorgen voor een beperking van het totale ruimtebeslag door de VAL-activiteiten. De vastgelegde (duurzame) bouwhoogte is gebaseerd op de wensen van de markt, alsmede op een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van Logistiek Park Moerdijk. Verder zijn de planregels in het inpassingsplan zodanig geformuleerd dat zij de ontwikkeling van gebouwde parkeervoorzieningen (in plaats van parkeren op maaiveld) stimuleren. Ook wordt met de planregels meervoudig ruimtegebruik in de zone direct achter de gevelband gestimuleerd. Kantoren zijn bijvoorbeeld alleen in deze zone toegestaan en daarnaast is deze zone bedoeld voor bijvoorbeeld loading docks en parkeren.

Van het totale oppervlak van Logistiek Park Moerdijk is circa 142,2 ha netto uitgeefbaar. Binnen het bouwvlak geldt een minimaal bebouwingspercentage van 70% en een bebouwingshoogte van minimaal 11 meter en maximaal 20 meter. Door dit in de verbeelding en planregels vast te leggen in het inpassingsplan wordt intensief en innovatief ruimtegebruik gestimuleerd.

Binnen de bedrijvenbestemming maakt het inpassingsplan ook andere functies mogelijk die noodzakelijk zijn om het bedrijventerrein te kunnen laten functioneren en de bedrijven te faciliteren. Dit betreft voorzieningen voor groen en water, wegen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en laad- en losvoorzieningen. Zo is het mogelijk om binnen de ontwikkel eenheden aanvullende waterzuivering voor afvalwater te realiseren.

Natuur en landschap

In het ruimtelijk ontwerp is een zorgvuldige landschappelijke inpassing tot uitgangspunt gekozen, bestaande uit vier elementen:

- beeldkwaliteit van de bebouwing;
- grondwallen aan de randen ter afscherming van de loading docks;
- versterking van de lijnvormige groenstructuur van de Lapdijk door middel van extra bomenrijen en een groene inpassingszone;
- groene entrees.

De beeldkwaliteit van de bebouwing wordt in het inpassingsplan gewaarborgd middels de gevelband die om elke ontwikkel eenheid gerealiseerd moet worden. In het plan is geregeld dat gebouwen pas gebouwd mogen worden als de gevelband gerealiseerd is of gelijktijdig wordt gerealiseerd. Tevens mogen percelen niet worden gebruikt als de gevelband niet is gebouwd. Verder zijn de minimale en maximale bouwhoogten mede gebaseerd op zichtlijnen vanuit het omliggende landschap.

Ook is de zorgvuldige landschappelijke inpassing terug te vinden in de situering van de grondwallen aan de randen van Logistiek Park Moerdijk en een robuuste landschappelijke inpassingszone aan de zijde van de Lapdijk. De grondwallen zorgen voor een groene inkadering van Logistiek Park Moerdijk en een beperking van de visuele impact van de

bebouwing. Deze grondwallen zijn in het inpassingsplan mogelijk gemaakt binnen de groenbestemming.

De cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten van de Lapdijk worden verder versterkt door de realisatie van een extra bomenhrij aan weerszijden van de dijk. De gronden die direct grenzen aan de Lapdijk, worden in het inpassingsplan gevrijwaard van nieuwe bebouwing, door middel van een specifieke groenbestemming. Aan de zuidzijde van de Lapdijk is een zone bestemd tot groene inpassingszone.

In het kader van het MER is onderzocht welke natuurwaarden beïnvloed worden door de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk en of er mogelijkheden zijn om bestaande natuurwaarden te versterken. In het MER zijn voorstellen gedaan om natuurwaarden te compenseren en te mitigeren. Het gebied nabij de Appelpak speelt hierbij een belangrijke rol, omdat hier de wettelijke compensatie voor het verlies aan EHS areaal plaatsvindt. Dit gebied is daarom in het inpassingsplan tot natuur bestemd. In het kader van dit inpassingsplan wordt ook een natuurcompensatieplan opgesteld.

Ook op andere plekken worden in het kader van dit inpassingsplan maatregelen genomen, onder andere in de vorm van begeleidende beplanting langs de interne baan, waarlangs vleermuizen zich kunnen verplaatsen. Maar ook aangepaste verlichtingsarmaturen, waardoor zij niet het vleermuisfoerageergebied in stralen en het gebruik van amberkleurige verlichting.

Voor andere compenserende en mitigerende maatregelen geldt dat deze nader uitgewerkt moeten worden. Binnen de groenbestemmingen in het inpassingsplan zijn mogelijkheden om door een toegesneden inrichting te komen tot de ontwikkeling van natuurwaarden. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan natuurvriendelijke oevers en natuurvriendelijk beheer. Onder andere het Beeldregieplan geeft hieraan een nadere uitwerking.

Verkeer en openbare ruimte

In het inpassingsplan is binnen het profiel van de interne baan voldoende ruimte gereserveerd om eventuele toekomstige innovatieve vervoerssystemen te kunnen realiseren. Duurzame inrichtingmaatregelen in de openbare ruimte zoals het toepassen van led verlichting en duurzaam asfalt worden binnen dit inpassingsplan niet geblokkeerd. Het borgen en concreet uitwerken van deze ambities zal in de uitwerkingsfase plaatsvinden.

Windturbines

Een van de uitgangspunten uit het PPvE is om Logistiek Park Moerdijk zo mogelijk 'energieneutraal' te maken. Gezien het soort bedrijvigheid op het terrein is er relatief weinig behoefte aan warmte, maar is er vooral een grote vraag naar elektriciteit. Naar aanleiding van eerste verkenningen ten tijde van het opstellen van het Ruimtelijk Ontwerp bleek dat de plaatsing van windturbines nodig is om deze ambitie te kunnen realiseren.

In de Structuurvisie en de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is opgenomen dat de provincie versnippering van meerdere kleinere initiatieven voor windenergie wil tegengaan en kiest voor geclusterde opstelling van windturbines. Gelet op het provinciaal beleid, de aard en locatie van Logistiek Park Moerdijk en de beoogde duurzaamheidsambities, is in het Ruimtelijk Ontwerp van Studio Marco Vermeulen rekening gehouden met de plaatsing van windturbines in een zone langs de A16 en een zone langs de A17.

In het PlanMER Windturbines zijn de mogelijkheden voor vestiging van windturbines op het Logistiek Park Moerdijk en de milieueffecten daarvan nader onderzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat om veiligheidsredenen voor een deel van het terrein, de omvang van kantoren beperkt moet worden tot een vloeroppervlakte van 1.500 m². Hierdoor voldoen de gebruiksmogelijkheden van de kavels niet aan de eisen van de doelgroep van Logistiek Park

Moerdijk. Om die reden is besloten af te zien van de plaatsing van windturbines op Logistiek Park Moerdijk. Gelet op de energieambitie uit het PPvE, worden nu de mogelijkheden onderzocht voor de realisatie van windturbines in de directe nabijheid van en gekoppeld aan Logistiek Park Moerdijk. Hierbij wordt rekening gehouden met de regionale afspraken.

Concreet betekent dit, dat met onderhavig inpassingsplan de plaatsing van windturbines niet mogelijk wordt gemaakt. Naar aanleiding van de resultaten van onderzoek naar alternatieve locaties voor plaatsing van windturbines zal zo nodig een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen.

Conclusies

Dit inpassingsplan draagt op verschillende manieren bij aan het realiseren van de duurzaamheidsambities uit het PPvE. Zo schept het inpassingsplan de noodzakelijke ruimte voor een duurzaam watersysteem en een robuuste landschappelijke inpassing. Daarnaast dwingt het inpassingsplan een intensief gebruik van de beschikbare ruimte af, door het opnemen van een minimale bouwhoogte voor bedrijven en een hoog bebouwingspercentage. Ook is er binnen de bestemmingen van het inpassingsplan ruimte voor de aanleg van leidingen voor de uitwisseling van warmte, koude en energie en voor de ontwikkeling van natuurwaarden gekoppeld aan het watersysteem.

De realisatie van windmolens op Logistiek Park Moerdijk is niet mogelijk binnen dit inpassingsplan. Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht van voor de realisatie van windturbines in de directe nabijheid van en gekoppeld aan Logistiek Park Moerdijk. Voor de overige duurzaamheidsambities uit het PPvE, geldt dat deze door dit inpassingsplan niet geblokkeerd worden. Het verder inhoudelijk uitwerken van de duurzaamheidsambities gaat plaatsvinden door gebruik te maken van de beoordelingsinstrumenten BREEAM-gebiedsontwikkeling en BREEAM-Nieuwbouw. Hierdoor wordt de duurzaamheid van het Logistiek Park Moerdijk tevens objectief en onafhankelijk getoetst.

Naast het inpassingsplan zijn ook andere instrumenten van belang om duurzaamheid vast te leggen. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de welstandscriteria, de privaatrechtelijke borging in overeenkomsten en de procesmatige borging, dat moet bijdragen aan:

- draagvlak en enthousiasme binnen de regio voor een duurzaam Logistiek Park Moerdijk;
- een vorm van parkmanagement dat uitnodigt tot duurzaam ondernemen en onderlinge samenwerking;
- een vestigingsklimaat dat met name uitnodigend is voor innovatieve VAL-bedrijven die willen excelleren in duurzaamheidsprestaties en gevestigd willen zijn op een terrein met een BREEAM-certificaat.

4.15. Kwaliteit van de leefomgeving

Inleiding

De realisatie van het Logistiek Park Moerdijk heeft invloed op de leefomgeving van bewoners in de buurt. Met name de bewoners van de huizen direct grenzend aan het park bijvoorbeeld de bewoners van de Lapdijk, hebben hier direct mee te maken. Maar ook de bewoners uit de dorpen Moerdijk en Zevenbergschen Hoek krijgen te maken met de mogelijke voor- en nadelen van het Logistiek Park Moerdijk. Uit de inspraakreacties op het voorontwerp provinciaal inpassingsplan en de bijbehorende Eindconcept MER-rapporten blijkt dat er zorgen zijn over de leefbaarheid in en rond de huizen en dorpen in de omgeving van het logistiek park. Om gehoor te geven aan deze zorgen is besloten om apart aandacht te schenken aan de gevolgen van het Logistiek Park Moerdijk voor de kwaliteit van de leefomgeving van de (directe) omgeving van het Logistiek Park Moerdijk.

Onderzoek

Kwaliteit van de leefomgeving is breder dan alleen de mogelijke fysieke gezondheidseffecten van bijvoorbeeld de geluidsbelasting of luchtkwaliteit. Als gedacht wordt aan kwaliteit van de leefomgeving wordt gekeken naar het gebruik, ligging en de inrichting van het logistiek Park Moerdijk. Dit hangt niet alleen samen met fysieke gezondheidseffecten maar daarnaast ook met de gezondheids- en veiligheidservaring van mensen. Kortom, het gaat ook over welzijn en welbevinden.

In het MER (Milieueffecten voorkeursalternatief Logistiek Park Moerdijk, hoofdstuk 12) wordt nader ingegaan op het aspect leefbaarheid en omgevingskwaliteit. Hierbij wordt ingegaan op de volgens aspecten:

- gezondheidseffecten van luchtvervuiling;
- gezondheidseffecten van geluidsbelasting;
- verkeerscongestie en gebruik sluiptwegen;
- toegankelijkheid woongebied (ook voor hulpdiensten en bij calamiteiten);
- effecten op landschappelijke beleving en recreatiewaarde;
- veiligheid (verkeersveiligheid, externe veiligheid, sociale veiligheid);
- lichthinder;
- verdeling van de gezondheidsbelasting over (kwetsbare) groepen of functies;
- communicatie, waaronder risicocommunicatie;
- mogelijkheden voor gezondheidsbevorderende, preventieve of eventueel compenserende maatregelen.

Verkeer op de interne baan kan mogelijk lichthinder (door koplampen) veroorzaken voor de camping tussen de A17 en spoorlijn. Dit kan worden beperkt door middel van afschermende maatregelen langs de interne baan. Deze voorwaarde is opgenomen in de regels van dit inpassingsplan.

De GGD heeft over de betrokken paragraaf in het MER geadviseerd. Door in het kader van het MER integraal te kijken naar de effecten op de leefomgevingskwaliteit, wil de provincie dit onderwerp een duidelijke plaats geven in de planvorming. De betrokken paragraaf treedt niet in de plaats van toetsing aan de ruimtelijk relevante aspecten in het kader van een goede ruimtelijke ordening en de diverse wettelijke toetsingskaders, waarbij ook wordt getoetst aan aspecten zoals lucht, geluid en externe veiligheid. Het integraal kijken naar leefomgevingskwaliteit vanuit het belevingsperspectief van de bewoners, is aanvullend op de omgevingsrechtelijke context van het inpassingsplan en heeft daarmee geen directe juridische status.

De aanbevelingen die in het MER worden gedaan hebben de status van advies. Daar waar mogelijk, is een voorzet gedaan op welke wijze aan het advies uitvoering kan worden gegeven. Omdat dit inpassingsplan ruimtelijke randvoorwaarden bepaalt is het niet mogelijk om de adviezen te borgen in het inpassingsplan. Anderzijds worden de genoemde adviezen niet geblokkeerd door beperkingen te stellen in dit inpassingsplan.

Conclusie

De algemene conclusie is dat het Logistiek Park Moerdijk inderdaad negatieve effecten heeft op de leefbaarheid, maar dat deze effecten voor de meeste inwoners klein zullen zijn. Daarnaast is het van belang om te benadrukken dat het Logistiek Park Moerdijk ook positieve effecten met zich meebrengt. In het MER wordt aanbevolen om het bestaande monitoringsplan van het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk uit te breiden naar het Logistiek Park Moerdijk. Voorts bevat het MER concrete adviezen ten aanzien van mobiliteitsmanagement, verlichting, communicatie en recreatieve voorzieningen.

5. Juridische planbeschrijving

Dit inpassingsplan is opgesteld in een nauwe samenwerking tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk. De juridische opzet is gebaseerd op het Handboek van de gemeente Moerdijk, omdat in dit stadium is afgesproken dat na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten, de bevoegdheden voor het verlenen van omgevingsvergunningen en binnenplanse afwijkingen waar mogelijk bij de gemeente Moerdijk liggen.

5.1. Planvorm

Type planvorm

Het inpassingsplan Logistiek Park Moerdijk betreft een ontwikkelingsgericht inpassingsplan. Er is gekozen voor een directe, globale, flexibele regeling. Hiermee kunnen de ambities ten aanzien van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling goed worden vastgelegd. De bestemmingsregeling stelt uiterste ruimtelijke grenzen om daarmee niet beperkend te zijn voor nieuwe, op dit moment nog niet bekende invulling van de gronden. De planologische kaders, zoals de toegelaten bedrijfstypen zijn stringent in deze regeling vastgelegd omdat deze zijn gebaseerd op de bestuurlijke realiseringsopgave.

De bestemmingsregeling laat efficiënt gebruik van de gronden toe, biedt mogelijkheden tot meervoudig grondgebruik en is gericht op de afgesproken segmentering van bedrijfsgroepen en een combinatie van bedrijfsactiviteiten (ketens).

Kaderregeling

Het kader en de grenzen voor de regeling worden bepaald door de (beleids)documenten waarin het plan zijn basis vindt en door de ruimtelijke en milieutechnische gevolgen die de ontwikkeling van dit bedrijventerrein heeft op de omgeving en uiteraard andersom.

Dit heeft tot de volgende kaderstellende elementen in het plan geleid:

- de toelaatbaarheid van de bedrijfstypen en milieucategorieën;
- de bouwhoogte;
- de uiterste bouwgrenzen in combinatie met een verplichte 'gevelband';
- de externe ontsluiting en de directe transportverbinding (interne baan) met het Haven- en Industrierrein Moerdijk;
- de groen- en waterzones aan de buitenranden van het gebied;
- de compensatie van natuur bij de Appelzak.

Verdeling bevoegdheden gemeente en provincie

Dit inpassingsplan is een bestemmingsplan op provinciaal niveau. Artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening bevat de wettelijke grondslag voor een provinciaal inpassingsplan. In het kader van dit inpassingsplan zijn een aantal besluiten nodig over de gemeentelijke bevoegdheden in het kader van de Wro en de Wabo binnen het plangebied van dit inpassingsplan. Dit is als volgt uitgewerkt:

Werking bestemmingsplannen

Dit inpassingsplan is een integrale planologische regeling. De geldende gemeentelijke bestemmingsplannen komen derhalve te vervallen gedurende de werking van dit inpassingsplan. Dit is in artikel 19 van de planregels geregeld.

Gemeentelijke bestemmingsplanbevoegdheid

Wettelijk is bepaald dat de gemeentelijke bevoegdheid om voor het plangebied van het inpassingsplan bestemmingsplannen vast te stellen, komt te vervallen op het moment dat dit inpassingsplan als ontwerp ter inzage wordt gelegd. De gemeenteraad wordt weer bevoegd na de planperiode van ten hoogste 20 jaar (ingevolge de 9^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet) dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaald. In dit inpassingsplan wordt van de mogelijkheid gebruik gemaakt om deze periode te verkorten. In artikel 19 van de planregels is bepaald, dat de gemeentelijke bevoegdheid herleeft op het moment dat dit inpassingsplan onherroepelijk wordt.

Gemeentelijke bevoegdheden omgevingsvergunningen en wijzigingsbevoegdheden

Voor de in dit inpassingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden zijn Burgemeester en Wethouders van Moerdijk het bevoegd gezag. Hetzelfde geldt voor het verlenen van omgevingsvergunningen binnen het plangebied. Het inpassingsplan is het juridisch-planologisch kader bij het uitoefenen van deze bevoegdheden. Het toedelen van deze bevoegdheden aan B&W gebeurt in dit inpassingsplan (bij de betrokken wijzigingsbevoegdheden) en bij het vaststellingsbesluit.

5.2. Plansystematiek

Wettelijke vereisten

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen en inpassingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van plannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. De wettelijke vereisten vormen de leidraad bij deze nieuwe regeling voor het plangebied.

Verbeelding*Bestemmingen en bouwvlak*

In het inpassingsplan zijn zowel enkelbestemmingen als dubbelbestemmingen opgenomen. De enkelbestemmingen betreffen bijvoorbeeld Bedrijventerrein, Verkeer en Groen - 1. De dubbelbestemmingen betreffen Leiding – Water, Waarde – Ecologie en Waterstaat – Waterkering. Een dubbelbestemming wordt opgenomen op het moment dat er behoefte bestaat aan het extra waarborgen van een bepaald belang/functie die onvoldoende door de enkelbestemming wordt geborgd.

Op de verbeelding worden verschillende soorten vlakken gebruikt. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Wanneer bouwvlakken binnen een bestemming zijn opgenomen, geldt in principe dat gebouwen binnen het bouwvlak moeten worden gebouwd. In een enkel geval wordt van deze regel afgeweken. Dit wordt dan expliciet in de regeling vermeld.

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt tussen verschillende aanduidingen en figuren:

- *gebiedsaanduidingen*: deze aanduidingen verwijzen naar een gebied waarvoor specifieke regels gelden, meestal als gevolg van sectorale regelgeving. In dit plan komt o.a. de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' voor;
- *functieaanduidingen*: hiermee wordt nader gespecificeerd welk gebruik in de verschillende deelgebieden is toegestaan; de in dit plan gebruikte functieaanduiding betreft onder meer 'kantoor';
- *maatvoeringaanduidingen*: dit zijn aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik; op de verbeelding is sprake van de maatvoeringaanduidingen ten behoeve van de (minimale en maximale) bouwhoogte;
- *figuren*: het figuur 'gevellijn' is opgenomen om de locatie van de gevelband aan te duiden en het figuur hartlijn 'leiding - water' is opgenomen op de locatie waar de nieuwe waterleiding zal worden aangelegd.

Nadere uitleg bij deze aanduidingen is te lezen bij de bespreking van de betreffende bestemmingen en/of artikelen waarin de aanduidingen zijn opgenomen.

Regels

De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels. In de regels zijn eventuele afwijkings- en wijzigingsregels opgenomen. Door middel van deze regels biedt het plan extra flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen.

5.3. Uitleg van de regels

5.3.1. Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

De begrippen die het inpassingsplan gebruikt worden in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen. Deze begrippen sluiten zoveel mogelijk aan bij de begrippen die de gemeente Moerdijk standaard in bestemmingsplannen toepast. In een enkel geval zijn bepaalde begrippen specifiek toegesneden op de toepassing in dit plan. Ook zijn een aantal voor dit plan specifieke begrippen toegevoegd, zoals 'Value Added Logistics bedrijf' en 'gevelband'.

Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen, worden in dit artikel verklaard. Er is in dit inpassingsplan voorzien in een specifieke wijze van meten, gerelateerd aan een peil dat per ontwikkel eenheid wordt vastgesteld. Dit houdt in dat de peilmaat die wordt gebruikt voor het eerste gebouw en gevelband die binnen een bestemmingsvlak worden gebouwd, maatgevend is voor de overige gebouwen en gevelbanden binnen dat bestemmingsvlak. Dit is gedaan met het oogmerk dat er een eenheid in hoogte van de gevelband moet worden bewerkstelligd die onafhankelijk is van een eventueel wisselende terreinhoogte.

5.3.2. Bestemmingsregels

Agrarisch (artikel 3)

De gronden aan de Koekoekendijk 9 zijn in dit inpassingsplan opgenomen omdat de interne baan hier een agrarisch bouwblok doorsnijdt. De vigerende mogelijkheden op dit perceel zijn met de aanleg van de interne baan niet meer wenselijk en bovendien niet meer praktisch

uitvoerbaar. Dit plan voorziet om die reden in een nieuwe passende bestemming, namelijk agrarisch gebruik zonder bouwmogelijkheden (met uitzondering van bouwwerken zoals terreinafscheidingen).

Bedrijventerrein (artikel 4)

Toegestane functies - Bedrijfsactiviteiten

1. In het plan worden alleen Value Added Logistics (VAL) bedrijven rechtstreeks toegelaten die een bedrijfsperceel hebben van ten minste 5 ha. Value Added Logistics bedrijven richten zich als onderdeel van de logistieke keten op activiteiten die een toegevoegde waarde opleveren aan producten of aan het logistiek proces. Hierbij kan worden gedacht aan assemblage, om- en verpakking, etikettering, montage, reparatie, kwaliteitscontroles, marktspecifieke producttoevoegingen en bedrukking van producten.
2. Alhoewel VAL-bedrijven in de meeste gevallen geen zware (milieu)hinderlijke bedrijfsactiviteiten ontplooiën, is uiteraard niet uitgesloten dat met value adding ook (milieu)hinder kan ontstaan. Om ervoor te zorgen dat bedrijfsactiviteiten zijn afgestemd op de rondom het plangebied voorkomende functies (zoals wonen), is de toelaatbaarheid van bedrijven gebaseerd op de milieuzonering (zie paragraaf 4.7). Dit betekent dat aan de hand van richtafstanden tot gevoelige functies in de omgeving van het plangebied, is bepaald tot welke milieucategorie bedrijven hier zijn toegestaan.
3. Er kan overigens worden afgeweken van de geldende regels om VAL bedrijven toe te kunnen laten uit ten hoogste één milieu(sub)categorie hoger dan is toegestaan (categorie 4.1) voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op onder andere de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de toegestane categorie. Onder dezelfde voorwaarden kunnen VAL bedrijven worden toegestaan die niet op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten voorkomen. Gelet op de – met de direct toegestane bedrijven – vergelijkbare invloed van een dergelijk bedrijf op de omgeving, is er geen (milieutechnische) reden om deze bedrijven niet binnen het plangebied toe te staan. Bij toepassing van deze bevoegdheid blijven de overige regels van toepassing (net als bij de overige afwijkingsregels geldt immers dat alleen van de regels kan worden afgeweken die expliciet worden benoemd).
4. Risicovolle inrichtingen worden in principe op Logistiek Park Moerdijk niet toegelaten. Dit betreft inrichtingen die zijn opgesomd in het Registratiebesluit externe veiligheid, zoals bedrijven die bepaalde typen gevaarlijke (afval)stoffen opslaan of als zodanig worden aangemerkt vanwege de aanwezigheid van koel/vriesinstallaties met bijbehorende opslag van meer dan 1.500 kg ammoniak. Het kan echter voorkomen dat een VAL bedrijf ten behoeve van zijn activiteiten bijvoorbeeld koel/vriesinstallaties nodig heeft, waardoor deze als risicovolle inrichting moet worden aangemerkt. Indien hiervan sprake is, biedt dit plan de mogelijkheid een afwijkingsbesluit op te stellen, waarmee deze 'risicovolle activiteit' binnen het VAL bedrijf wordt toegestaan. Voorwaarden voor gebruikmaking van de afwijkingsmogelijkheid zijn dat de PR 10^{-6} -contour van de inrichting niet buiten zijn eigen perceel mag komen te liggen (of buiten gronden met een openbare bestemming) en dat er een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt.
5. Geluidszoneringsplichtige inrichtingen ('grote lawaaimakers') zijn niet toegestaan. Het gebied is namelijk geen gezoneerd bedrijventerrein, zoals wel het geval is met het nabijgelegen Haven- en Industrierrein Moerdijk. Overigens is een deel van het plangebied binnen de geluidzone van het Industrierrein Moerdijk gelegen. Vanwege de wettelijke verplichting geluidzones in bestemmingsplannen/inpassingsplannen op te nemen, is op de verbeelding de aanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen.

Overige functies

6. Bedrijfsgebonden kantoorvoorzieningen zijn toegestaan (zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan). Vanwege het representatieve karakter dat met de gevelbandzone is beoogd, alsook met het oog op beperking van het kantooroppervlak, zijn de kantoorvoorzieningen van de in het plangebied gevestigde bedrijven uitsluitend in de gevelbandzone toegestaan. Op de verbeelding wordt dit duidelijk met de aanduiding 'kantoor'. Voor zover de bouw van de gevelband ertoe leidt dat delen van het gebouw voorbij de aanduiding 'kantoor' reiken, is het in die delen uiteraard ook toegestaan kantooractiviteiten uit te oefenen. Dit is in de planregels opgenomen. Voor de middencel geldt een specifieke mogelijkheid om ook in het binnengebied kantoorvoorzieningen te realiseren. Dit is mogelijk gemaakt omdat hier ook bedrijfspercelen kunnen ontstaan die niet grenzen aan de gevelbandzone.
7. Overige bedrijfsgebonden voorzieningen, zoals kantinevoorzieningen voor het eigen personeel, behoren tot het normale gebruik van een bedrijf en zijn dan ook op het bedrijventerrein toegestaan. Productiegebonden detailhandel wordt hier niet onder begrepen en is expliciet niet toegestaan.
8. Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan.

Bedrijven kleiner dan 5 ha

9. Omdat dit plan zich met name richt op bedrijven die een grote ruimtebehoefte hebben, geldt een minimum oppervlakte voor het bedrijfsperceel van 5 ha per bedrijf. Op deze manier wordt geborgd dat zich ook daadwerkelijk ruimtevragers op Logistiek Park Moerdijk vestigen. Op deze regel zijn drie uitzonderingen van toepassing.

10. Uitzondering 1: VAL-keten bedrijven

Via een afwijkingsbesluit kunnen bedrijven worden toegelaten die, bijvoorbeeld vanwege hun specialisatie, zelf geen VAL-bedrijf zijn en die kleiner zijn dan 5 ha, maar die wel deel uitmaken van een – al op het bedrijventerrein aanwezig – VAL-bedrijf, ten dienste van deze bedrijven opereren of deel uitmaken van een activiteitenketen binnen een specifiek VAL-bedrijf. Omdat het uitgangspunt is dat gronden in het plangebied alleen voor grootschalige logistieke bedrijven worden benut, blijft het strikte pakket aan voorwaarden bij de toelaatbaarheid intact, maar wordt ruimte geboden voor 'outsourcing' van activiteiten binnen het VAL-bedrijf. Op deze wijze is het mogelijk dat op het terrein een samenwerking tot stand komt tussen meerdere bedrijven. Dit houdt in dat efficiënter kan worden omgegaan met de mobiliteit van goederen en productstromen. Het betreffende bedrijf dient daarbij aan te tonen dat de vestiging in het plangebied voor deze samenwerking noodzakelijk is: onderbouwd zal moeten worden dat vestiging buiten Logistiek Park Moerdijk niet mogelijk is, gelet op het logistieke proces van het reeds gevestigde VAL-bedrijf.

Om te voorkomen dat een kleiner bedrijfsperceel zou kunnen leiden tot een inefficiënte kavelverdeling, is bepaald dat een VAL-ketenbedrijf bij voorkeur in pandig bij het samenwerkende VAL-bedrijf wordt geplaatst. Indien deze in pandige vestiging niet mogelijk is, mag de kaveltoedeling niet tot een inefficiënte kavelindeling leiden. Met andere woorden, vestiging van een ketenbedrijf op Logistiek Park Moerdijk mag niet tot gevolg hebben dat onrendabele percelen overblijven. Voorts geldt dat voor het betreffende ketenbedrijf aan de gemeentelijke parkeernormen moet worden voldaan. In de afwijkingsregels is de verplichting opgenomen dat advies wordt gevraagd aan de Commissie Vestiging. Op die manier is geborgd dat deze afwijkingsregeling op eenduidige wijze wordt toegepast.

ofwel als gevel ofwel als een façade (of schijngevel) van het gebouw dat direct achter de gevelband wordt opgericht. De gevelband kan dan ofwel door middel van een constructie aan de gevel worden bevestigd, ofwel door middel van een eigen constructie met de grond worden verbonden. De gevelband moet verplicht worden gerealiseerd tussen 5,50 m en 16 m hoogte. De gevelband mag dus niet hoger, maar ook niet lager dan 5,50 m ten opzichte van het maaiveld worden opgericht en vervolgens ook niet tot minder, maar ook niet tot meer dan 16 m hoogte reiken.

14. Uit het Ruimtelijk Ontwerp blijkt de wijze waarop men voor ogen heeft de verschillende bedrijfspercelen in te vullen. Uitgangspunt is een zo efficiënt mogelijk grondgebruik waarbij een zo hoog mogelijk bebouwingspercentage wordt behaald. Er geldt daarom een minimum bebouwingspercentage voor bebouwing van 70% van het bouwvlak per bedrijfsperceel. Op moment dat bouwaanvragen worden gedaan dient uiteraard aan de voorschriften op gebied van brandveiligheid te worden voldaan. Hiertoe is in de regeling in ieder geval opgenomen dat gebouwen aan ten minste twee zijden bereikbaar dienen te zijn. Verder kan worden gedacht aan compartimentering (maximaal 15.000 m²) binnen de te realiseren bouwkundige eenheden en aan sprinkler-certificering. Voor de middencel geldt ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 2 een lager minimum bebouwingspercentage, zodat hier ruimte is om een truckcourt binnen de ontwikkelcel te realiseren.
15. Op de verbeelding is te zien welke minimale en maximale bouwhoogtes in de ontwikkelcellen gelden. Langs de randen ligt de bouwhoogte lager. Er gelden twee bijzondere regels voor de bouwhoogte in deze randen. de eerste regel ziet op de gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1'. Op deze gronden kan direct tot een bouwhoogte van 20 m worden gebouwd, indien ervoor wordt gekozen geen kantoorruimten te realiseren in die rand. De tweede regel ziet op een geringe verschuiving van de maximale bouwhoogte van 20 m. Deze mag namelijk tot 2 m richting de bouwvlakgrens worden verschoven, op het moment dat de locatie en vormgeving van de gevelband ervoor zorgt dat buiten het bouwvlak een gebouw wordt gebouwd.
16. Buiten het bouwvlak is in principe geen bebouwing toegestaan. Uitzonderingen hierop vormen de portiersloges. Per bedrijf is het toegestaan om één portiersloge op het truckcourt te realiseren. Verder zijn ook lichtmasten en perceelafscheidingen buiten het bouwvlak toegestaan (en de gevelband uiteraard).
17. De duurzaamheidsambities op gebouwniveau zijn in de bouwregels opgenomen door bij bouw een certificering op basis van de beoordelingsrichtlijn BREEAM-NL Nieuwbouw verplicht te stellen of een daarmee vergelijkbaar niveau. Door dit op te nemen in de bouwregels, zal hieraan worden getoetst bij het verlenen van omgevingsvergunning voor bouwen. Een dergelijke regeling is mogelijk omdat het plan onderdeel is van de 9^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zie paragraaf 6.2).

Opslag en parkeren

18. Opslag is alleen toegestaan in de bouwvlakken, dus achter de gevelband. Voor opslag geldt een maximale hoogte van 10 meter.
19. Het parkeren van personenauto's bij de bedrijven dient in principe volledig binnen de bouwvlakken, dus achter de gevelband, te geschieden. Hiervoor kunnen 'slimme' collectieve oplossingen worden bedacht die binnen de bestemmingsregeling mogelijk zijn (parkeren op daken, parkeergarages etc.). In principe, omdat een uitzondering is gemaakt voor enkele doelgroepen, waaronder de directie, bezoekers en minder validen. Ten aanzien van de omvang en de hoeveelheid aan parkeerplaatsen is een voor dit plan specifieke parkeernorm geformuleerd en in de planregeling opgenomen. De regeling is zodanig opgesteld, dat deze ook als handhavingskader kan worden aangewend. Bovendien geldt de regeling niet per bedrijfsperceel, zodat bijvoorbeeld een gezamenlijk

parkeerterrein kan worden gerealiseerd. In de zone tussen het gebouw en de voorste perceelsgrens vinden de vrachtwagengerelateerde activiteiten plaats (manoeuvreren, opstellen, laden en lossen en parkeren). Dit is de truckcourt.

Verkeersontsluiting via een binnenstraat

20. De verkeersontsluiting voor personenauto's en bedienend verkeer zoals vuilophaaldiensten etc. loopt via een binnenstraat. De binnenstraat dient als tweede ontsluiting voor alle bedrijven in de ontwikkelingszone. In elke ontwikkelingszone (elk bestemmingsvlak) dient een binnenstraat te worden gerealiseerd, waarvan de breedte ten minste 10 m bedraagt. De ontsluiting dient in ieder geval plaats te vinden op een locatie in de ontwikkelingszone waardoor de beoogde gescheiden verkeersafwikkeling tussen met name personenauto's/fietsverkeer en het vrachtverkeer tot stand wordt gebracht. Op de verbeelding zijn de zones weergegeven waar de entree van de ontsluiting van de binnenstraat plaats dient te vinden (zie aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1').

Wijzigingsbevoegdheden

21. De bestemming Bedrijventerrein bevat een drietal wijzigingsbevoegdheden voor Burgemeester en Wethouders om het plan op onderdelen te wijzigen binnen de uitgangspunten van het Ruimtelijk Ontwerp en het Beeldregieplan. Deze wijzigingsbevoegdheden betreffen locaties waarbij door de specifieke vorm van de bestemmingsvlakken ook andere verkavelingen mogelijk zijn dan nu zijn voorzien. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid bevat het plan hiervoor de flexibiliteit, maar wel ook voldoende procedurele waarborgen.
22. Voor de middelste ontwikkelingszone is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om ten behoeve van een andere verkaveling van de percelen, waarbij percelen niet direct grenzen aan de bestemming Verkeer het bebouwingspercentage te verlagen en de aanduiding 'kantoren' toe te voegen. Dit maakt het mogelijk om binnen deze ontwikkelingszone een truckcourt en bedrijfsgebonden kantoorvoorzieningen te realiseren.
23. Voor de middelste ontwikkelingszone is ook de mogelijkheid opgenomen om het truckcourt te verkleinen door de gevelband verder naar buiten te verplaatsen. Op de verbeelding is dit duidelijk gemaakt via een wijzigingsgebied. Op het moment dat een bedrijf op de betreffende locaties behoefte heeft aan smaller truckcourt of het truckcourt realiseert aan een andere zijde van het bedrijfsperceel, kan door middel van een wijzigingsplan het truckcourt worden verkleind naar 10 m. Zowel de bouwvlakgrens als de gevellijn worden op dat moment verlegd, zodat de gevelband nog steeds rondom het bouwvlak van het betreffende perceel moet worden opgericht. De Commissie Vestiging heeft een adviserende rol bij het toepassen van deze bevoegdheid.
24. Voor de ontwikkelingszone langs de A17 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het gebied waar deze ontwikkelingszone is versmald. In dit wijzigingsgebied is het mogelijk om het minimum bebouwingspercentage, de aanduidingen gevellijn, kantoren en de bouwgrens te wijzigen.

Gemengd -1 (artikel 5)

In verband met de ruimtelijke kwaliteit bij de entree van Logistiek Park Moerdijk aan de zijde van de Gouden Leeuw, is de locatie gesplitst in Gemengd - 1 en Gemengd - 2. Deze splitsing komt overeen met de wens om binnen Gemengd - 2 een (bewaakt) vrachtwagenparkeerterrein (met ondersteunende (truckers)voorzieningen) te kunnen realiseren. De bestemming Gemengd -1 is in dit plangebied te vinden op de locatie van de Gouden Leeuw. Binnen de SVBP2012 is het gebruikelijk de bestemming Gemengd toe te passen voor gronden waarop een palet aan functies is toegestaan of wordt toegestaan.

Op de locatie Gemengd-1 bevindt zich op dit moment het hotel-restaurant de Gouden Leeuw (zonder bedrijfswoning). De toegestane bebouwingsoppervlakte bedraagt (2.500 m²). De bouwhoogte bedraagt 12 m. Beide maten zijn conform het vigerende bestemmingsplan Buitengebied.

Voorts is een brandstoffenverkooppunt voor diesel voor tankpashouders binnen de bestemming Gemengd – 1 aanwezig. Dit brandstoffenverkooppunt zal ten gevolge van de aanleg van de hoofdontsluitingsweg van Logistiek Park Moerdijk ten noorden van de Lapidijk worden verplaatst.

De bebouwingsoppervlakte voor het brandstoffenverkooppunt voor tankpashouders is in de regeling begrensd tot een maximum van 250 m² conform de vigerende bestemmingsregeling. Bij het bepalen van het bouwvlak is rekening gehouden met de bebouwingsvrije afstand ten opzichte van de A16. Omdat bij het tankstation voor tankpashouders het is toegestaan LPG te verkopen, zijn specifieke afstandsnormen ten opzichte van de omliggende kwetsbare objecten opgenomen.

Voor de geldende parkeernormen verwijst de planregeling naar de gemeentelijke parkeernota.

Binnen de bestemming wordt op grond conform het vigerende bestemmingsplan twee masten (reclamemast/prijzenbord/lichtkrant) toegestaan tot een maximumhoogte van 15 meter.

De 3e herziening Buitengebied Moerdijk is tevens opgenomen in deze bestemming door de brandstoffenverkooppunt zonder lpg en een reclamemast te herhalen.

Gemengd – 2 (artikel 6)

De bestemmingslegging voor de locatie ten westen van de Gouden Leeuw is gebaseerd op het Publiek Programma van Eisen (PPvE). Uit dit programma blijkt dat aan deze locatie verschillende functies worden toebedacht, waaronder de vestiging van bedrijven die rechtstreeks dienstbaar zijn aan de logistieke activiteiten op Logistiek Park Moerdijk, zoals toeleverings- en/of servicegerichte bedrijven (bijvoorbeeld wasstraat, bandenmontagebedrijf, een bandenverkooppunt, reparatiebedrijf en dergelijke). Ook hier kan aan de gronden de functie van vrachtwagenparkeerterrein worden toebedacht, hetgeen de regeling hier mogelijk maakt.

Vanwege de mogelijkheid om in Gemengd – 1 een LPG tankstation te exploiteren tot op de grens van Gemengd – 2, zijn voor kwetsbare objecten binnen deze bestemming (kantoren met een oppervlak van meer dan 1.500 m²) specifieke afstandsnormen opgenomen.

Dit (westelijk) gedeelte van het gebied mag tot 70% worden bebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 8 m.

De ringsloot die gedeeltelijk langs locatie van de Gouden Leeuw loopt is met de aanduiding 'water' weergegeven. De positie van deze waterloop is afhankelijk van de terreininrichting. Bebouwing dient op ten minste 5 m afstand van deze ringsloot te worden gebouwd, uit oogpunt van onderhoud van de sloot.

Voor de geldende parkeernormen verwijst de planregeling naar de gemeentelijke parkeernota.

Groen – 1, Groen - 2 en Groen – 3 (artikel 7, 8 en 9)

Dit plan maakt een onderscheid tussen drie groenbestemmingen. Groen - 1 is hierbij enkel bedoeld voor groenvoorzieningen en Groen - 2 voor groenvoorzieningen, water en

langzaamverkeersverbindingen en Groen - 3 voor groenvoorzieningen, water langzaamverkeersverbindingen en voor wegen.

Groen - 1: deze bestemming is gelegd op de gronden aan weerszijden van de Lapdijk om de realisatie van de landschappelijke inpassing te garanderen en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden te borgen. Bebouwing is hier – met uitzondering van eventueel benodigde dijkverstevingen of andere waterstaatkundige voorzieningen – niet aan de orde en ook niet toegestaan. Voor activiteiten die groundbewerkingen omvatten (zoals het aanbrengen van verhardingen) of het rooien van de aanwezige bomenrij geldt een uitvoeringsverbod. Dergelijke werkzaamheden zijn uitsluitend toegestaan nadat hiervoor een omgevingsvergunning is verkregen.

Groen-2: dit betreffen de gronden aan de noord en noordoostzijde van de Lapdijk, als ook direct grenzend aan de A16, de A17 en de Binnen Moerdijksebaan. Naast landschappelijke inpassing van de bedrijfsbebouwing (onder andere via grondwallen) hebben deze gronden ook een functie voor watercompensatie. Hekken zijn tot een hoogte van 3 meter toegestaan in verband met de beveiliging van Logistiek Park Moerdijk.

Binnen de bestemming Groen - 2 wordt de wateropgave voor het plangebied gerealiseerd. Omdat enige flexibiliteit ten aanzien van de uitvoering van open water wenselijk is - gelet op de omvang van het project - is het water niet als zodanig bestemd, maar binnen deze bestemming mogelijk gemaakt. Om te borgen dat voldoende waterberging wordt gerealiseerd is in artikel 19 de minimale waterbergingsnorm per hectare verharding opgenomen. De mogelijkheid tot onderhoud van de ringsloot die binnen deze bestemming wordt aangelegd wordt geborgd door het verbod om binnen 5 m van de boveninsteek van het talud bebouwing te realiseren.

Groen-3: Deze bestemming is uit oogpunt van uitwisselbaarheid en flexibiliteit gekozen en is onder andere aanwezig bij de entree van het Logistiek Park Moerdijk nabij de A17. Deze bestemming waarborgt enerzijds de aanleg en instandhouding van de ringsloot en biedt anderzijds flexibiliteit voor de exacte verkeerskundige inrichting van het terrein. Ten aanzien van de mogelijkheden tot onderhoud van de ringsloot geldt binnen Groen - 3 dezelfde waarborg als binnen Groen - 2.

Natuur (artikel 10)

Ter compensatie van natuur die met de aanleg van het bedrijventerrein verloren gaat, zijn agrarische gronden nabij de Appelzak in dit plan opgenomen en als Natuur bestemd. Het grootste gedeelte van deze gronden hebben volgens het nu geldende bestemmingsplan een agrarische bestemming waarmee de omzetting naar natuur niet is geborgd. Door de bestemming natuur aan deze gronden toe te kennen, is deze borging wel aanwezig.

Op deze gronden zal bosbouw plaatsvinden. Op dat moment is namelijk sprake van een buffer tussen Logistiek Park Moerdijk (en impliciet ook tussen het Haven- en Industrierrein Moerdijk) en het ten noorden en noordoosten van de Appelzak gelegen Moerdijk. Deze gronden zijn dan ook expliciet aangewezen voor bosbouw.

Verkeer (artikel 11)

De gehele wegenstructuur: de lus rondom de ruimtelijke ontwikkelingen, de kruisingen, de aansluitingen op de A16 en de A17 en de interne baan, is tot Verkeer bestemd. De begrenzing is afgestemd op de benodigde ruimte voor de afwikkeling van de verkeersbewegingen op en rondom het bedrijventerrein. Er is rekening gehouden met de (bouw)mogelijkheden die de verkeersstructuur vereist (zoals een viaduct als aansluiting van de interne baan op het bedrijventerrein en een brug over de Roode Vaart). Overigens is de interne baan mede aangewezen voor 'water' daar waar deze de Roode Vaart kruist. Op die manier is doorvaart van de Roode Vaart geborgd.

Binnen de bestemming Verkeer is het, naast zojuist benoemde infrastructurele voorzieningen, tevens toegestaan om voorzieningen zoals groen, water en voorzieningen van algemeen nut te realiseren. Op die manier wordt het bijvoorbeeld mogelijk om een restwarmteleiding via de interne baan vanaf het Zeehaven- en Industrieterrein Moerdijk naar Logistiek Park Moerdijk te laten lopen.

Leiding - Water (artikel 12)

De waterleiding die op dit moment door het plangebied loopt, zal worden verlegd voordat de bedrijfskavels worden aangelegd. Deze leiding loopt namelijk midden door een ontwikkel eenheid en legt hierdoor beperkingen op aan de bebouwingsmogelijkheden. Deze verlegging zal zodanig plaatsvinden, dat deze op gronden komt te liggen waar geen bebouwing is beoogd.

Rondom de toekomstige ligging van de waterleiding geldt een beschermingsstrook. Om te voorkomen dat bouw- en of aanlegwerkzaamheden de werking van de leiding in gevaar brengen, geldt dat voor – in principe – alle werkzaamheden binnen deze zone een omgevingsvergunning noodzakelijk is. Hier geldt als uitzondering dat onderhoudswerkzaamheden wel steeds zijn toegestaan. Uiteraard gelden deze beperkingen vanaf het moment dat de leiding ter plaatse is aangelegd.

Waarde – Ecologie (artikel 13)

Conform het provinciale beleid is voor een aantal gronden een regeling opgenomen waarmee de natuurlijke waarden worden beschermd. Deze regeling leidt ertoe dat ten behoeve van de onderliggende enkelbestemming pas werkzaamheden kunnen worden verricht nadat hiervoor een afwijkingsbesluit is genomen. Voorwaarde voor verlening van een dergelijk besluit is dat de betreffende activiteit de landschappelijke en natuurlijke waarden en de hydrologische betekenis niet onevenredig aantast.

Waterstaat - Waterkering (artikel 14)

Deze bestemming is toegekend aan de waterkeringen (kernzone) in het plangebied. Deze gronden hebben een waterkerende functie of zijn van invloed op de waterkering. Er is sprake van samenvallende bestemmingen, waarbij de met 'Waterstaat - Waterkering' samenvallende bestemmingen ondergeschikt zijn. Dit uitgangspunt is vertaald in de betreffende bouwregels. Langs de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zijn beschermingszones aanwezig waarop de Keur van het Waterschap de Brabantse Delta van toepassing is. Voor het uitvoeren van werkzaamheden binnen de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' en in de beschermingszones is een omgevings-vergunning vereist.

5.3.3. Algemene regels

In dit onderdeel van de regels komen algemene regels aan de orde die gelden voor alle bestemmingen in het inpassingsplan. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen.

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 15)

De anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens het inpassingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een perceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de anti-dubbeltelregel wordt bindend voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Algemene bouwregels (artikel 16)

In dit artikel zijn bouwregels opgenomen die het mogelijk maken bouwgrenzen te overschrijden. Bouwgrenzen mogen worden overschreden door verschillende ondergeschikte delen van gebouwen/bouwwerken. Voor de bestemming Bedrijventerrein geldt dat deze ondergeschikte delen nooit voorbij de gevelband mogen reiken. Voor de bestemmingen Gemengd – 1 en Gemengd – 2 geldt dat overschrijdingen tot maximaal 1,5 m buiten de bouwvlakgrens mogen plaatsvinden, waarbij een beperking aan de bouwhoogte is gesteld van maximaal 4 m.

Daarnaast wordt het mogelijk gemaakt om op daken van gebouwen in het plangebied ondergeschikte bouwdelen te plaatsen. Voorwaarde is wel dat dergelijke bouwdelen op een afstand van de gevelband worden gebouwd.

Voorts is in dit artikel een algemene bouwregeling voor voorzieningen van algemeen nut opgenomen. De verwachting is dat in het plangebied enkele (omvangrijke) nutsvoorzieningen worden geplaatst. Om enige flexibiliteit te behouden ten aanzien van de locatie van deze voorzieningen, wordt met deze regeling toegestaan dat dergelijke voorzieningen (tot een bepaalde maatvoering) binnen het plangebied zijn toegestaan. Uitgezonderd van deze mogelijkheid zijn de gronden met de bestemming Natuur, Agrarisch en de Groen – 1.

Algemene aanduidingsregels (artikel 17)

In het plangebied komt de aanduiding 'geluidzone - industrie' voor vanwege de ligging van een deel van het terrein binnen de geluidzone van het Haven- en Industrierrein Moerdijk. Op deze gronden zijn nieuwe geluidsgevoelige objecten niet toegestaan.

Op de verbeelding is de beschermingszone van de waterkeringen aangeduid met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-dijk'. Bouwen is hier slechts mogelijk na toetsing aan de belangen verbonden aan de waterkering.

Verder komen op de verbeelding de volgende twee gebiedsaanduidingen voor:

- 'in verordening ruimte te verwijderen ecologische verbindingszone';
- 'in verordening ruimte toe te voegen ecologische hoofdstructuur'.

Deze twee aanduidingen zijn opgenomen vanwege het bepaalde in de provinciale verordening en hebben geen consequenties voor de regeling in dit inpassingsplan. Er is dan ook geen regeling gekoppeld aan deze twee aanduidingen.

Algemene afwijkingsregels (artikel 18)

In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen een omgevingsvergunning kan worden verleend voor het afwijken van de bouwregels. Dit betreft bijvoorbeeld de bevoegdheid om af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages.

In principe geldt dat tot 10% kan worden afgeweken van de voorgeschreven maten. Uit de regeling wordt duidelijk dat deze bedoeld is voor ondergeschikte afwijkingen. Verder mag deze regel niet worden aangewend om generiek te worden toegepast. Per geval moet worden beoordeeld of de verzochte geringe afwijking noodzakelijk is en geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige uitgangspunten van dit plan. In dit plan is echter afwijking van een aantal maten in geen geval wenselijk. Dit betreft de minimumoppervlakte van de VAL-bedrijfsspercelen, de hoogte van bebouwing in de ontwikkel eenheden (Bedrijventerrein, Gemengd -1 en Gemengd -2), de toegelaten bebouwingsoppervlakken op de locatie Gouden Leeuw en de hoogte en locatie van de gevelband.

Overige regels (artikel 19)*Voldoende parkeergelegenheid*

In het ontwerp inpassingsplan werd voor de toetsing van de parkeerbehoefte verwezen naar de gemeentelijke bouwverordening. Door de inwerkingtreding van de 'Reparatiewet BZK 2014' (Staatsblad 2014, 458) per 29 november 2014 is de bouwverordening voor dit inpassingsplan niet meer van toepassing. De regeling van parkeerbepaling in de bouwverordening is daarom materieel overgenomen in dit inpassingsplan. Een en ander leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de beoogde toetsing. Aan het Besluit ruimtelijke ordening is mede in verband hiermee de mogelijkheid opgenomen om voor de invulling van de eis van voldoende parkeren in concrete situaties gebruik te maken van beleidsregels (zie artikel 3.1.2 lid 2 onder a Bro), zoals dit ook onder de werking van de bouwverordening mogelijk was.

Werking wettelijke regelingen

In de regels van een inpassingsplan wordt in een (toenemend) aantal gevallen met verwijzing naar een (andere) wettelijke regeling een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard. De van toepassing verklaarde wettelijke regeling geldt zoals deze luidt op het moment van de vaststelling van het inpassingsplan door Gedeputeerde Staten. Wijziging van de wettelijke regeling na de vaststelling van het inpassingsplan zou anders zonder Wro-procedure een wijziging van het inpassingsplan met zich mee kunnen brengen.

Eisen die voortvloeien uit de milieueffectrapportage

Uit de milieuonderzoeken is gebleken dat vanwege de toename aan verharding in het plangebied, in het plangebied deze toename dient te worden gecompenseerd. In dit artikel is vastgelegd dat ten minste een hoeveelheid van 604 m³ aan waterberging per hectare verharding in het plangebied moet worden gerealiseerd. Het plan schrijft de wijze waarop niet voor. Aangezien alle bestemmingen de mogelijkheid bieden voor waterberging, betekent dit dat waterberging op verschillende manieren kan plaatsvinden. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan sedumdaken, watersilo's, etc.

Regels in verband met het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Zoals in paragraaf 6.2 wordt toegelicht, is het plan opgenomen in de 9^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De mogelijkheden op basis hiervan om een aantal maatregelen ter verbetering van de fysieke leefomgeving juridisch te borgen zijn in dit artikel opgenomen. Het betreft de duurzaamheidsambities op gebiedsniveau, de interne baan (zowel als maatregel ten behoeve van het verkeer als ten behoeve van ecologie), de natuurcompensatie nabij de Appenzak en de landschappelijke inpassing in de vorm van de dubbele bomenrij langs de Lapdijk.

De te nemen maatregelen worden in dit artikel benoemd, inclusief het moment waarop de maatregel moet zijn genomen en de consequentie indien dit niet het geval is.

De duurzaamheidsambities op gebouwniveau zijn geborgd in bouwregels van de bestemming Bedrijventerrein (artikel 4 planregels).

Regels ex artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening

Op deze plaats wordt geregeld dat de bestemmingsplannen in het plangebied van dit inpassingsplan buiten werking worden gesteld. Dit inpassingsplan is immers bedoeld als integrale planologische regeling. Voorts is hier geregeld dat de bevoegdheid van de gemeenteraad van Moerdijk om bestemmingsplannen vast te stellen voor het plangebied van dit inpassingsplan weer herleeft na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan. Dit betekent dat direct na de vaststellings- en beroepsprocedure van dit inpassingsplan de

gemeenteraad weer bevoegd wordt. Zie over de afstemming van de gemeentelijke bevoegdheden ook paragraaf 5.1 (planvorm).

5.3.4. Overgangs- en slotregel

Overgangsrecht (artikel 20)

Het overgangsrecht ziet zowel op bouwwerken als op gebruik die op het moment van vaststelling van het inpassingsplan aanwezig zijn, c.q. bestaat. Gedurende de werking van dit inpassingsplan is het toegestaan bouwwerken die legaal zijn gebouwd, of nog kunnen worden gebouwd, in stand te houden en ook gedeeltelijk te vernieuwen (mits de maatvoering gelijk blijft). Ook het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals dit bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan mag worden voortgezet, mits dit gebruik na inwerkingtreding van het plan niet meer dan een jaar wordt onderbroken. Wijziging van het gebruik is alleen toegestaan indien hierdoor de strijd met de nieuwe bestemming wordt verkleind.

De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw inpassingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

Slotregel (artikel 21)

Deze regel benoemt op welke wijze naar de regels van dit inpassingsplan dient te worden verwezen.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Omdat dit hernieuwde inpassingsplan één jaar later wordt vastgesteld is onderzocht of economische uitvoerbaarheid nog actueel zijn voor een nieuwe vaststelling. De grondexploitatie en risicoanalyse is vervolgens geactualiseerd en samengevat weergegeven in onderstaande teksten.

Door de provincie is op 3 juli 2009 met het Rijk en met de gemeente Moerdijk de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Moerdijk gesloten. Deze bestuursovereenkomst kent een tweeledige doelstelling:

- a. het creëren van ruimte voor regionale en bovenregionale economie door de realisatie van Logistiek Park Moerdijk;
- b. het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving op andere locaties binnen de gemeente Moerdijk, door daar met name in te zetten op versterking van de leefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke kwaliteit.

Wat betreft de realisatie van de locatie Logistiek Park Moerdijk is door de betrokken overheidspartijen vastgelegd dat de ontwikkeling en realisatie geschiedt onder verantwoordelijkheid en regie van de provincie Noord-Brabant. Hieruit vloeit voort dat het provinciebestuur geldt als aangewezen bevoegd gezag voor de benodigde planologische maatregel, i.c. een provinciaal inpassingsplan.

De taken en bevoegdheden die verband houden met de realisatie van Logistiek Park Moerdijk, zijn door de provincie overgedragen aan het Havenschap Moerdijk, zijnde een openbaar lichaam in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Het Havenschap Moerdijk is reeds sinds lange tijd belast met de realisatie, de exploitatie en het beheer van het naastgelegen Industrierrein Moerdijk. In deze gemeenschappelijke regeling wordt deelgenomen door de provincie en de gemeente Moerdijk, in de verhouding 50:50.

De gemeenschappelijke regeling is zodanig gewijzigd, dat de taakstelling met betrekking tot ontwikkeling, realisatie, exploitatie en beheer van het Logistiek Park Moerdijk bij het Havenschap Moerdijk ligt.

Door de gemeente Moerdijk, het Havenschap Moerdijk en de provincie Noord-Brabant is een Locatieontwikkelingsovereenkomst gesloten. Met de Locatieontwikkelingsovereenkomst is de grondexploitatie, als onderdeel van het Strategisch Businessplan, haalbaar en betrouwbaar bevonden en is ingestemd met deze grondexploitatie en een uitgevoerde risicoanalyse. De grondexploitatie bevat de volgende samenvattende kengetallen (bedragen op einde project):

Kosten

a. Verwerving:	ca. € 70 miljoen
b. Civieltechnische kosten:	ca. € 63 miljoen
c. Compenserende en mitigerende maatregelen:	ca. € 2 miljoen
d. Afdrachten MoerdijkMeerMogelijk (aandeel grondexploitatie):	ca. € 12 miljoen
e. Plankosten en onderzoekskosten:	ca. € 14 miljoen
f. Rente:	ca. € 14 miljoen
Totale kosten:	ca. € 175 miljoen

Opbrengsten

a. Gronduitgifte: ca.	€ 212 miljoen
Totale opbrengsten:	ca. € 212 miljoen

Uit de samenvatting volgt dat er sprake is van een sluitende grondexploitatie. De grondexploitatie is vastgesteld door het Havenschap Moerdijk.

De afdrachten aan de gemeente Moerdijk in het kader van Moerdijk Meer Mogelijk (MMM) bedragen in totaal circa € 27,5 miljoen (prijspeil 1-1-2013) en komen voor rekening van de provincie. Daartoe is in de grondexploitatie een bijdrage voorzien van circa € 12 miljoen. Het resterende bedrag komt voor rekening van de provincie en wordt gedekt uit de opbrengst van de door de provincie aan het Havenschap Moerdijk te verkopen gronden.

Op 17 december 2013 heeft een onderzoekscommissie in opdracht van Gedeputeerde Staten de resultaten van een uitgevoerde second opinion met betrekking tot nut en noodzaak van de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk gepresenteerd. Mede naar aanleiding van de uitgevoerde second opinion is door het Havenschap Moerdijk een nadere scenarioanalyse opgesteld van de grondexploitatie in relatie tot het vraagstuk van een langere ontwikkellooptijd en/of daling van marktconforme uitgifteprijzen. Het Havenschap Moerdijk heeft kenbaar gemaakt dat, ook in een situatie van een looptijd van de uitgifte van circa vijftien jaar bij een verlaging van uitgifteprijzen, er sprake blijft van een voor hem sluitende grondexploitatie.

In het ter visie gelegde ontwerp-inpassingsplan is, mede op basis van de second-opinion, uitgegaan van een verlenging van de looptijd en aanpassing van de uitgifteprijzen voor bedrijventerreinen. Het financiële effect, vergeleken met de hierboven opgenomen cijfers varieert tussen de -/- € 17 miljoen en -/- € 37 miljoen (op eindwaarde) afhankelijk van de grondprijs. Een ontwikkelperiode van circa vijftien jaar brengt met zich dat de wettelijke planperiode van tien jaar (zoals bedoeld in artikel 3.1 lid 2 Wro) wordt overschreden en dat daarmee de economische uitvoerbaarheid binnen de periode van tien jaar onvoldoende kan worden aangetoond. Mede om die reden is de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk als innovatief experiment opgenomen in de negende tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, waarbij de wettelijke basis is gecreëerd om de planperiode uit te breiden tot twintig jaar. Hiermee vormde de wettelijke planperiode ook geen beletsel meer voor de economische uitvoerbaarheid.

Het ontwikkelrisico voor de realisatie van LPM ligt bij het Havenschap Moerdijk.

Het inpassingsplan is op 6 februari 2015 vastgesteld. Tegen het vastgestelde inpassingsplan is beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De inhoudelijke beroepsgronden zijn door de Afdeling verworpen. Wel is het inpassingsplan en het bijbehorende exploitatieplan vernietigd vanwege een geconstateerd gebrek in de wettelijke grondslag van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (9^e tranche). Met de reparatie van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (13^e tranche) is dit aanvankelijk geconstateerde gebrek hersteld.

Het financiële effect, als gevolg van de ontstane vertraging en hernieuwde besluitvorming, vergeleken met de hierboven opgenomen cijfers kent plussen en minnen. Er is sprake van een positieve prijsontwikkeling ten aanzien van de uitgifteprijzen, de vertraging leidt daarnaast wel tot

extra rente- en plankosten. Het Havenschap Moerdijk heeft kenbaar gemaakt dat er per saldo sprake blijft van een uitvoerbare businesscase. Binnen de bedrijfsvoering van het Havenschap Moerdijk is voorzien in een voldoende weerstandsvermogen voor de opvang van eventuele ontwikkelrisico's. Hierdoor is er sprake van een economisch uitvoerbaar inpassingsplan.

Het inpassingsplangebied kent een oppervlakte van circa 227 ha. De oppervlakte van het binnen het inpassingsplan gelegen exploitatieplan bedraagt circa 213 ha. Daarvan is circa 85 ha in eigendom van de provincie Noord-Brabant en circa 7 ha in eigendom van de gemeente Moerdijk. Deze gronden worden door provincie en gemeente overgedragen aan het Havenschap Moerdijk. Daarnaast is circa 1,6 ha van de gronden reeds in eigendom van Havenschap Moerdijk. De overige gronden, ter grootte van circa 119 ha zijn in handen van derden. Door de provincie is met het Havenschap Moerdijk een anterieure overeenkomst zoals bedoeld in artikel 6.24 Wro gesloten, waarbij afspraken zijn gemaakt over onder meer verhaal van kosten.

Omdat het kostenverhaal ten aanzien van de gronden van derden ten tijde van de vaststelling van het hernieuwde inpassingsplan niet is verzekerd, is gelijktijdig een hernieuwd exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro vastgesteld. Voor zover de gronden van derden na vaststelling van het inpassingsplan niet alsnog door het Havenschap Moerdijk, de gemeente of de provincie worden verworven, worden de kosten van de grondexploitatie verhaald door middel van ofwel een posterieure overeenkomst (bevoegd gezag: gedeputeerde staten) of via betalingsvoorschriften bij omgevingsvergunningen voor het bouwen (bevoegd gezag vergunningverlening is burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk). Hiervoor wordt verwezen naar het separaat vastgestelde exploitatieplan Logistiek Park Moerdijk.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Betrokken partijen en hun rol

Voor de besluitvorming over het inpassingsplan is een milieueffectrapport opgesteld. Initiatiefnemer in deze procedure zijn Gedeputeerde Staten (GS) van provincie Noord-Brabant. Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn het bevoegd gezag; zij zullen het inpassingsplan uiteindelijk vaststellen.

De provincie Noord-Brabant werkt voor de ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk samen met de gemeente Moerdijk, het Havenschap van het bestaande Haven- en Industrierrein Moerdijk. Ook zijn Rijkswaterstaat en het Waterschap Brabantse Delta bij de planvoorbereiding over Logistiek Park Moerdijk betrokken. Het Rijk vervult een adviserende rol in dit project.

De provincie Noord-Brabant hecht er aan belanghebbenden en betrokkenen bij de realisatie van Logistiek Park Moerdijk mee te laten denken over de inrichting van het terrein. Tijdens het ontwerpproces van het Ruimtelijk Ontwerp is er een klankbordgroep actief geweest, met daarin een vertegenwoordiging vanuit de Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk (SBBM), Stichting Hart voor Moerdijk, de Brabantse Milieufederatie (BMF), de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW), de Kamer van Koophandel (KvK), de bedrijvenkring Moerdijk, de Dorpsraad Zevenbergschen Hoek, Stadsraad Zevenbergen, Stadsraad Klundert en Transport en Logistiek Nederland (TLN). De klankbordgroep heeft een bijdrage geleverd aan de discussie en mee geadviseerd over de te maken keuzes voor het Ruimtelijk Ontwerp.

In de komende ontwikkelingsfase zullen de stakeholders per thema benaderd worden.

Omschrijving procedure

Voorontwerp inpassingsplan

Er is formeel vooroverleg (3.1.1 Bro) geweest met de wettelijke overlegpartners en tegelijkertijd heeft er een brede inspraak plaatsgevonden over het voorontwerp inpassingsplan en het conceptMER. Het voorontwerp van het inpassingsplan is samen met het conceptMER besproken met de betrokken overheden; de gebiedsgemeente en omliggende gemeenten, het Waterschap en

de betrokken Ministeries. Daarnaast heeft het voorontwerp inpassingsplan en het conceptMER ter inzage gelegen in het provinciehuis, het gemeentehuis en is gepubliceerd op de provinciale website en digitaal raadpleegbaar gesteld op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Ook is de gemeenteraad van Moerdijk tijdens de inspraakperiode gehoord ex artikel 3.26 Wro. Gedurende de inspraakperiode zijn er diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd.

In de Nota van inspraak zijn de reacties van de overleginstanties en andere insprekers samengevat en is de beantwoording opgenomen. In de Nota van inspraak is aangegeven tot welke aanpassingen de inspraak heeft geleid in het ontwerp inpassingsplan. De Nota van inspraak is als bijlage 6 opgenomen.

Ontwerp inpassingsplan

Naar aanleiding van de inspraakreacties, de reacties van overlegpartners en ambtelijke aanpassingen is het ontwerp inpassingsplan opgesteld. Dit plan heeft met het definitieve MER vervolgens als ontwerp ter inzage gelegen. Deel van dit ontwerp inpassingsplan is de Nota van horen en inspraak waarin de inspraakreacties en vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord.

Vaststelling inpassingsplan 2015

Provinciale Staten heeft het inpassingsplan op 6 februari 2015 vastgesteld. Deel van deze vaststelling was de 'Nota van zienswijzen en advies commissie mer' waarin de zienswijzen zijn samengevat en beantwoord. Naar aanleiding van deze vaststelling van het inpassingsplan is op 6 februari 2015 een amendement aangenomen, zie bijlage 26. Dit amendement heeft geleid tot een ondergeschikte aanpassing van de planregels, namelijk een verwijzing van een sublid e naar sublid f. In het gepubliceerde vastgestelde inpassingsplan 2015 is dit amendement reeds verwerkt.

Tegen het vastgestelde inpassingsplan is beroep ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State door 4 belanghebbenden, te weten de Stichting Behoud Buitengebied Moerdijk, de Stichting Hart van Moerdijk en 2 particuliere belanghebbenden. In paragraaf 1.2 onder de kop 'Proces inpassingsplan' is reeds nader ingegaan op de uitspraak van Raad van State en de gevolgen voor dit plan. De uitspraak van de Raad van State is bijgevoegd als bijlage 24. De inhoudelijke beroepsgronden tegen het plan zijn door de Raad van State verworpen. Wel is het plan vernietigd vanwege het geconstateerde gebrek in de wettelijke grondslag (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet). Voorts geeft de Raad van State aan dat de toetsing aan het aspect ecologie en natuurbescherming moet worden aangevuld in verband met de status van de Programmatische Aanpak Stikstof (op dat moment nog niet in werking, inmiddels wel in werking).

Vaststelling inpassingsplan 2016

In 2016 stelt Provinciale Staten het inpassingsplan 'hernieuwd' vast. Dit is mogelijk omdat de formele fout in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet met de 13^e tranche van wijzingen van dit Besluit is hersteld.

Crisis- en herstelwet

Onderstaande tekst is ondanks het gegeven dat het eerste vaststellingsbesluit van het inpassingsplan door de Raad van State is vernietigd vanwege een gebrek in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (Chw) nog steeds actueel. Na de reparatie van dit Besluit uitvoering Chw door de zogenoemde 13e tranche is de regeling immers weer in werking, waarbij de regeling materieel ongewijzigd is. Wel is nu aan artikel 7k Besluit uitvoering Chw toegevoegd dat Provinciale Staten van Noord-Brabant het inpassingsplan voor 18 maart 2020 dienen vast te stellen.

De reparatie heeft terugwerkende kracht, zodat de verwijzingen in deze toelichting naar de 9^e tranche na de reparatie weer correct zijn.

In de laatste alinea van deze paragraaf wordt aangegeven dat de uitgifte van het bedrijventerrein binnen 16 jaar zal plaatsvinden. De uitgifteperiode wordt nu 13 jaar (2017-2029) plus een jaar voor afrondende werkzaamheden (2030). De exploitatieopzet en het exploitatieplan blijven dus gebaseerd op een planperiode van 15 jaar, vanaf de vaststelling in 2016 tot en met het jaar 2030.

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en Herstelwet (Chw) in werking getreden. Deze wet heeft als doel het versnellen van ruimtelijke en infrastructurele projecten met het oog op het bestrijden van de economische crisis. De Chw bevat voor aangewezen (categorieën) van projecten afwijkend procesrecht. Op grond van artikel 2 lid 1 van bijlage I behorende bij de Chw is bepaald dat alle projecten die door middel van een inpassingsplan mogelijk worden gemaakt, als ruimtelijke projecten (als bedoeld in artikel 1 lid 1 onder 1 Chw) worden aangewezen. Hiermee zijn de afwijkende procesregels ook op dit inpassingsplan van toepassing. De afwijkende procesregels kunnen als volgt worden omschreven:

- er is sprake van een beperkte beroepsmogelijkheid voor overheden onderling om tegen elkaars besluiten in beroep te gaan, tenzij het besluit direct tot haar gericht is. Dit betekent in casu dat gemeenten en waterschappen niet in beroep kunnen tegen het vaststellingsbesluit van dit inpassingsplan door Provinciale Staten;
- het beroep wordt versneld behandeld: de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State doet uiterlijk zes maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak;
- het indienen van een pro forma beroep behoort niet tot de mogelijkheden: alle beroepsgronden moeten binnen de beroepstermijn worden aangedragen, terwijl aanvulling na de beroepstermijn niet mogelijk is.

Het project Logistiek Park Moerdijk is opgenomen in de 9^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit besluit is gebaseerd op artikel 2.4 Chw en maakt het mogelijk om van in de Crisis- en herstelwet genoemde wet- en regelgeving, waaronder de Wet ruimtelijke ordening, af te wijken.

In de bestuursovereenkomst Moerdijk Meer Mogelijk zijn afspraken gemaakt ter verbetering van de fysieke leefomgeving. Een aantal van de ambities voor de verbetering van de fysieke leefomgeving kan normaliter in een inpassingsplan niet juridisch bindend worden vastgelegd. Deze mogelijkheid ontbreekt omdat de eisen over de fysieke leefomgeving geen ruimtelijke relevantie hebben en daarmee niet passen binnen de bandbreedte van 'een goede ruimtelijke ordening' in de zin van artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening. De aanwijzing tot innovatief experiment in de 9^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet heeft als gevolg dat van dit artikel mag worden afgeweken. Daarmee kunnen in het inpassingsplan wel verplichtende eisen worden opgenomen.

Van deze mogelijkheid is in de regels van dit inpassingsplan als volgt gebruik gemaakt:

- De ambities ten aanzien van duurzaamheid (zie paragraaf 4.14) zijn in de planregels vastgelegd. BREEAM-NL, de door de Dutch Green Building Council uitgegeven beoordelingsrichtlijn voor de beoordeling van de duurzaamheidsprestatie van gebouwen en gebieden, is direct verankerd in de planregels. Op gebouwniveau betekent dit dat bij nieuwbouw binnen de bestemming Bedrijventerrein het gebouw moet zijn gecertificeerd volgens BREEAM-NL BRL Nieuwbouw of daarmee vergelijkbaar. Dit is een bouwregel, indien hieraan niet wordt voldaan zal de omgevingsvergunning voor bouwen moeten worden geweigerd. Op gebiedsniveau is geregeld dat het bestuur van het Havenschap Moerdijk het Logistiek Park Moerdijk zal laten certificeren volgens BREEAM-NL BRL Gebiedsontwikkeling op ten minste kwalificatieniveau 2 (good). Mocht hieraan niet worden voldaan, dan is gebruik

- van de gronden met bestemming Bedrijventerrein voor bedrijfsexploitatie een vorm van strijdig gebruik, waartegen (al dan niet op basis van een handhavingsverzoek) bestuurlijke handhaving (hoofdstuk 5 Algemene wet bestuursrecht) kan worden toegepast.
- De aanleg en in gebruik name van de interne baan (zie paragraaf 2.2.3) is gekoppeld aan de realisatie van de ontwikkelcellen langs rijksweg A16 en A17. Uitgangspunt is een voortvarende aanleg van de interne baan, zodra met de realisatie is gestart. Concreet is dit in de planregels uitgewerkt door de in gebruik name van de interne baan te koppelen aan de omgevingsvergunning voor bouwen voor gebouwen in de ontwikkelcel langs de A16. Hierbij is ook geborgd dat de beplantingselementen en de verkeersverlichting de route van de interne baan geschikt maakt als ecologische verbinding voor vleermuizen (paragraaf 4.4). Tevens is geborgd dat zonodig maatregelen worden getroffen om onaanvaardbare lichthinder ter plaatse van de bestaande camping Lichtenburg (Blokdiik 1) te voorkomen. Indien aan deze regels niet wordt voldaan, geldt dat geen omgevingsvergunningen voor bouwen kunnen worden verleend binnen de bestemming Bedrijventerrein totdat alsnog aan de verplichtingen is voldaan.
 - De landschappelijke inpassing in de vorm van een dubbele bomenrij langs de Lapdijk (zie paragraaf 2.2.1 en 2.2.3) is gekoppeld aan het bouwrijp maken van fase 2, zodat geborgd wordt dat deze bomenrij is gerealiseerd voordat de werkzaamheden voor fase 2 (gebied direct grenzend aan de Lapdijk) worden gestart. Indien hieraan niet wordt voldaan, geldt dat gebruik van de bestemming Bedrijventerrein voor bedrijfsexploitatie een vorm van strijdig gebruik is, waartegen bestuurlijke handhaving kan worden toegepast.
 - Voor de natuurcompensatie bij de Appelpak (zie paragraaf 4.4) geldt dezelfde koppeling als voor de interne baan.

Een tweede aspect waarvoor gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden van de Crisis- en herstelwet is de ontwikkelperiode van het plangebied. Het zal circa 16 jaar duren voordat het Logistiek Park Moerdijk geheel is uitgegeven. Deze lange ontwikkelperiode brengt met zich mee dat de wettelijke planperiode van 10 jaar van het inpassingsplan (artikel 3.1 lid 2 Wro) wordt overschreden en dat de uitvoerbaarheid binnen deze termijn niet kan worden aangetoond. Splitsing van het plan in twee afzonderlijke inpassingsplannen is niet wenselijk, omdat daarmee de kwaliteitsambities onder druk komen te staan. Logistiek Park Moerdijk is namelijk één integrale gebiedsontwikkeling. Een langere geldingsduur biedt wel een goede oplossing. Om die oplossing mogelijk te maken bevat de 9^e tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet een verlenging van de planperiode van artikel 3.1 lid 2 Wro tot 20 jaar. De exploitatieopzet en het exploitatieplan gaan uit van een planperiode vanaf de vaststelling tot en met het jaar 2030.